

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 629

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exercito

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Março de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao Públido: 4.ª ampliação á tarifa especial n.º 3 (P. V.). Aviso ao Públido: 10.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). Aviso ao Públido: Ampliação provisoria á tarifa especial interna n.º 17 (P. V.).

SUMMARIO

Paginas

O Porto de Lisboa, por J. Fernando de Sousa.....	65
Alguns livros, por Mello de Mattos.....	66
Parte Official: — Ministério do Fomento. — Portaria autorizando a exploração da carreira da Estrela, da C. C. de F. de Lisboa.....	69
O paquete "Orduña".	59
Ligações franco-hespanholas, por J. Fernando de Sousa.....	70
A pontualidade nos comboios.	71
Viagens e transportes.	72
O contrato dos eléctricos.	73
Altitudes das linhas ferreas.	75
Linhas Portuguezas. — Linha de Portalegre.— Beira Alta.	75
Atentados ferro-viários.	75
A situação económica e financeira do Brasil.....	76
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	76
Boletim Commercial e Financeiro.....	76
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	77
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.	77
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	78
Companhia Através d'Africa. — Relatório.....	78
Desastres nos caminhos de ferro.....	79
Arrematações.....	79
Agenda do Viajante.....	80
Horário dos comboios	80

O porto de Lisboa

Pelo Sr. Antonio Maria da Silva foi apresentado ha dias na Câmara dos deputados um projecto de lei auctorizando o Governo a levantar até 5:000 contos (ouro ou quantia equivalente) para serem applicados em obras e melhoramentos no porto de Lisboa. A importancia d'este para o tráfego dos nossos caminhos de ferro leva-nos a dar ideia resumida d'esse projecto.

No relatorio que precede o projecto recorda-se sumariamente a historia das obras e exploração do porto.

Desde que em virtude da lei de 11 de março de 1907 a sua administração foi confiada a um conselho, delegado do Governo, diversos melhoramentos teem sido n'elle introduzidos, como foram a elevação da superficie coberta de armazens de 14.000^{m²} a 40.000, a substituição do *enclave* de Santa Apolonia por caes acostaveis, a aquisição de dois rebocadores, uma draga e guindastes electricos e finalmente a adjudicação da obra da adaptação da doca de Alcantara e prolongamento do molhe de oeste da de Santos, que deixará mais 2.500 metros de caes acostaveis.

Os seguintes dados estatisticos dão noticia do incremento que tem tomado o tráfego:

	N.º de navios	Toneladas de arqueação
1870	2:461	632:344
1900.....	2:712	3.612:051
1910.....	3:541	8.117:282

Em quanto o augmento annual da tonelagem foi de 99:000^t no primeiro periodo, elevou-se a 450:000 no ultimo decennio.

Quanto ao movimento de mercadorias, o quadro synoptico seguinte mostra o seu crescimento. Os numeros que n'elle figuram representam milhares de toneladas.

Mercadorias descarregadas

	Commercio estrangeiro	Ultramar	Pequena cabotagem	Total
1905 .	1:013	56	47	1:117
1910 .	1:181	76	68	1:325
1911 ..	1:200	75	59	1:333

Mercadorias carregadas

	Commercio estrangeiro	Ultramar	Pequena cabotagem	Total
19 5 ..	263	57	87	407
1910 ..	447	76	83	606
1911 ..	408	74	85	567

No quinquenio de 1905 a 1910 houve o augmento medio annual de 41:600 toneladas descarregadas e 40:000 carregadas: total 81:600. Em 1911 houve o augmento de 8:000 na descarga e a diminuição de 61:000 na carga: diminuição final 53:000. Esse anno accusa pois uma depresso notavel em reiação ao anterior.

O crescimento da tonelagem de arqueação foi incomparavelmente superior ao da de mercadorias, o que mostra o accentuado carácter do porto d'escala que reveste o porto de Lisboa. Faz-se sentir n'elle a escassez de caes acostaveis, reconhecendo-se a necessidade de varias obras para o completar e aperfeiçoar.

Prevê pois o projecto o dispêndio de 5:000 contos nas seguintes obras:

Modificação, já contractada e em execução, do doca de Alcantara e molhe oeste da de Santos.....	1:000 contos
Construcção do molhe leste d'esta doca...	1:600 "
3.ª secção do porto — Santa Apolónia ao Poço do Bispo	1:300 "
Obras no caes da Alfandega, material d'equipa- mento, instalações para carvão e obras complementares	1:100 "

Fixa-se o juro maximo de 5,75 % para o empréstimo e impõe-se a amortização em 50 annos, indicando-se a annuidade de 309:869\$, para cujo pagamento são suficientes as receitas liquidas.

Foram estas de 168 contos em 1907-1908 e subiram gradualmente até atingirem 307 em 1912-1913. Tomando por base a media de 260 contos dos ultimos dois annos e contando com o crescimento medio annual de 5 %, calcula o projecto a receita liquida de 1913-1914 em 273 contos e a de 1920-1921 em 384. Como a annuidade não atinge desde logo o máximo, pois a emissão é prevista por series, a primeira de 2.000 contos para tres annos e as outras tres de 1:000 em annos successivos, é sempre excedida pela receita liquida, ficando um saldo para obras urgentes não comprehendidas no plano.

*
Os cálculos do projecto careceriam de correção, pois sendo o empréstimo previsto em ouro, o mesmo se deve fazer à annuidade, que não pode ser confrontada com a receita líquida sem ser aumentada do agio do ouro, o que diminui sensivelmente os saldos.

Se em princípio merece aprovação o projecto, não se segue por isso que não haja de sofrer profundas modificações.

Parece-me excessivo o dispendio proposto. Para o molhe leste de Santos pedem-se 1:600 contos. Ora a comissão de 1905 propôz um simples molhe de protecção não acostável, que, rectificando a margem, evite os enlodamentos. Esse molhe, preconizado por Adolpho Loureiro na sua monumental monographia dos *Portos marítimos de Portugal* é por elle estimado em 400 contos, que sendo em ouro, representam actualmente mais de 470.

Pois feita a 3.^a secção e transformada a doca de Alcantara, não haveria extensão bastante de cais acostaveis?

Não valerá a pena, onde tanto abundam necessidades e escasseiam recursos, dar outra applicação mais urgente aos 1:200 contos economizados?

Para evitar os enlodamentos da doca de Santos é tão eficaz o simples molhe de protecção, como o acostável.

Os dados estatísticos aí reproduzidos, accusando nos ultimos seis annos um augmento medio annual de 36:000 toneladas nas descargas e 16:000 nas cargas, mostram que o accrescentamento de cerca de 3 kilometros de cais acostaveis attende ás necessidades do porto, mesmo contando com a atracação de maior numero de navios.

Supponha-se que dentro de dez annos se torna preciso transformar o molhe leste da doca de Santos para o tornar acostável.

Os juros dos 1:200 contos economizados representam cerca de 700 contos, quantia muito superior ao excesso de custo da obra resultante da existencia do modesto molhe de protecção. A essa economia ha que juntar o lucro realizado pela applicação immediata de tão avultada quantia a outras obras productivas do fomento nacional.

Outro reparo sugere o projecto.

Destinaram-se n'elle 1:100 contos para *obras no cais da Alfandega*, material de equipamento, etc.

Nem uma linha de justificação se encontra no relatorio para aquellas obras, que não são especificadas, nem sequer esboçadas.

Que obras são essas? Trata-se acaso de aproveitar para o tráfego geral do porto o unico local onde pode ser installada a estação fluvial do Sul e Sueste? Porventura houve até agora revogação da portaria, que em harmonia com todas as indicações e pareceres dos competentes, desde a origem dos estudos do plano do porto, designou aquelle local para a estação?

Foi ouvida a Administração dos caminhos de ferro do Estado?

Tão pouco importante é o serviço, em Lisboa, de uma rede que em breve excederá 1:100 kilometros, para que eternamente se lhe destine a miserável barraca em frente do torreão occidental da Praça do Commercio!

Uma portaria de 1904 pôz termo á questão, delimitando o terreno reservado para o caminho de ferro e mandando-o entregar á Direcção do Sul e Sueste.

Já é flagrante irregularidade a construcção da estacada, barracas e pilones, que alli se tem feito ultimamente menosprezando essa resolução.

E o mais curioso é que os promotores da campanha de 1906 contra a estação, que invocavam as sagradas exigencias da esthetica não a sentem agora affrontada pelas humildes barracas recentemente erigidas.

Fez-se o maximo que se poderia fazer para conciliar todos os interesses, installando a pequena velocidade nas docas do Jardim do Tabaco e Santo Amaro. No terrapleno da Alfandega basta ocupar o necessário para a grande

velocidade, podendo o desembarcadouro fluctuante ser utilizado pelo serviço geral de passageiros do porto correlativamente com o do caminho de ferro e ficando o resto do terrapleno contíguo á doca para o tráfego d'esta e do seu molhe occidental, que tantos annos esteve desproveitado.

O que é inadmissible! é que, sem uma palavra de justificação, nem a sombra de um esclarecimento, se pretenda resolver uma questão de alta importancia, annullando leviana ou capciosamente decisões governamentaes anteriores, baseadas no parecer dos competentes e em observado estudo da questão.

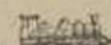
Sal-o melhor juizo e na falta d'esclarecimentos que no projecto deviam figurar e se não encontram, parece-me que aquelles 1:100 contos podem sofrer consideravel reducção.

Se fôr votada uma verba de 3:000 contos para o porto, completar-se-ha a doca de Alcantara e o molhe oeste da de Santos, proteger-se-ha esta dos assoreamentos, far-se-ha a 3.^a secção do porto, adquirir-se-ha o material necessário.

Ficarão ainda cerca de 2:000 contos livres para outras obras de fomento necessário, ou para boa parte do dispendio com a transferencia do Arsenal para a margem esquerda, o que permitte completar a avenida marginal e desafogar a rua do Arsenal.

Poderei estar em erro acerca do assumpto, para que me falta competencia, mas invoco, a abonar o meu juizo, a auctoridade do eminent engenheiro que estudara a fundo tudo quanto respeitava ás obras do porto. Formulando objecções e reparos, procuro contribuir para que a questão seja estudada attentamente, como a sua importancia exige.

J. Fernando de Souza.



ALGUNS LIVROS

(019.41)

Não tem sido possível dar noticia de alguns livros lidos de relance n'alguma hora em que não se impõe o serviço oficial e em que se não colhem subsidios escriptos para bem desempenhá-lo.

Será breve e rapida a resenha que se fará, e, para não desinteressar o leitor, que se preoccupa com questões tecnicas, começar-se-ha por um numero do *Brasil Ferrocarril*, revista quinzenal que ha quatro annos se publica no Rio de Janeiro. In-folio a tres columnas de impressão com vinte paginas, trata de caminhos de ferro principalmente, mas não deixa de se importar com estradas, portos de mar, finanças, minas, e até com aviação.

Não é, todavia, para dar conta d'esta revista-technica que a ella se faz referencia.

No numero que temos presente lê-se a passagem seguinte.

De uma correspondencia especial para os nossos collegas da «Gazeta de Notícias» extrahemos a seguinte noticia, que, a ser verdadeiro o programma que encerra, modificará sensivelmente as relações commerciaes sul-americanas com Portugal, que ficará quasi isolado e portanto muito prejudicado.

Eis o texto da correspondencia da «Gazeta»:

«Por occasião da viagem do Presidente da Republica à Hespanha, fallou-se novamente do projecto da estrada de ferro incorporada ao novo protocollo official da conferencia d'Algeciras, onde foi elle apresentado pela França e pela Hespanha e que punha o Brasil a oito dias de Paris pelo Nordeste da Africa (Marrocos, Senegal e Guiné Ingleza), diminuindo a travessia do oceano. O itinerario d'esse projecto é o seguinte: Paris-Gibraltar; travessia do estreito em vapores eguaes aos que atravessam a Mancha, de Calais a Douvres; chegada a Tanger; continuacão da viagem pela via ferrea de Tanger a Rio-de-Oro, atravessando todo o Marrocos; de Rio-de-Oro a S. Luiz, Dakar e Bathurst.

Segundo calculos serios, este trajecto poderia ser feito em

cinco dias. A travessia do oceano, de Bathurst a Pernambuco, seria feita em tres dias por meio de navios de uma media de 18 nos.

Seja um total de oito dias de viagem de Paris ao Brasil, em vez de 15 e 20 dias.

O Rei Affonso XIII, que se interessa muito por este projecto, que dà uma nova importancia economica á Hespanha, como paiz de transito, favorecen a creação de um comité de estudos, composto de engenheiros franceses e hespanhoes e presidido pelo Marquez de Comillas.

Este projecto foi causa de conversas em Madrid entre os dois chefes de Estado e os dois chefes das ciancellarias francesa e hespanhola, a proposito de varios interesses da *entente* franco-hespanhola.

Convem notar que nos meios portuguezes o dito projecto encontra o descontentamento geral. Elle isolará Lisboa, Leixões e Madeira, que perderão grande importancia comercial, segundo observou o *Petit Parisien*. Por outro lado as relações entre os paises sul-americanos e Portugal diminuirão muito.

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em tres numeros consecutivos fallou-se largamente do assumpto em 1910 e 1911, (¹) mas a imprensa diaria de Lisboa nem deu por isso.

Desconfiando que havia illusão no perigo que apontavam para Lisboa os artigos alludidos, em 6 de fevereiro de 1911, na Sociedade de Geographia de Lisboa, fazia-se uma comunicação subordinada ao titulo «Um concorrente do porto de Lisboa que é para recear» e alli se dizia:

«Lembremo-nos sempre que a propaganda a favor do Ibero-Afro-Americano não ha-de afrouxar, e se por enquanto produziu um trabalho onde é facil divisar os erros, em breve elles hão-de ir desvanecendo-se ou occultandose debaixo de phrases bem arredondadas em novas publicações».

As linhas que acabam de transcrever-se, provam exuberantemente que a campanha do I. A. A. continua e que se procura interessar n'ella os chefes das duas unicas nações que lucrariam com o emprehendimento.

Não valeria a pena que nos não descuidassemos, oferecendo uma zona franca ás mercadorias brasileiras no porto de Lisboa?

Até com sacrificio deveríamos interessar o commercio brasileiro no desenvolvimento do porto de Lisboa; devriamo avantar em regalias ás das outras nações a marinha commercial brasileira.

Quando assim procedessémos, teríamos a certeza de que o Ibero-Afro-Americano não encontraria echo do outro lado do Atlântico, senão quando fosse um d'estes factos que se impõem impreterivelmente, por serem a unica solução de um problema de que depende o progresso humano.

Por enquanto é uma phantasia que só tem por efecto prejudicar a corrente commercial que se desenha em favor do porto de Lisboa e que lhe não aumenta o tráfego tanto quanto seria para desejar.

De certa personagem da historia romana se conta que só pensava em destruir Carthago, e com o estribilho *delen-dia quoque Carthago*, passou á historia.

Em logar de palavras, como o velho Catão, procuremos demonstrar, por meio de factos, que a cada tentativa de resurgimento do I. A. A., nós sabemos responder com uma vantagem dos nossos portos de Lisboa e de Leixões em favor do Brasil e da Argentina, e assim ocuparemos o logar que nos distribuiu mui acertadamente o grande geographo Eliseu Reclus, na sua obra magistral «Nouvelle Géographie Universelle» onde prevê para nós um futuro marítimo maior do que o de Hamburgo.

Mas não será tudo o que fica escrito mais uma «vox clamantis in deserto»?

—A seguir, por ordem de recepção, vem a «Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1911».

Publicado nos fins do anno passado, este volume referente ás linhas de interesse geral francesas não descreve-

ce d'aquelles que o precederam e de que se tem dado noticia na Gazeta.

As 544 paginas repletas de algarismos, provam que em 1911 se exploravam mais 1.738 kilometros que no anno anterior, mas pouco se ampliou a rede, pois que o total do construído e em construção em 1910 era de 55:677 kilometros, e apenas mais 117 no anno seguinte.

Quanto ao efectivo do pessoal em 1911 contam-se mais 10:689 pessoas do que no anno anterior, com mais 594 machinas e 12:021 carruagens e vagões.

O total dos passageiros attingiu 511.096:490, ou mais 2.448:303 do que no anno antecedente.

Bastam os algarismos apontados para evidenciar o desenvolvimento que continuam tendo em França os assuntos ferro-viarios, e ainda quanto conviria que as nossas estatísticas se moldassem pela que organiza o ministerio das obras publicas n'aquelle paiz.

Enfadonha como é a leitura de estatísticas para a maioria d'aquelles que procuram as conclusões sem se darem ao trabalho de as tirarem por si proprios, proporciona comodo gratos instantes de goso intellectual áquelles que as compulsam sem ideias preconcebidas.

Mas resumir em artigo um trabalho d'esta natureza só o pôde fazer quem possue primores de estylo, ou quem se dispõe a apurar a paciencia dos leitores, como o fez nos dois ultimos, aquelle que isto escreve.

Por isso n'este limita-se a dar uma succinta ideia d'este novo volume de estatística, passando já a referir-se a um trabalho historico ha poucos dias publicado.

—«A Conspiração de 1817, Gomes Freire» é o titulo do livro de que já fallaram escriptores de nomeada e que deveu elogiosas referencias a jornalistas da envergadura do Sr. José de Alpoim.

E' uma figura singular da historia do começo do século XIX, a do tenente-general Gomes Freire de Andrade e Castro.

Combatido por uns, que o accusam com a acrimonia das paixões politicas sempre injustas, é por outros considerado como a personificação de uma patria que procura regenerar-se e engrandecer-se.

Pinheiro Chagas narrando a conspiração escreve «apesar das suas elevadas qualidades militares e dos serviços que prestou á nossa patria, o nome de Beresford ficou manchado para sempre com a nodoa do assassinio legal; apesar de todos os erros que podesse ter commettido, Gomes Freire ficou tendo o prestigio que aureola a fronte das victimas do despotismo, dos martyres da liberdade». (¹)

Mas a par d'estas palavras tão imparciaes, nem sequer uma referencia se encontra ao papel que os governadores do paiz representaram na tragedia de 18 de outubro de 1817.

E comodo, a avaliar pelo que escreve o Sr. Raul Brandão, devia ser temeroso, por injusto, o que praticou D. Miguel Pereira Forjaz, algoz occulto do seu proprio sangue.

Beresford, rígido militarão, só conhecendo a ordenança e a applicação das varadas a ponto tal que na Beira Baixa ficaram na terminologia familiar, devia desprezar os *Senhorcs do Rocio*, como parece que depreciativamente chamava aos governadores.

Figuras apagadas na administração das coisas publicas, os Marquez de Borba e de Olhão e o conde de Peniche, faziam lembrar no conselho da regencia, os peixes vermelhos; eram apenas ornamentaes. Ricardo Raymundo Nogueira, no dizer do general Foy, foi um dos redactores da Constituição, que, por incitamento de Junot, foi pedida a Napoleão I conjuntamente com um rei. Não admira pois que subserviente com Junot, o fosse mais tarde com Beresford e, com boas razões, se attribue ao seu profundo conhecimento da lingua ingleza a nomeação para o governo da

(¹) Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.^o 551, 552 e 553.

(¹) Historia de Portugal, 3.^a ed. 8.^a volume p. 150.

regencia. Erudito, de fluente exposição como lente das cadeiras de instituto e de direito patrio na Universidade de Coimbra, não parece que fosse um homem fadado para os trabalhos da administração publica. Devia ser um timorato perante os que lhe batessem o pé, os que se impusessem.

Depois a serie de subterfugios juridicos que se dividiam no processo, cuja sentença vem publicada na integra no livro do Sr. Brandão⁽¹⁾ bem pôde ser obra dos desembargadores que a subscrevem em 15 de outubro e a julgam em appellação dois dias depois, mas não entraria n'ella a técnica do Dr. Ricardo Nogueira?

O advogado Philippe Arnaud de Medeiros, que apenas pôde folhear o processo, é nomeado defensor officioso de 18 accusados. Era preciso salvar as formulas juridicas, mas nem tamanho é o escrupulo, quando os juizes que sentenciaram apreciam a sentença proferida e assignam os accordãos da relação pela mesma ordem em que figuram no documento appellado.

O curto prazo de que dispôz Philippe Arnaud não obsta a que em 1820 publique uma «allegação de facto e de direito» que pena é que o Sr. Raul Brandão apenas a aponte na bibliographia com que termina a sua obra.

E suggestiva a forma como Philippe Arnaud classifica as culpas, chamando a uns réos «projectistas até ao tempo da associação do denunciante»... «Temos réos fabricadores d'esses papeis que o denunciante foi apresentar e que pela primeira vez apareceram na vespera da denuncia, como se declarava na mesma denuncia. Temos réos que se associaram innocentemente, mas que depois, pôde-se dizer, tiveram algumas notícias de sinistras intenções, não tendo porém momento algum com que podessem denunciá-las. E temos, enfim, réos que nada souberam nem era possível sabê-lo»⁽²⁾.

Tamanho horror inspirou o processo da conspiração de 1817 e principalmente o suppicio de Gomes Freire, que sessenta e sete annos depois o visconde de Ouguella escrevia: «O tenente-general Gomes Freire de Andrade era a synthese d'esses sofrimentos, que minavam todos os membros corroidos da nação. Era o alvo de todas as invejas. Era a voz da patria, n'este estertor em que se debatia e agonizava um povo inteiro. Por isso foi martyr. Parecia talvez que ao torturarem aquella alma nobilissima e generosa, Portugal ficaria sujeito e submisso como o ultimo ilota dos banquetes de Esparta»⁽³⁾...

«Ainda em 16 de outubro, continua o Visconde de Ouguella, escrevia elle a seu primo Antonio de Sousa Falcão: «No caso que se não attenda aos embargos, então, peço-te que o letrado faça um requerimento em meu nome, para que em vez de me enforcarem, me fuzilem. Quero a morte do soldado. Peço-te que ponhas n'isto toda a efficia possível, que é a ultima vontade, que te pede um amigo verdadeiro, com o ultimo adeus»⁽⁴⁾. Baldado pedido, derradeira illusão d'aquelle grande espirito! Quizeram que a morte fosse affrontosa na forca, e assim terminou a existencia um dos mais distintos generaes portuguezes. O illustre soldado subiu ao patibulo sereno e impassivel. Proferiu algumas palavras. E' para crer que foram as ultimas aspirações d'aquelle nobilissima alma, pela independencia e liberdade da patria. Mas os padres, que o acompanhavam, romperam em vozeria tão escandalosa e descomposta que não se poderam recolher as intenções solemnnes e derradeiras do martyr... Todos os actores da cruenta tragedia receberam o premio do serviço. Mas a patria soube guardar-lhes os nomes execrados, para os transmittir immorredouros ás gerações futuras. Quizera e deveria talvez deixar, aqui impressos os nomes

dos ignobres judas d'este torpissimo martyrio. Mas a pena recusa-se-me a este sacrificio⁽¹⁾.

O Sr. Raul Brandão affirma que Gomes Freire disse: «Amei sempre a patria e nunca fui traidor. Perdoem-me todos, e vosses soldados, que fostes sempre a minha gente, continuem a servir a patria como sempre a serviram Portuguezes...»⁽²⁾. Baseia-se, ao que parece, em uma carta de Antonio de Sousa Falcão; mas, infelizmente, não a publica.

Pinheiro Chagas, na sua Historia de Portugal, narra assim aquelle facto: «quiz o general dizer o seu ultimo adeus à patria e à vida e dirigir aos soldados algumas palavras; mas, da mesma forma que os tambores abafaram a voz de Luiz XVI, assim os padres, rezando em altos gritos as suas orações, abafaram a voz de Gomes Freire⁽³⁾.

Ora Antonio de Sousa Falcão não assistiu ao suppicio de seu primo, e certamente o unico que poderia insuspeitamente referir-se ás palavras que pronunciasse Gomes Freire seria o tenente-coronel Haddock; mas este certamente que o não fez, pois que teve que responder a conselho de guerra pela forma como se comportou na execução de quem envergara uma farda, que era n'aquelle occasião substituída por uma alva de enforcado.

De facto, n'este drama, n'esta tragedia para fallar com maior rigor só dois Ingleses comprehendem o que significam as palavras compaixão e respeito para com um desgraçado. Um é o marechal de campo Archibald Campbell, que alimenta Gomes Freire e procura minorar-lhe as agravas do carcere, embora o não consiga, por lh'o vedarem os governadores do reino. A tal ponto se indigna com os tormentos que infligem ao prisioneiro, que pede a demissão de governador do forte de S. Julião da Barra. Outro é o tenente-coronel Roberto Haddock, que o Marquez de Borba, o Dr. Ricardo R. Nogueira e Alexandre José Ferreira Castello accusam em participação para a corte no Rio de Janeiro.

Em presença dos receios infundados do desembargador Duarte Silva e da recusa em que insistiu este juiz-algoz para que o tenente-general se não despedisse de Mathilde de Mello, quão grande seria o asco de Haddock, por aquelle exemplar, que inspirou por certo o insulto que cuspiu contra nós lord Byron, ao mesmo tempo que contrapunha o *proud castillian* ao escravo luso.

No seu livro, o Sr. Raul Brandão quer attribuir a D. Miguel Pereira Forjaz as perseguições que sofreu Gomes Freire, tirando illações da carta de 2 de fevereiro de 1815 chamada «da prophecia» e para isso cita uma passagem da «Memoria sobre a conspiração de 1817» escripta por influencia de Beresford para attenuar a parte que teve na questão, como transcreve Pinheiro Chagas, do volume que lhe emprestara Francisco Zacharias de Araujo.

Occorre todavia perguntar, como é que o Marquez de Campo Maior tão facilmente se combinou com aquelle que pretendera arrancar-lhe o poder e os quarenta contos de soldo que se lhe pagavam annualmente para organizar o exercito portuguez, quando, a propósito da citada memoria, escrevia José Liberato Freire de Carvalho «Muito tem trabalhado o marechal Beresford para tirar de si esta nodosa indelevel, e para isso já mandou escrever um grosso livro»⁽⁴⁾.

O marquez, ou por outra Beresford, teve notícia da conspiração quando a ignorava o intendente geral de polícia Dr. João de Mattos Barbosa de Magalhães, quando a desconhecia D. Miguel Pereira Forjaz, quando nem sequer desconflavam d'ella os demais *Senhores do Rocio*.

Para que havia de ir partilhar da gloria da repressão

(1) No livro do Sr. Raul Brandão aquella passagem da carta de Gomes Freire differe n'algumas palavras do que acaba de ler-se. Obs. cit. p. 327.

(2) A conspiração de 1817 p. 333.

(3) Pinheiro Chagas, Historia de Portugal 3.^a ed. vol 8 pag. 148.

(4) Cit. por Pinheiro Chagas obra cit. p. 150.

(1) Raul Brandão — A conspiração de 1817 p. 219 a 272.

(2) Allegação cit. p. 49.

(3) Visconde de Ouguella. Os salões 1.^a série p. 44.

(4) Visconde de Ouguella. Os salões — Primeira serie — p. 50.

com quem elle sabia que só desejava perdê-lo no conceito do rei e da corte do Rio de Janeiro?

O Marquez de Campo Maior tinha as tropas à sua disposição, bem disciplinadas, os soldados sem receio do *triforfa*, como ainda hoje se diz na Beira⁽¹⁾.

Para que havia pois de combinar-se com D. Miguel Pereira Forjaz, que procurara afastar o *Tartaro*, substitui-lo por certo? Não seria muito maio seguro denunciar a traição de D. Miguel e dos outros membros da regencia, dos *quatro mandarins*, como diz a «carta da prophecia»?

Demais, em outubro de 1820, quando, de regresso do Brasil, Beresford recebe ordem do governo revolucionario para seguir para Inglaterra sem lhe consentirem sequer que desembarque em Lisboa, enraivecido sem duvida deve procurar saber o destino de D. Miguel Pereira Forjaz, que não era sequer incomodado pelo governo revolucionario ao passo que no soneto transcripto pelo Sr. Brandão fazem um crime aos Brasileiros por não terem assassinado Beresford.

«Mal hajam os amigos Brasileiros,
Que vivo te deixaram n'esta lucta.»

Bem possivel é contudo que o marechal cedesse a um sentimento de prudencia; porque, a despeito dos largos annos de alliança, não sympathizamos em geral com o Inglez, quando nos dá ordens.

Receando algum levantamento popular, supondo que algum conspirador escapando procurasse assassiná-lo e aos officiaes ingleses que commandavam as tropas, sabendo talvez que a conspiração tinha ramificações no norte do paiz, como se viu ser certo tres annos depois, preferiu Beresford que agissem os governadores, reservando-se o direito de os fazer caminhar a seu geito.

Estes, subservientes, medrosos, não podendo contar com o povo que empobreciam e que tributavam, acharam mais commodo submeterem-se; mas, como todos os espíritos servis, entendiam que só martyrizando os accusados é que adquiririam a boas graças do Bretão.

Sempre em epochas de perturbação os espíritos servis accusam e perseguem, para adquirirem as boas graças de quem manda; e na historia da conspiração de 1817, não faltam as denúncias falsas.

Será admissivel a hypothese que se contrapõe aqui aquella que aventa o Sr. Raul Brandão?

Pelo menos, tem visos de plausibilidade, quando se notar que um dos mais esclarecidos espíritos que produziu o seculo passado, escrevem: «Mr. Graham era, ao menos physicamente, um poeta da força de cintenta cavallos, medida britannica; era um poeta de alta-pressão; era um poeta *warranted*, para me exprimir como os laconicos lettreiros de todas as peças de fazendas inglezas falsificadas». ⁽²⁾

Ainda sobre a banca de trabalho ficam alguns livros recentes de que se tencionava dar notícia, mas a paciencia do leitor deve estar exgottada; e com receio de me lerm a energia da pena que isto escreve como Herculano mediu o estro do poeta inglez atraç referido, promette-se tratar no proximo numero não de livros mas de assuntos tecnicos.

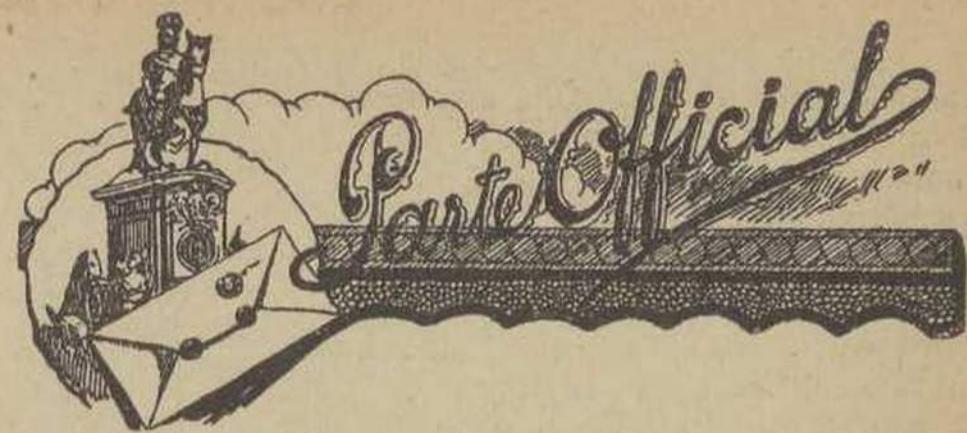
Mello de Mattos.

(1) É vulgar entre a gente do povo, na Cova da Beira, ouvir esta ameaça especialmente ás creanças: «se não estás quieto apanhás um *triforfa*». Deve ser corruptela das palavras *three*, *four*, *five*, que serviam para contar as primeiras varadas que se applicavam aos soldados delinquentes.

(2) Alexandre Herculano, Lendas e Narrativas, decima edição, tomo II, p. 300.

BRINDES RECEBIDOS

Recebemos e agradecemos os lindos calendarios de parede que nos foram offerecidos pela conceituada Companhia de Seguros «A Lusitana».



MINISTÉRIO DO FOMENTO

2.º Direcção

Tendo sido vistoriada pela Fiscalização Técnica do Governo e julgada em condições de ser explorada a linha de tracção electrica da Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa, estabelecida entre a Praça Luis de Camões e o Largo da Estréla pela Rua do Loreto, Largo do Calhariz, Calçada do Combro, Largo do Poço-Novo, Ruas do Poço dos Negros e S. Bento e Calçada da Estréla, e entre o Largo da Estréla e a Praça Luis de Camões pela Calçada da Estréla, Rua dos Poiais de S. Bento, Largo do Poço Novo, Calçada do Combro, Largo do Calhariz e Rua do Loreto: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, que seja autorizada a Companhia referida a explorar a linha indicada, obrigando-se a cumprir as seguintes cláusulas especiais:

1.º Completar a *raquette* no Largo da Estréla, prevista no projecto aprovado, no prazo de sessenta dias, a contar da publicação desta portaria;

2.º Suspender a exploração, quando lhe for indicado pela Direcção dos Serviços Técnicos da Administração Geral dos Correios e Telégrafos e durante o tempo necessário para que o Corpo de Bombeiros Municipais possa proceder á mudança do seu traçado de linhas telefónicas, existente na Rua dos Poiais de S. Bento;

3.º Colocar um sinaleiro no cruzamento da Calçada da Estréla, Rua dos Poiais de S. Bento e Rua de S. Bento.

Paços do Governo da Republica, em 23 de Fevereiro de 1914.
— O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves Fernandes

O paquete "ORDUÑA,"

Veiu no dia 25 ao Tejo, na sua primeira viagem de Liverpool para a America do Sul, o novo vapor «Orduña» da companhia *Pacifico*.

A frota d'esta Companhia é hoje uma das mais importantes que singram os mares, constando de 4 paquetes, como este, de 15:600 toneladas, dos quaes um está concluindo a sua construcção, 3 de 10 a 12:000 toneladas, 4 de 8 a 9:000 toneladas, 8 de 5 a 6:000 toneladas, 9 de 4 a 5:000 toneladas e 10 de tonelagens inferiores, além de 5 pequenos barcos, sommando uma tonelagem total de 243:000 toneladas, em 38 paquetes e 4 vapores.

Todos estes paquetes, salvo sete, dos menores, são providos de apparelhos telegraphicos Marconi, e os 21 principaes teem apparelhos submarinos para signaes em caso de sinistro.

O «Orduña» foi lançado ao mar no dia 2 de outubro do anno findo, tendo sido construído pela casa constructora Harland & Wolff Ld., de Belfast.

Mede 174,20 de comprimento e 20,42 de boca, e tem 15:600 toneladas de registo bruto, tendo sido planeado especialmente para o serviço da Companhia do Pacifico entre a Europa e as costas Oriental e Occidental da America do Sul, e dispondo de alojamentos para 1:100 passageiros, e capacidade para carga, com todos os ultimos aperfeiçoamentos.

Este paquete é construído com excepcional solidez, tendo duplo fundo em toda a extensão, dividindo-se em dez compartimentos estanques, e tres helices.

Logo á entrada, por qualquer das cobertas que esta se faça, a impressão do visitante é muito agradavel, pela vastidão que se nota em todas as decks e que, no seguimento da visita, se vae achando em todas as installações,

salões, escadas, camarotes, corredores, por toda a parte. O salão de jantar da primeira classe, situado na primeira coberta, abrange toda a largura do vapor. É moldurado e acabado em branco e ouro, estylo Luiz XVI, e comportará 169 passageiros, tendo annexa uma pequena sala de jantar para 33 crianças.

O de fumo, da mesma classe, na tolda, é apainelado, em carvalho, segundo o estylo inglez antigo jacobeano. Tem uma cupula ao centro, e um artistico fogão de sala.

Na tolda ficam a varanda da primeira classe, o salão de senhoras ricamente mobilado de mogno, ornamentado com uma artistica lampada-repuxo ao centro.

Ha tambem a bordo um gymnasio muito completo e uma casa de recreio para creanças, álem de escriptorio de informações, cabelleireiro, paiol de armamento, camara escura para photographia, uma lavandaria moderna, etc.

Os camarotes de primeira são situados na tolda e na segunda coberta, tendo todos leitos muito confortaveis. Todos os quartos teem lavatorio fixo, com agua corrente, devendo notar-se que ha um grande numero de camarotes para uma pessoa só, e os restantes camarotes na primeira classe teem apenas dois leitos, ápesar de alguns terem beliches superiores, sistema Pulman, para conveniencia das familias. Nenhum dos camarotes de segunda classe tem mais de tres beliches, tendo uma grande parte d'elles apenas um ou dois beliches. Ha tambem camarotes convenientemente mobilados, para os creados dos passageiros.

A sala de jantar da segunda classe, na primeira coberta, é tambem a toda a largura do paquete, comportando 178 logares. O respectivo salão de fumo, na extremitade da popa da coberta, é elegantissimo, bem como o salão de senhoras, em madeira de sycomoro e mogno, com estofo moquette.

Os camarotes de segunda são no mesmo genero dos de primeira classe, com camas de ferro.

A classe intermediaria consta de sala de jantar para 148 passageiros, sala de recreio e camarotes, convenientemente mobilados e em uma boa posição do vapor, sendo esta classe muito confortavel.

A accommodação para passageiros de terceira classe é muitissimo boa, segundo os regulamentos do «Board of Trade» inglez, e da lei hespanhola.

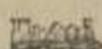
Os apparelhos de governo do paquete são do ultimo typo da casa Harland & Wolf, e a bordo ha o numero suficiente de barcos salva-vidas para receber todas as pessoas a bordo.

Profusa installação de luz electrica, telegraphia sem fios, álem de instrumentos combinados para signaes, semaphoros e de Morse.

O «Orduña» é hoje o maior paquete no serviço entre a Europa e a costa occidental da America do Sul.

Mais dois paquetes eguaes ao «Orduña» estão sendo construidos para a Companhia do Pacifico, os quaes se rão denominados «Orbita» e «Orca».

Os representantes da empresa em Lisboa, os Srs. E. Pinto Basto & C.^a, convidaram varias pessoas e a imprensa para uma visita ao vapor, amabilidade que, pela parte que toca ao nosso jornal, agradecemos.



Ligações franco-hespanholas

A necessidade de investigações um pouco demoradas e a falta d'ensejo para as effectuar, tem demorado a conclusão do estudo, que emprehendi, sobre o estreitamento da via peninsular e que espero levar brevemente a cabo. Entretanto algum interesse merecerá o que se está passando em Hespanha, relativamente a novas ligações com a rede francesa.

E' sabido que, álem das communicações marítimas pelo

Atlântico e Mediterraneo entre portos franceses e hespanhóes, e das duas grandes linhas internacionaes de via dupla, que atravessam a fronteira terrestre em Irun e Cerbère, está em construcção muito adeantada a linha de Jaca a Canfranc que por Oloron estabelece a comunicação de Madrid com Pau.

Alem d'esta, mais duas ligações transpyrenaicas foram accordadas entre os dois governos: a de Ripoll-Puycerdá, que está sendo construida pelo Estado, por não ter havido quem tomasse a concessão, devendo vir de Aix-les-Thermes o troço frances correspondente; e a de Noguera-Pallareza, que passando ao poente do Valle de Andorra irá entroncar em Saint-Girons, dando uma comunicação directa entre Lerida e Toulouse. Esta ultima linha, apenas começada, terá tambem que ser construída pelo Estado, por falta de concessionario, em satisfacção do compromisso tomado.

D'essas tres linhas em construcção, uma apenas, a de Canfranc, parece destinada a assumir certa importancia.

O estreitamento de relações entre os dois vizinhos e a conveniencia, para a França, de se assegurarem as maximas facilidades dos transportes das suas tropas, de ou para Marrocos, através da Hespanha, fez surgir a aspiração, ou porventura o secreto acordo para a construcção de uma linha com via de 1^m,44 entre Algeciras e a fronteira francesa. Foi talvez esse proposito que fez surgir a ideia da via normal Irun-Madrid-Algeciras e determinou o notável estudo do problema feito pelo illustre engenheiro director do M.-Z.-A. e de que os leitores da *Gazeta* teem já conhecimento.

Pouco antes da queda do governo liberal, presidido pelo conde de Romanones, foi por elle apresentado um projecto de lei auctorizando o emprego da via francesa na linha internacional de Zuera a Oloron, mais conhecida pela linha de Canfranc.

O projecto refere-se ás dificuldades e encargos do estreitamento das linhas hespanholas, mas julga provavel que mais cedo ou mais tarde será inevitavel, propondo a titulo d'ensaio desde logo a modifcação da referida linha. Tem apenas tres artigos; no primeiro auctoriza-se a substituição da via de 1^m,67 pela de 1^m,44 na parte hespanhola de Arañones a Zuera; no segundo estatue-se que as modificações necessarias no convenio internacional de 16 de janeiro de 1909, serão feitas mediante acordo com a França, e no terceiro deixam-se as alterações a fazer na concessão da linha de Huesca a França na parte de Turuñana a Canfranc e no ramal de Zuera a Turuñana para um convenio entre o Governo e a companhia concessioneeraria.

Comprehende a linha, desde Zuera, na de Zaragoza a Barcelona, 41 kilometros em construcção desde esse ponto de bifurcação até ao de Turuñana na de Huesca a Jaca; mais 85 kilometros em exploração entre Turuñana e Jaca e 29 kilometros em construcção de Jaca á fronteira: total 155 kilometros com via de 1^m,44, em contacto e portanto com trasbordo em Zuera e Turuñana nas suas relações com o resto da rede.

No interessante hebdomadario da especialidade *Los transportes ferro-viarios*, no qual encontrámos os elementos para esta noticia, observa-se, com razão, que haverá que suspender as dispendiosas obras da estação internacional de Arañones e effectuar as que as substituam nas de Zuera e Turuñana, devendo-se ainda modificar o regimen aduaneiro, de modo que os comboios internacionaes façam as suas operações em alfandegas interiores n'aquelas duas estações.

Se este projecto tivesse tido seguimento, exigiria a logica que igual providencia fosse tomada para as linhas de Ripoll-Puycerdá e Noguera-Pallareza, ficando mais duas estações interiores de trasbordo em Ripoll e Lerida.

Pela mesma occasião era apresentado outro projecto de lei para a concessão de uma linha de Caminreal, na de

Catalayud a Valencia, a Zaragoza, com a subvenção kilometrica de 60:000 pesetas e o adeantamento reembolsavel de 15:000.

Esta concessão tinha em mira assegurar a ligação da linha de Canfranc com Valencia. Embora no projecto se não prescrevesse a via de 1^m,44, era essa provavelmente a que se tinha em mira, desde que a linha era apresentada como prolongamento da de Canfranc e para esta se propunha na mesma occasião a via franceza.

Haveria pois que estabelecer esta entre Zuera e Zaragoza para a levar sem interrupção até Caminreal. Ficaria ainda todo o extenso troço de Caminreal e Valencia, para transformar, afim de ter a linha continua de 1^m,44 entre Valencia e a fronteira. Não ficaria porém assim resolvido o problema da ligação directa de Marrocos por Algeciras com a França, e para o Central de Aragão surgiriam todos os embargos que ao trasiego nacional crearia a diferença de via.

Apesar de enormes dificuldades que esse proposito de unificação suscitaria e que a valiosa monographia do Sr. Maristany evidenciou, outras tentativas surgem em Hespanha para lhe abrir caminho.

Assim a Real Orden de 17 de janeiro ultimo ordenou o estudo, com toda a urgencia, de um caminho de ferro transpyrenaico de Madrid ao ponto da fronteira franceza que mais adequado se julgue á ligação rapida e directa com a rede franceza. A linha será projectada com tracção electrica e via dupla, tendo-se ainda em conta que deverá ser explorada pelo Estado para constituir eschoia de pessoal para os casos de guerra, greves, perturbações de ordem publica, etc.

E' certo que se trata apenas da elaboração de um projecto, da qual a realização vai longe, pois os 500 kilometros a construir e explorar com tracção electrica representariam enorme dispêndio. Iria essa linha a Canfranc por Soria e Sangüesa, ou seria outro o ponto de passagem na fronteira? Adoptar-se-hia para ella a via de 1,^m44?

Como antecedentes d'esse projecto recordam *Los transportes ferreos* a linha do Grande Central por Soria e Castejon; a lei de 1894, que promovia a construcção de uma linha de Soria por Castejon a Sangüesa; a lei mais recente subvencionando a linha de Soria a Castejon.

Contra esse projecto manifestou-se Zaragoza, que pretende que pela collecção do terceiro carril de Zuera a Zaragoza, seja essa estação a do trasbordo internacional e pela construcção da linha para Caminreal se assegurem as suas comunicações mais directas para Valencia.

Arcará a Hespanha com a colossal e onerosissima empresa da transformação da sua rede, começando por gastar centenas de milhões em novas linhas internacionaes, além das que já tem em exploração, ou que está construindo? Mereceria o trasiego internacional esse sacrificio? Não teria melhor cabimento para desenvolver a economia interna?

A resposta a estas interrogações encontra-se na analyse anteriormente feita e cujas conclusões julgo ocioso relembrar.

Os factos referidos no presente artigo manifestam que o sonho da unificação de via seduz ainda muitos espíritos nas regiões officiaes hespanholas, se é que de compromissos internacionaes resulta para o paiz vizinho a obrigação de abrir caminho sem trasbordo à França na direcção de Algeciras.

O problema das comunicações faceis com Marrocos preocupa os nossos vizinhos. Assim, trata-se de as melhorar, prolongando até Tarifa a linha de Bobadilla a Algeciras, o que reduzirá consideravelmente a travessia marítima para Tanger.

Como é sabido, a Companhia dos Ferrocarriles Andaluces adquiriu ultimamente aquella linha e sollicitou ha pouco auctorização para estudar o referido prolongamento, assim como um ramal de 10 kilometros de S. Roque,

estaçao proximo de Algeciras, a La Linea, cidade fronteiriça com 28:000 habitantes a um kilometro de Gibraltar. As communicacões com esse importante porto são assim facilitadas, deixando de ser obrigatoria, como ao presente, a travessia marítima de 8 kilometros da bacia de Algeciras, e mediante 20 kilometros a construir, dá-se Tarifa por terminus à linha.

Na plano dos ferrocarriles secundarios figura uma pequena linha de Algeciras a Tarifa, mas é obvia a vantagem, mesmo á custa de maior dispêndio na construcção, de prolongar a linha principal até um ponto tão bem situado para origem da travessia marítima. A lei respectiva auctoriza o emprego da via larga.

Ficará assim notavelmente melhorado aquelle extremo da rede dos Andaluces.

Como se vê, o problema das relações internacionaes não é descurado em Hespanha, e tem sido ultimamente objecto de interessantes estudos, que convém seguir com attenção sob o ponto de vista do trasiego dos nossos portos.

J. Fernando de Souza.

A PONTUALIDADE NOS COMBOIOS

O comitê da Direcção dos Caminhos de Ferro da Belgica ocupou-se, recentemente, de investigar quaes os motivos da irregularidade havida muitas vezes na marcha dos comboios. Tomou conhecimento de um artigo publicado ha pouco na *Zeitung des Vereins* e que diz que, nos Estados Unidos, as administrações dos caminhos de ferro foram levadas a reduzir a velocidade dos comboios e a aumentar o intervallo entre comboios successivos.

Segundo o novo horario publicado agora pelo New-York New-Haven and Hartford Railroad, o tempo de percurso aumentou para $\frac{2}{3}$ nos 2.000 comboios que circulam quotidianamente nas linhas d'esta companhia.

A lei nas linhas americanas é hoje: *Safety first* (primeiro a segurança), e o novo horario é designado pelo nome de *Safety first time-table*.

Em vez de cinco horas, tempo necessario aos comboios mais rápidos para effectuarem o percurso de 337 kilometros entre New-York e Boston, ha hoje 6 h. e 20 m. Entre Nova-York e Springfield, n'um trajecto de 219 kilometros, certos comboios terão o seu horario aumentado de 25 minutos.

Nas linhas onde ainda não existe o *block-system*, haverá intervallo de dez minutos de comboio a comboio.

O debate que se seguiu a esta comunicação foi interessantissimo. Muitos funcionários de categoria foram de opinião que grande parte da perturbação existente na marcha dos comboios é devida ao grande aperto dos horarios. Com a mira de ganhar tempo, de estabelecer novos trasbordos, ou novas estações ou apeadeiros, tem-se utilizado no maximo a força das locomotivas; por este facto, pelas circumstancias atmosphericas e por varios incidentes do serviço, determinam-se atrazos na marcha dos comboios, e origina-se a confusão n'uma zona mais ou menos extensa. Os horarios deveriam portanto apresentar maior elasticidade. Alargando-os, chegar-se-hia também a realizar uma importante economia, porquanto o aumento da velocidade, levado a grande excesso, custa muito, tanto em carvão, como em despesas de conservação e de substituição de material.

O comitê da Direcção dos caminhos de ferro da Belgica vai presentemente investigar se a responsabilidade dos atrazos cabe sobretudo ao pessoal, ou ás administrações. Na negativa, estudar-se-hão as alterações a fazer no actual horario-typo. Tratar-se-ha, como é obvio, de uma revisão methodica e paulatina, começando-se pelos comboios cujo horario seja susceptivel de ser alargado, sem prejuizo dos trasbordos existentes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursões em grupos, por comboios ordinarios ou em especiaes

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vae reformar a sua tarifa interna n.º 16 de grande velocidade para viagens de recreio de ida e volta de grupos, por comboios ordinarios ou em comboios especiaes, no sentido de a tornar mais vantajosa para o publico, e facilitar, portanto, o desenvolvimento do excursionismo no paiz.

Segundo o projecto já apresentado á sancção governamental, a tarifa que para grupos pelos comboios ordinarios (art. 1.º) estabelecia preços só para 1.ª e 2.ª classes, vae tornar-se extensiva tambem á 3.ª classe, sendo os preços dos bilhetes, como os das outras classes, metade dos da tarifa geral.

O minimo para a formação dos grupos em 2.ª ou 3.ª classe ou ainda formados por passageiros de duas ou das tres classes, será o numero que corresponda ao minimo estabelecido para a 1.ª classe, que é de 40 passageiros.

Ainda pelo que respeita á viagem de grupos pelos comboios ordinarios, apresentará a nova tarifa algumas disposições interessantes, como o da facultade da paragem de todo o grupo em qualquer estação intermedia do percurso da excursão, mediante o pagamento de 10% do preço de cada bilhete por cada estação de paragem, podendo o grupo retomar o comboio nessa estação ou em qualquer outra situada mais álem, o que deverá ser pedido na requisição, sem que este abandono de parte do percurso seja levado á conta do preço a cobrar por cada bilhete, e sem que essas paragens possam dar logar a aumento do prazo de validade do bilhete.

Excepcionalmente permittir-se-ha aos grupos que pretendam visitar Alcobaça, Batalha e Thomar, terminar a viagem de ida em Vallado ou Leiria e começar a de regresso em Payalvo ou Chão de Maçãs, ou reciprocamente, pagando o preço dos bilhetes pelos percursos realmente efectuados em caminhos de ferro. Da mesma forma os grupos que pretendam fazer a travessia da Serra da Estrela poderão terminar a viagem de ida em Pampilhosa e começar a de regresso em qualquer estação, da Guarda até Covilhã ou inversamente, sem qualquer sobretaxa.

O artigo 2.º da tarifa que regula as viagens em comboios especiaes de ida e volta, e cujos preços não são alterados, apresentará tambem innovações importantes como vamos ver.

Será permittida a paragem do comboio especial em qualquer estação do percurso, mediante o pagamento no acto da requisição dos bilhetes, de 50\$00 por paragem e fração indivisivel de 12 horas de demora, não sendo porém contadas para este efeito as paragens não excedentes a 40 minutos, pedidos para os passageiros tomarem refeições nos restaurantes das estações ou para embarque á ida ou desembarque á volta dos passageiros. O pedido da paragem deverá ser feito na requisição do comboio, e o tempo da demora na estação de detenção não será contado para o computo do prazo de 24 horas, dentro do qual deve ter lugar o regresso do comboio da estação do destino.

Este prazo de 24 horas, tambem pôde ser excedido em mais um, até cinco periodos, de 24 horas, mediante a sobretaxa de 50\$00 por cada fração indivisivel de 24 horas, sobretaxa que será paga no acto da aquisição dos bilhetes. Se o adiamento da volta fôr pedido depois de ajustada e organizada a viagem, aquella sobretaxa elevar-se-ha a 60\$00, reservando a Companhia o direito de o recusar e de alterar o horario e marcha do comboio, segundo as conveniencias do serviço geral.

Para o caso dos passageiros, quer viajando em grupos pelos comboios ordinarios (art. 1.º) quer pelos comboios especiaes (art. 2.º), quererem regressar isoladamente pelos comboios ordinarios, o que não está previsto na actual tarifa, será isso permitido, mediante o pagamento de 10% do custo de todos os bilhetes fornecidos ao promotor da excursão.

Finalmente (e esta é uma das mais importantes innovações que o projecto da nova tarifa apresenta) quando se trate de excursões em grupos pelos comboios ordinarios, promovidas por Sociedades legalmente constituidas, em que só tomam parte os respectivos socios munidos de bilhetes de identidade, é reduzido a 50% o minimo de passageiros exigido para a constituição do grupo, e quando sejam promovidas por sociedades cujo fim seja o desenvolvimento do turismo, ou por sociedades esportivas, é reduzido o referido minimo a 25%.

Ahi ficam resumidas as principaes modificações que a nova tarifa apresentará sobre a que actualmente vigora, e que certamente serão recebidas pelo publico com o aplauso que merecem.

E' de esperar que a approvação do Governo recaia em breve sobre a nova tarifa, cujos resultados já se poderão apreciar na proxima estação da primavera.

Transporte de caça para o estrangeiro

Em virtude do disposto na lei relativa á caça, publicada no *Diario do Governo* de 7 de junho de 1913, que proíbe a exportação de caça, durante 5 annos, para fóra do territorio da Republica, a Companhia Portugueza acaba de publicar um Aviso prevenindo o publico de que nas estações das suas linhas não são aceitas a despacho para fóra do paiz quaesquer remessas de caça fresca.

Para o efeito não será considerada caça fresca a que for conservada em latas.

Transporte de volumes de grandes dimensões nas linhas do Sul e Sueste

Segundo Avisos que a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acaba de publicar, as peças de madeira de comprimento superior a 6,5 metros e até o maximo de 19,5 metros, a que se refere a 1.ª das condições da tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, e as peças de ferro ou de outro metal, tales como rails, tubos, etc., com aquellas dimensões, transportadas ao abrigo da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, passam a ser taxadas pelos preços que lhes correspondam por essas tarifas, com sujeição aos seguintes minimos de carregamento:

8 toneladas para as peças de mais de 6,5m até 13m.
12 » » » » » » 13m até 19,5.

Quando de uma mesma remessa ao abrigo da tarifa 8, fizerem parte peças de metal de 6,5m ou menos e outras maiores, serão as pequenas transportadas gratuitamente até preenchimento dos minimos acima referidos.

Tinas de cimento armado

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vae incluir na classificação geral de mercadorias e na das suas tarifas n.ºs 7 e 10 de pequena velocidade, as tinas ou banheiras de cimento armado, que ultimamente a industria tem apresentado no mercado.

Estas tinas, como as de pedra, só disfrutavam dos preços da 1.ª classe da Tarifa Geral, passando agoraumas e outras a disfrutarem dos preços reduzidos d'aquellas tarifas.

Estas ampliações estão apenas pendentes da aprovação do Governo.

O contracto dos electricos

Parecer da Comissão incumbida de estudar o projeto de contrato entre a Camara Municipal de Lisboa e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa

(Continuação)

14 — Permissão de aumento de preços e assignaturas em dadas circunstancias:

a) — O estipulado no § 5.º do artigo 23.º, para os preços das carreiras do serviço ordinario e extraordinario, (e applicável pelo § 2.º do artigo 24.º aos carros economicos e pelo § unico do artigo 28.º aos bilhetes de assignatura) pôde decompor-se em 2 partes: a primeira permittendo o aumento d'esses preços, a segunda estabelecendo o modo de applicação d'esse aumento.

b) — O aumento de preços far-se-há quando a economia da Companhia exploradora da rede for afectada por uma forma considerável, em 2 hypotheses: 1.º, a do agravamento do agio do ouro — 2.º, a do aumento do coeficiente de exploração durante um anno.

c) — Tendo a Companhia Carris de Ferro feito um arrendamento a uma Companhia ingleza, parece ser a esta que se referem as palavras *exploradora da rede*, visto que a Companhia Carris é sempre designada nos outros artigos do contracto simplesmente por «a Companhia». Sendo assim, a Lisbon Electric Tramways Limited que não aparece como ontorgante no projectado contracto, n'ele passa a figurar, com direitos.

d) — A permissão de aumento de preços, para compensar a Companhia exploradora da rede, logo que, ao fim de um anno, seja afectada de uma forma considerável a sua economia, é considerada pela Comissão como uma verdadeira garantia de juro.

e) — E' omisso o projecto sobre o criterio a seguir para estabelecer se foi ou não *consideravel* a forma como a economia da referida Companhia foi afectada e qual a latitudine do termo *economia*.

f) — Tão pouco se pôde ir buscar um ponto de referencia, uma base, ás condições que o § analysado indica como podendo affectar essa economia.

A primeira condição é, como ficou dito na alinea b), o agravamento do agio do ouro, mas nada fixa a que cambio se refere esse agravamento, que pôde entender-se em relação ao cambio ao par, em relação ao cambio da data do contracto, em relação ao maior cambio atingido desde que a Companhia se instituiu, etc.

O cambio medio a que a Companhia ingleza tem feito as suas contas, tem sido desde 1905 a 1912, o seguinte:

1903.....	49,5	Libra a 4\$84(8)
1906.....	51,63	» 4\$64(8)
1907.....	51,384	» 4\$67(0)
1908.....	46,453	» 5\$16(6)
1909.....	46,09	» 5\$20(7)
1910.....	48,85	» 4\$91(2)
1911.....	49,11	» 4\$88(6)
1912.....	48,25	» 4\$97(4)

Como se vê, em 8 annos houve uma oscilação de cambios nas contas da Companhia ingleza, que fez variar o valor da libra do minimo de escudos 4\$64(8) ao maximo de 5\$20(7).

Em 1908 as receitas da Companhia ingleza aumentaram em Rs. 26.540.514 em relação a 1907; porém, por causa da diferença de cambios, a referida Companhia, que faz o seu balanço em moeda ingleza, teve nas receitas assim computadas uma diminuição de libras 2.716-18-8, isto é, nesse anno, apesar do aumento das receitas em Portugal ser importante, a *economia* d'essa Companhia foi afectada em mais de 2.700 libras. Se se desse facto semelhante na vigencia do projectado contracto, talvez se pudesse considerar a *economia* da Companhia como afectada de uma forma *consideravel*.

Não parece justo a esta Comissão que, na occasião em que, pelo agravamento do agio do ouro, as condições economicas dos municipios peiorassem, a Companhia exploradora da rede, embora tendo receitas crescentes, augmentasse o preço das carreiras, agravando essas condições, para que o dividendo aos seus accionistas não diminuisse.

g) — A segunda condição de que fica dependente o agravamento de preços, é o aumento do *coeficiente da exploração*, que, do mesmo modo, nos não fornece um termo de referencia seguro. O coeficiente de exploração é o producto por 100 da relação entre a despesa e a receita, mas é extremamente variável o criterio que preside à classificação das despesas que entram na determinação d'esse coefficiente, que oscilla extremamente de Companhia para Companhia e, na mesma Companhia, de anno para anno.

Em algumas empresas de Caminhos de Ferro portuguezes tem desde 1877 até 1910, apresentado as seguintes variações:

Caminhos de Ferro do Porto

à Povoa de Varzim e Villa Nova de Famalicão.....	59	»	1890	91	»	1894	67
Ramal de Cáceres	77	»	1881	149	»	1894	102
Caminho de Ferro da Beira Alta	46	»	1889	97	»	1892	59
Bougado a Guimarães e a Fafe	30	»	1906	68	»	1886	40
Lisboa a Cintra e a Torres Vedras	38	»	1887	61	»	1891	48
Torres Vedras a Figueira da Foz e Alfarellos	52	»	1909	103	»	1891	59
Foz do Tua a Mirandela	38	»	1906	133	»	1888	51

O projecto não estabelece um determinado coefficiente como limite, porém, mesmo que o estabelecesse, nada impediria que fossem lançadas á conta de exploração despesas que poderiam deixar de lhe caber.

h) — Subindo o coefficiente de exploração, de dois modos se pôde procurar fazê-lo descer: aumentando as receitas ou diminuindo as despesas.

O projecto que prevê o primeiro modo, não prevê o segundo, pois não estabelece para a Camara o direito de promover que as despesas sejam reduzidas, corrigindo-se erro de uma possível má administração da Companhia. Como está estatuido, com os erros de administração não sofrerá o accionista e apenas sofrerão os habitantes de Lisboa.

i) — Também o projecto prescrevendo, como fica dito, o processo de salvaguardar a economia da Companhia exploradora da rede, nada estabelece, como contrapartida, para proteger os interesses do publico, fixando uma diminuição de preços de passagens quando o coefficiente de exploração baixasse.

j) — A segunda parte do parágrafo refere-se ao *modo de aplicação do aumento de preços* e confirma que se trata de uma garantia de juro, visto que os aumentos hão-de *compensar a Companhia no conjunto*. Parece que a forma de fixar a somma exacta da compensação no conjunto, somma de que depende o tempo que dura o aumento, será referi-la ao dividendo que teem recebido os portadores de acções ordinarias nos ultimos annos, 5 1/2 a 6 %.

k) — O aumento de preços deve ser proporcional quanto possível aos preços estabelecidos, tendo em conta os minimos da actual moeda. Assim, quando haja aumento, na 1.ª zona o preço passará pelo menos a 3 centavos, isto é, aumentará de 50 % e nas outras zonas poderá subir 100 %, isto é, passar para 2 centavos; não sendo o aumento por zonas, mas sim proporcional ao da 1.ª zona, as carreiras de 4 centavos poderão passar para 6, as de 5 para 7 ou 8, as de 8 para 12, etc.

l) — O parágrafo em estudo também nada determina ácerca da entidade que verificará a existencia das circumstancias apontadas.

E' a Companhia, ao que parece, a unica julgadora do facto.

m) — Resumindo:

A doutrina do § 5.º do artigo 23 e dos que a elle se reportam:

1.º — Permite com extrema facilidade agravar os preços das passagens e das assignaturas;

2.º — Constitue uma clara garantia de juro, que exulta a Companhia a que aproveita de sofrer prejuizos no seu negocio e estabelece um precedente que não deve convir aos interesses da cidade.

15 — Isenções:

a) — A condição 30 do contracto de 1888 sujeita a Companhia ao pagamento das licenças das carruagens e mais veículos, e ás demais posturas e regulamentos municipaes, *em vigor ou futuros*, isentando-a porém, de pagar outras taxas municipaes, de imposto ou licença, álem das estabelecidas á data do contracto.

b) — A condição 16.º do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores fixa em 450 escudos annualmente a taxa a pagar á Camara, por todos os carros d'essa Companhia.

c) — O artigo 33.º do projecto exulta a Companhia do pagamento de quaisquer taxas ou licenças, não só das *futuras* mas tambem *das actuales*, não só podendo a Camara exigir nada álem do estipulado, seja a que título for.

Assim, a Camara deixa de receber álem dos adicionaes ás contribuições do Estado, as taxas de licenças sobre os carros da Companhia e a taxa fixa da Companhia dos Ascensores, áfora quaisquer outras verbas, a que porventura a Companhia seja actualmente obrigada, e que esta Comissão por falta de tempo não pode averiguar.

16 — Posturas:

a) — Estabelece o artigo 34.º do projecto a obrigatoriedade para a Camara de manter durante a vigencia do contracto a observancia de determinadas posturas.

Dizem essas posturas respeito a:

— Maxima largura de taboleiro e de eixo dos veículos de carga.

— Rasto das rodas de qualquer veículo.

— Estorvo do andamento dos veículos que transitam sobre carris de ferro.

— Paragem de veículos na rua dos Caminhos de Ferro.

Caminhos de Ferro do Norte

	Minimo	Maximo	Em 1910
Caminhos de Ferro do Leste.....	28 em 1888	40 em 1909	35
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.....	48 » 1877	72 » 1879	61
Caminhos de Ferro do Minho e Douro.....	46 » 1902	66 » 1880	56

—Transito de vehiculos de carga na rua Aurea, na rua da Palma, rua do Almada, rua do Carmo, rua Garrett, rua da Junqueira, rua 24 de Julho, rua da Boa-Vista, rua de S. Paulo, rua e travesa do Corpo-Santo, e entre a praça do Commercio e o largo dos Caminhos de Ferro.

—Tamanho e numero de logares nos carros.

—Obrigatoriedade da retranca nos arreios de troncos dos trens de carreira.

—Taboetas nos carros.

—Transporte de volumes em zorras.

—Transito de vehiculos pela rua do Arsenal.

—Preço das passagens nos carros de viação.

b) —Por esta forma, a Camara impossibilita-se, durante o periodo de 73 annos, de modificar as suas posturas, afim de remover quaequer dificuldades que impeçam a Companhia de explorar ao maximo a sua industria. Se nesse periodo se modificar a largura das ruas que as posturas abrangeis, a Camara não poderá alterar o transito dos vehiculos de carga, sem licença da Companhia.

c) —Para fazer cumprir as posturas, a Companhia fica, pelos §§ 4.^o e 5.^o do mesmo artigo, com uma polícia privativa que ella paga e substitue quando quizer. E' a Camara quem lhe fornece essa polícia, abdicando assim da sua auctoridade em favor da Companhia.

d) —Pelos §§ 2.^o e 3.^o obriga-se a Camara a prohibir, por nova postura, que quaequer vehiculos tenham as rodas a uma distancia de centro a centro inferior a uma determinada medida, só podendo ser renovadas as licenças dos carros que existam a favor dos actuaes empresarios, seus herdeiros directos, ou a favor, no caso de copropriedade, dos que a constituam. Entende a Comissão, que:

1.^o —Esta postura não evita a usura dos carris, pois sempre poderão as rodas de um lado do veiculo circular sobre um d'elles; de resto, esta usura, visto as rodas não serem motoras, é insignificante e não deve influir muito nos interesses da Companhia. Pelo contrario, aumentará o estrago das calçadas. A postura favorece especialmente a Companhia, evitando que os carros de tracção animal, seus concorrentes, utilizem os carris para diminuirem o esforço dos animaes.

2.^o —Impede os proprietarios dos actuaes vehiculos, e seus herdeiros directos, de trespassarem a sua industria nas condições em que actualmente a exercem.

e) —Convém porém attender a que, obrigando-se a Camara a manter diversas posturas, da sua applicação *fica isenta* a Companhia. Quaequer posturas deixam de ter valor quando a multa não fere os que não as cumpram. Ora, a Companhia, que pela disposição do artigo 33.^o, parece isenta de multas, pois que a Camara nada lhe pode exigir *seja a que título for*, claramente o fica, pela *suppressão*, na tabella das penalidades, do numero 13.^o da tabella a que se refere o § 2.^o da condição 27.^o do contracto de 1888 e que diz:

«13.^o —Finalmente, por qualquer infracção do «Código de Posturas do Município de Lisboa» a Companhia pagará a correspondente multa estabelecida no mesmo código.»

17 — Penalidades:

Das penalidades a applicar á Companhia são suprimidas, além da 13.^o já apontada, as seguintes, que figuram no contracto de 1888:

«5.^o —Por cada carruagem que não sahir á hora exacta da tabella, salvo o caso de estar impedido o transito por medidas de ordem e polícia, ou outro caso de força maior.

1\$00

«6.^o —Por cada carruagem que, salvo os casos referidos no numero antecedente, não seguir exactamente o seu itinerario, ou não concluir a carreira até o ponto do seu destino.....

3\$00

«7.^o —Se, para entrada ou saída de passageiros, e a requisição d'estes, a carruagem não diminuir convenientemente o andamento, ou não parar de todo sempre que sejam senhoras ou creanças.....

1\$00

«10.^o —Por cada dia e linha em que a Companhia suprimir todas as carreiras ordinarias; não sendo por qualquer das causas a que se refere o numero antecedente, ou por outro caso de força maior devidamente comprovado..

5\$00

18 — Diversos:

Em bastantes artigos, além dos apontados, se consignam disposições que necessitariam de outra redacção, mas dispensa-se a Comissão de os indicar por entender que salientou as regalias mais importantes.

III PARTE

Concessões ou regalias que são ou parecem ser atribuidas à Camara ou aos municípios

19 — Construcção de linhas á escolha da Camara.

a) —A Companhia obriga-se pelo § 2.^o do artigo 3.^o a construir de futuro, linhas que a Camara indique; porém, é necessário que o movimento, nas arterias de comunicação por onde passem as

linhas, crie necessidades de viação, de tal ordem, que justificadamente devam ser attendidas em *egualdade de circunstancias* ás das ruas onde actualmente existem ou vão existir tramways.

b) —Não se especifica o modo como se deve apreciar essa igualdade de circunstancias, pois se pôde referir á rua de menor transito ou entrar em linha de conta com a rua do Ouro. Em caso de divergência, recorre-se ao tribunal arbitral, a que já por vezes se alludiu, o que, além de outros defeitos, terá o d'esse tribunal não poder distinguir onde a lei estatuinte não distingue.

Estas dificuldades diminuem muito o valor do direito reservado á Camara.

20 — Fixação de horários:

a) —O artigo 22.^o preceitua que em *cada ponto da rede* os intervallos de passagem dos carros serão a certas horas do dia de 10 minutos e a outras de 15 minutos. Não fica pois garantido que em *cada carreira* os carros se succedam com esses intervallos.

E' certo que pelo § 1.^o cada carreira do serviço ordinario deve comprehender pelo menos 4 zonas, o que deve obrigar á sobreposição de carreiras e diminuição dos intervallos, porém pela redacção do corpo do artigo, se vê que *não é o serviço ordinario obrigado* áquelles intervallos, mas apenas, que o *plano de exploração d'esse serviço se deve subordinar ao princípio de que os carros, de qualquer tipo de serviço, se succedam* por aquella forma, mostrando, evidentemente, que para tal se conta também com os carros extraordinarios e com os carros economicos, e porventura, com os carros de mercadorias e os de tracção animal, se os houver.

b) —A condição 27.^o do contracto de 1888 obriga a submeter á approvação da Camara, as tarifas e os horários sujeitos a revisão annual. Identica obrigação resulta da condição 12.^o do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores.

Nada d'isto se prescreve no projecto. Não havendo tabella de horários approuvada, que permitta a fiscalização nos pontos de origem das carreiras, não ha meio algum de verificação do cumprimento do estabelecido no artigo 22.^o, pois a regularidade da passagem em cada ponto da rede está sujeita a muitas eventualidades.

c) —Julga pois esta Comissão:

1.^o —Que o estatuido no artigo 22.^o só pôde representar alguma vantagem para os moradores dos pontos da rede em que não se sobrepõem carreiras.

2.^o —Que a Camara não pôde, no entanto, exercer fiscalização efficaz sobre o seu cumprimento.

21 — Preços de carreiras:

a) —Para estabelecer a comparação entre os preços actuaes das passagens e os constantes do projecto de contracto, de um modo claro, era necessário transformar as actuaes carreiras nas do projecto, ou as do projecto nas actuaes. O 1.^o caminho era impossivel porque o projecto só estatue no § 1.^o do artigo 22.^o que as carreiras terão pelo menos 4 zonas, e apresenta em annexo, em obediencia ao § 2.^o do artigo 1.^o, uma lista de *linhas* que não são *carreiras ordinarias*, porque muitas d'ellas não tem as 4 zonas exigidas.

Teve portanto a Comissão de aplicar os novos preços ás actuaes carreiras.

b) —É mister comezar por observar que a divisão das zonas não é feita em cada carreira, mas por areas da cidade.

De modo que, seja qual for a media da zona, como esta se refere a varias linhas, por vezes as carreiras percorrem partes minimas de zona que comtudo se pagam por inteiro. Assim, a carreira de Santo André ao Torel percorre apenas 600 metros da 12.^o zona de Santo André a S. Thomé; as carreiras do Rocio-Praça do Brasil e Praça do Rio de Janeiro percorrem apenas 425 a 450 metros da 29.^o entre o Largo das Duas Egrejas e a Calçada da Glória; etc.

c) —Da comparação dos preços resulta, que:

1.^o —melhoram os preços dos grandes percursos nas carreiras mais extensas: Caminho de Ferro ao Campo Pequeno; Beato à Praça do Marquez de Pombal; P. do Marquez de Pombal e Rocio ao Lumiar; Caminho de Ferro ao Areeiro; Santo Amaro ao Arco do Cego, etc.

2.^o —melhoram os preços de algumas carreiras ao domingo, equalando-se aos dos dias de semana;

3.^o —melhoram os preços dos percursos *muito pequenos*, não excedentes a uma zona, que passam a ser de 2 centavos;

4.^o —peioram, principalmente nos grandes percursos, todas as 6 carreiras de circulação (Estrella-Rio de Janeiro-Praça do Brasil) cada uma com dois trajectos diversos, bem como as duas da Graça, chegando a haver diferença de 2 centavos para mais. Exceptuam-se, como se disse, os percursos de uma zona.

5.^o —peioram os preços dos carros do povo no percurso Rocio-Alcantara.

6.^o —não soffrem alteração (com raras excepções para menos e tambem para mais) todos os percursos intermediarios que são os mais utilizados.

d) —Nada ficou estabelecido com respeito ao elevador do Carmo e sua ligação com as carreiras, e tambem o projecto é omissivo acerca dos bilhetes de correspondencia, cuja falta será muito sensivel.

f) — Não é estabelecida nenhuma cláusula que permita a diminuição de preços, que poderão, dentro de um período inferior ao do termo do contrato, representar uma verdadeira carestia, como hoje a representariam os preços pagos há 20 ou 30 anos.

g) — Com as melhorias apontadas, concedidas ao público, a Companhia só tem a ganhar, porque, aumentando o número de passageiros, quer nos longos percursos quer nos muito pequenos, aumentam-lhe as receitas sem correspondente accrescimo de despesas de exploração, pois, como se verifica de tabellas publicadas, só nos carros do povo attingiu o minimo de logares vagos e o exemplo d'estes mesmos carros basta a provar a vantagem que lhe advirá da redução do preço.

h) — Convém ainda accentuar que se deveriam assegurar convenientemente os interesses dos moradores da rua de S. Domingos à Lapa, Buenos-Ayres, Campo de Ourique, etc., que podem ficar prejudicados se forem suprimidas as carreiras para a Estrela por Santos e Avenida e da circulação Estrela-Santos-Campo de Ourique-Avenida, o que pode suceder pela economia que a Companhia faz com o trajecto pelo Chiado.

22—Manutenção de carros económicos.

a) — O artigo 24.^o refere-se à manutenção dos carros *do povo* que passam a denominar-se carros *económicos*.

Entende a Comissão que a Companhia não faz n'este ponto concessão nova, álem da que por seu motu-proprio fizera, nem mesmo concede esses carros aos domingos e dias feriados depois das 12 horas.

b) — A unica vantagem do artigo será ficar consignado o facto como um dever, mas esse dever por certo não custa a cumprir à Companhia, pois está averiguado que o rendimento d'esses carros attingiu o maximo, havendo apenas 0,2 % de logares vagos.

c) — A concessão dos carros económicos só terá valor, se se der o desaparecimento dos carros de tracção animal, mas esse valor é muito diminuido pelos intervallos de 26 minutos estabelecidos para tal serviço, o que o torna pouco aproveitável.

23—Passes gratuitos.

A Companhia passa a entregar á Camara mais 50 passes gratuitos. E' isto uma concessão que a Companhia faz, e de que poderão aproveitar os serviços da Camara.

(Conclue no proximo numero)

Altitudes das linhas ferreas

Um amigo pede-nos que lembremos ás Direcções ferro-viarias a vantagem de collocarem junto aos relogios das estações principaes umas placas indicando a sua altitude, a exemplo do que se pratica nas estações das linhas estrangeiras; devendo ser iniciada tal informação nas estações de Marvão, Entroncamento, Coimbra-B, Pampilhosa, Gaia, Luso, Mangualde, Guarda, Villar Formoso, Campanhã e Regoa. Pela nossa parte achamos bom tal melhoramento.



Linha de Portalegre. — Realizou-se em 26 de fevereiro, o novo concurso para a construcção da linha de Portalegre, tendo ficado deserto, o que não nos surprende.

Mediaram mais de seis mezes entre a publicação da lei e o primeiro concurso. Perdeu-se muito tempo, e entretanto peioraram sensivelmente as condições dos mercados financeiros, tornando-se inviável uma combinação que, tres ou quatro mezes antes, poderia ter vingado.

Beira Alta. — Está muito adeantada a construcção da nova estação de Contenças, sendo o novo edifício composto de rez-do-chão e 1.^o andar, e ficando desviado 100 metros a leste do actal apeadeiro do mesmo nome, junto á estrada que n'aquella altura atravessa a linha.

— O novo restaurante de Villar Formoso parece que será inaugurado no proximo dia 15 do corrente. E' seu

arrendatario o Sr. Chapado, antigo arrendatario do restaurante da Guarda.

— Estão já promptas as novas carroagens, construídas nas officinas da Figueira da Foz, mixtas de 1.^a e 2.^a classe, com todo o conforto moderno, devendo entrar em serviço provavelmente ainda este mez, nos comboios n.^{os} 3 e 4.

Iniciou-se já a construcção de duas carroagens de 3.^a classe, eguaes em dimensões áquellas, e providas de corredor lateral, retrete, etc.



Attentados ferro-viarios

Desde a noite de 22 do passado deram-se nas linhas da Companhia Portugueza diferentes attentados criminosos, descarrilamentos de comboios por meio de levantamento de carris, avarias de machinas por lhes serem tiradas peças, explosões de bombas de dynamite, colocação sobre os carris de peças feitas *ad hoc*, de ferro ou de madeira, para produzirem descarrilamentos, e outros actos criminosos praticados por quem, não tendo a noção da humanidade, entende que a bem dos phantasiosos interesses de determinada política deve e pôde attentar contra a vida de inocentes e contra a propriedade alheia.

Desde a ultima greve, que se anunciava, sem reservas, que outra greve rebentaria affirmando-se por factos lamentaveis.

Os factos deram-se, posto que a greve não existisse, álem do abandono do trabalho por alguns operarios das officinas da companhia, esses mesmos em notável minoria, e raros agentes do movimento, registe-se.

Mal vae á classe trabalhadora sempre que, pela força e por attentados criminosos tentar fazer valer supostos direitos, só conseguindo levantar contra si a indignação d'essa sociedade de que ellas põe em risco as vidas e os haveres e que, antes, não a hostilizava e até lhe dava a sympathia que se dispensa sempre aos que ganham o seu viver pelo trabalho honrado.

Assim o entende a quasi totalidade do pessoal ferro-viario, que se manteve nos seus postos, lamentando, como nós, que a insensatez alastre, e de homens dignos de consideração se façam perversos condemuaveis.

Não nos ocupamos do detalhe dos desastres que se deram e que apenas por uma extraordinaria felicidade não produziram victimas: os jornaes noticiosos diariamente registram esse sudario.

Elles não impediram que o serviço dos comboios se fizesse com mais ou menos regularidade, sendo rapidamente reparadas as avarias da via e removidos os destroços do material inutilizado, que foi muito, sendo consideraveis os prejuizos causados á companhia, como inapreciaveis são os que sofreu o publico, o commercio, a agricultura, todo o paiz.

Justamente no dia em que um acto benemerito do venerando chefe do Estado produzia os seus sympatheticos effeitos e nos dava a esperança de que entrasse nos espíritos a paz de que tanto carecemos ha annos, vieram estas criminosas manifestações sobressaltar de novo a consciencia publica e demonstrar — aqui e lá fóra — que não pôde haver ordem nem confiança n'este paiz.

Finalmente, na noite de 27 o pessoal em lucta resolreu terminar com o movimento, por não ter sido secundado pela grandissima maioria do outro pessoal, reservando-se para o renovar em occasião mais opportuna.

Que essa occasião não mais venha é o que desejamos.

A Companhia sempre estimou o seu pessoal, e d'isso lhe tem dado bastantes provas. Convença-se elle d'isso, e o tempo fará esquecer desacordos e animosidades e todos voltarão á antiga harmonia em que sempre se viveu e prosperou. São os nossos votos.



A situação económica e financeira do Brasil

Ha approximadamente 17 meses que os fundos de Estado brasileiro teem tido uma baixa consideravel, pois que o 4% de 1889 que se cotava na bolsa de Paris acima de 87 francos desceu abaixo de 74.

Desde os meados de setembro de 1912 até esta data o 4% de 1889 baixou 13 pontos.

As causas d'esta depreciação são as seguintes:

1.º—A guerra dos Balkans que afectou todos os mercados financeiros da Europa e da America;

2.º—O accrescimo enorme das despesas orçamentaes do Estado federal e dos Estados particulares, despesas que em parte se justificam pelos trabalhos publicos efectuados n'este periodo no territorio brasileiro;

3.º—Alguns incidentes de natureza especial, como por exemplo, o mau exito do emprestimo de 11.000.000 de £ emitido por Rothshild & C.º de Londres no anno findo;

4.º—A baixa do café, do caoutchouc e tambem a transacção dos Bons do Thesouro que o Estado do Pará deixou protestar.

O relator do orçamento do Ministerio das Finanças da União, para o projecto de orçamento de 1914, definiu o balanço dos orçamentos do Estado federal brasileiro nos ultimos 5 annos, o que demonstra, na concretização de algarismos que as receitas aumentaram 171.784 contos; contudo o aumento de despesa foi mais elevado, pois attingiu a elevada quantia de 242.789 contos.

Eleva-se pois o *deficit*, segundo as estatísticas nos annos indicados a 449.803 contos.

Tem o Presidente da Republica anunciado nas suas mensagens annuaes o desequilibrio orçamental, o abuso do credito, aconselhando ao mesmo tempo o congresso a organizar as finanças da União, mas prevemos que o congresso não tem olhado com sensivel criterio (isto sem censura à nação amiga) tão ponderados conselhos, tendo o governo federal continuado a dispender arbitrariamente.

Parece-nos porém que o mal não é só devido ao governo d'aquella nacionalidade, mas sim principalmente à crise balkanica que retrabiu bruscamente todos os valores do Estado, sendo os do Brasil os mais attingidos em consequencia da campanha deprecadora que certos jornaes teem feito contra as finanças da União e do Banco do Brasil.

No respeitante a caminhos de ferro, o Brasil que nos fins de 1908 tinha 18.636 kilometros em exploração, dos quaes 8.295 pertenciam propriamente ao Estado, tinha no fim do anno passado 25.000 em exploração.

Tambem o commercio externo augmentou 762 milhões, enquanto que as importações foram cerca de 697 milhões.

Não devendo alongar-nos em considerações sobre o paiz que tanto tem auxiliado e contribuido pelo numero de braços portuguezes e brasileiros amigos engrandecimento da nossa patria, concluiremos, resumindo, que a situação do Brasil é grave, contudo muito e mesmo muito longe de ser desesperada, bem contra a vontade de certos individuos que só procuram alarimar, fazendo afirmativas erroneas e extemporaneas.

Admittindo que o anno corrente seja tão prejudicial como o passado, não poderá certamente affectar os resultados obtidos em 6 annos de grandes prosperidades.

Falta-nos espaço para exalar aqui o relatorio annual do Ministro de Agricultura, Commercio e Industria.

E' um relatorio bem desenvolvido e que, entre outros assuntos, expõe que, existindo 11.316 fabricantes produzindo artigos sujeitos ao imposto, este foi no valor de 446.747 contos.

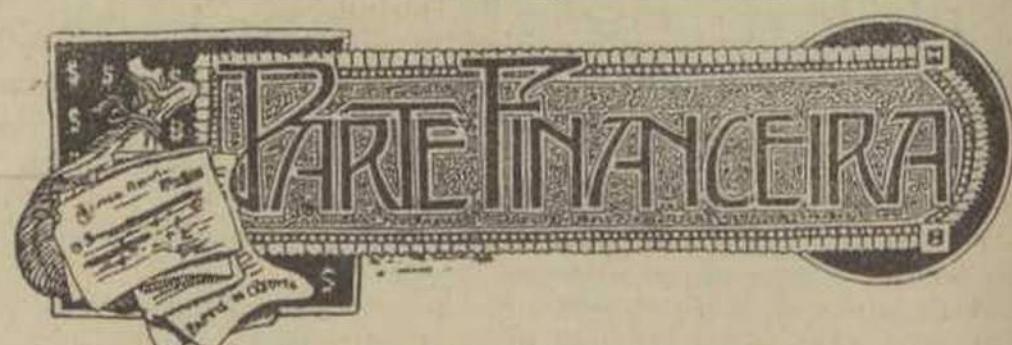
A immensidate do territorio brasileiro, a riqueza do seu solo, na maioria por explorar, a extrema variedade dos seus productos naturaes e a facilidade com que o Europeu trabalhador e cultivado ali pôde empregar a sua actividade, prometem aos Estados Unidos do Brasil um desenvolvimento economico mais rapido que o dos ultimos annos.

Preciso se torna, porém, que os emigrantes tenham verdadeira consciencia dos seus actos, assim de, ao abandonarem a patria, terem pelos menos a convicção de irem auferir para si, para os seus, melhorias vantajosas, isto é, superiores ás que pôdem obter nos seus paizes, caso contrario, o individuo só servirá para impedir o engrandecimento do paiz para onde emigra e consequentemente o do seu.

Armando Luiz Rodrigues

Director e Delegado da Associação dos Empregados de Cambio e Bolsa junto do Instituto de Trabalhos Sociais.

Decor



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta Serviço de Títulos

Lista das obrigações amortizadas no exercicio de 1913, por meio de compras effectuadas nas Bolsas de Paris e Lisboa, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convención de 15 de Outubro de 1906 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

247 obrigações de 1.º grau, juro fixo:

N.º	972	2.002	2.003	2.824	2.825	3.048	3.349 a
3.362	4.036	4.401 a 4.410	4.463 a 4.478	6.648 a 6.653			
8.118	8.500	9.251	9.252	10.694	11.093	11.094	11.554 a
11.558	11.896	11.922	12.455	13.245 a 13.258	13.325	13.511	
15.043 a 15.048	15.741 a 15.750	16.733	16.734	17.004	18.222		
18.223	18.318	18.562 a 18.571	19.691 a 19.702	20.403	20.404		
20.152 a 20.158	20.166 a 20.168	20.172 a 20.175	20.177	20.480 a			
20.183	20.209 a 20.211	20.220	20.839	20.840	21.194	21.195	
21.870 a 21.873	21.880	21.881	21.883 a 21.892	21.903 a 21.908			
22.306 a 22.310	22.763 a 22.766	22.878	23.194 a 23.198	24.569 a			
24.572	25.272 a 25.274	26.748 a 26.750	28.835 a 28.843	29.315 a			
29.319	30.215 a 30.217	31.058	31.119	35.044 a 35.053	35.095		
35.236 a 35.240	39.850 a 39.852	44.655 a 44.657					

660 obrigações de 2.º grau, juro variável, que publicamos no proximo numero.

Lisboa, 19 de Fevereiro de 1914.—O Administrador Delegado, Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — *Sociedade anonyma de responsabilidade limitada.* — Capital, esc: 934.365.500.— Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 12 de marzo proximo, ás 14 horas, no escriptorio da Companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, o sorteio para amortização das obrigações da 1.ª serie «Mirandela-Vizeu», relativo ao 2.º semestre de 1913.

Lisboa, 27 de Fevereiro de 1914.—O Director de Serviço, Manuel Maria de Oliveira Bello.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1914.

Bolsa:—Foi esta quinzena mais uma vez abandonada pela clientela adquiridora de valores de credito, uns certamente devido a preocuparem-se com as folias do pouco civilizado carnaval, outros assustados com os casos anomales passados na Companhia dos Caminhos de Ferro, em que elementos estranhos à laboriosa classe ferro-viaria teem tentado pôr em sobresalto o bem-estar d'estes modestos trabalhadores, ao mesmo tempo que lancam o terror nos espíritos de limitado raciocínio, e que, á menor alteração de paz preveem phantasias terroristas.

Já aqui consignamos a nossa sympathy a um anunciado projecto do antigo ministro das finanças, pelo qual o Governo seria o arbitro de todos os conflictos entre o Capital e o Trabalho.

Muito folgaremos que tão ponderoso assumpto não fique no esquecimento, assim de não estarmos diariamente á mercé de qualquer grupo menos bem intencionado, que julgando por meios violentos obter reivindicações, só consegue adquirir antipathia do publico, sem conseguir o deferimento de uma unica das suas pretensões.

Mais uma vez registamos a boa procura das inscrições, contando-se coupon a 39\$60 e 4% assentamento a 50\$60.

As acções bancarias estiveram estacionarias.

Phosphoros a 69 $\frac{1}{2}$. Caminhos de Ferro, abandonadas. Tabacos tem-se cotado a 67 $\frac{1}{2}$ com dividendo Moçambique, no mercado firmo entre 3 $\frac{1}{2}$ e 4 $\frac{1}{2}$ para o fim do corrente e para Março e 4 $\frac{1}{2}$ em prime de 10 centavos.

Cambios: — Manteve-se o mercado cambial pouco animado, fraquejando bastante na segunda e quarta-feira, por motivo da abundância de papel vindo do Brasil.

A especulação sem grande procura, devida aos factos que já mencionamos.

Adquiriu a Junta £ 30.000; sendo 15.000 a 5 $\frac{1}{2}$ 28,4; 10.000 a 5 $\frac{1}{2}$ 28,5; 12.500 a 5 $\frac{1}{2}$ 26; 5.000 a 5 $\frac{1}{2}$ 26,2 e 7.500 a 5 $\frac{1}{2}$ 26,3.

A libra ficou a 5 $\frac{1}{2}$ 20, 5 $\frac{1}{2}$ 26; o Rio-Londres sem alteração.

Curso de cambios, comparados

	EM 28 DE FEVEREIRO		EM 14 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 $\frac{3}{4}$	45 $\frac{5}{8}$	45 $\frac{1}{4}$	45 $\frac{1}{8}$
" 90 d/v.....	46 $\frac{1}{8}$	—	45 $\frac{9}{16}$	—
Paris cheque.....	624	626	631	634
Berlim	256 $\frac{1}{2}$	257 $\frac{1}{2}$	259 $\frac{1}{2}$	260 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	434	436	439	441
Madrid cheque	975	983	985	995

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	FEVEREIRO												
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	—	39,60	39,70	—	39,85	40	—	—	39,95	39,50	—	—	—
Dívida interna 3% coupon	39,35	39,35	39,40	—	39,55	39,60	—	—	39,70	39,30	39,61	39,60	—
" 4% 1888, c/premios	20 $\frac{5}{90}$	—	—	20 $\frac{5}{90}$	20 $\frac{5}{90}$	20 $\frac{5}{90}$	—	—	20 $\frac{5}{90}$	20 $\frac{5}{90}$	21 $\frac{5}{90}$	—	—
" 4% 1888/9	—	59 $\frac{5}{90}$	—	c57 $\frac{5}{80}$	c57 $\frac{5}{80}$	c58 $\frac{5}{80}$	—	—	c58 $\frac{5}{80}$	—	—	c50 $\frac{5}{60}$	—
" 4% 1890	—	—	—	—	9 $\frac{5}{10}$	9 $\frac{5}{10}$	9 $\frac{5}{10}$	—	—	9 $\frac{5}{10}$	9 $\frac{5}{10}$	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 5% 1905, (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80 $\frac{5}{40}$	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	66 $\frac{5}{70}$	—	66 $\frac{5}{70}$	66 $\frac{5}{80}$	66 $\frac{5}{80}$	66 $\frac{5}{80}$	—	—	66 $\frac{5}{80}$	66 $\frac{5}{90}$	66 $\frac{5}{90}$	66 $\frac{5}{90}$	—
3% 2.ª serie	—	66 $\frac{5}{90}$	—	—	66 $\frac{5}{90}$	66 $\frac{5}{90}$	—	—	—	66 $\frac{5}{90}$	66 $\frac{5}{90}$	66 $\frac{5}{90}$	—
3% 3.ª serie	—	69 $\frac{5}{40}$	—	—	—	—	—	—	69 $\frac{5}{40}$	69 $\frac{5}{40}$	69 $\frac{5}{40}$	69 $\frac{5}{40}$	—
Obrigações dos Tabacos 1%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	165 $\frac{5}{00}$	—	—	—	—	—	—	—	—	165 $\frac{5}{00}$	—	164 $\frac{5}{80}$	—
" Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	102 $\frac{5}{00}$	—	101 $\frac{5}{90}$	—	—	—	—	—	—	100 $\frac{5}{50}$	100 $\frac{5}{50}$	—	—
" Lisboa & Açores	—	108 $\frac{5}{80}$	—	—	—	—	—	—	—	108 $\frac{5}{70}$	108 $\frac{5}{70}$	108 $\frac{5}{70}$	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	67 $\frac{5}{90}$	67 $\frac{5}{80}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	59 $\frac{5}{00}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 $\frac{5}{00}$	59 $\frac{5}{00}$	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	86 $\frac{5}{40}$	86 $\frac{5}{50}$	86 $\frac{5}{50}$	86 $\frac{5}{50}$	86 $\frac{5}{50}$	—	—	—	86 $\frac{5}{60}$	—	86 $\frac{5}{60}$	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	6 $\frac{5}{60}$	63 $\frac{5}{70}$	—	—	—	—	—	63 $\frac{5}{50}$	—	—	45 $\frac{5}{50}$	45 $\frac{5}{50}$
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	46 $\frac{5}{10}$	—	—	45 $\frac{5}{60}$	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	16 $\frac{5}{80}$	—	16 $\frac{5}{80}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	74 $\frac{5}{00}$	—	—	—	—	—	—	74 $\frac{5}{00}$	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	87 $\frac{5}{00}$	—	—	—	—	75 $\frac{5}{10}$	—	—	87 $\frac{5}{10}$	—
predias 6%	—	75 $\frac{5}{90}$	—	75 $\frac{5}{80}$	—	—	—	—	—	—	—	75 $\frac{5}{10}$	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª serie	62,50	62,50	62,50	62,50	62,55	62,60	62,50	62,50	62,60	62,70	62 $\frac{5}{80}$	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	28	28,75	—	28	—	—	28	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	450	450	451	450	451	449	451	453	—	—	—	—	—
Andaluzes	318	319	327	325	325	323	323	323	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	300	300	298	297	300	301	300,50	301	301	—	301	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	218	219	219	217	219	219	217	217	218	—	216	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	158,50	158	157	158	158	—	60	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% português	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	81,50	81,5/8	—	81,56	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS		
--------	------------------------------	------------------	--	--



Hespanha

A Gaceta, em data de 17 de janeiro, publicou a seguinte *Real orden*, determinando o estudo de uma linha ferrea que ponha em comunicação directa a capital da Hespanha e o resto da Europa, e que será construída e explorada pelo Estado.

A parte explanativa diz assim:

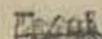
«S. M. El-Rey (q. D. g.) foi servido ordenar:

1.º Que por uma secção da actual Comissão de caminhos de ferro transpyrenaicos, e que será presidida por um engenheiro do Corpo Nacional de Caminhos, Portos e Canais, se proceda, com a maior urgencia, ao estudo do ante-projecto de um caminho de ferro transpyrenaico, que, partindo de Madrid, termine na fronteira francesa, no ponto que se julgue mais proprio para a mais rápida comunicação directa com a França.

2.º Para a redacção do dito ante-projecto ter-se-ha em conta o emprego da tracção electrica, em dupla via da largura internacional.

3.º A redacção dos documentos de carácter economico, que hajam de fazer parte do ante-projecto, obedecerá ao presuposto da linha vir a ser explorada pelo Estado.

4.º Os Governadores civis e os engenheiros chefes dos serviços de Obras Públicas prestarão todo o auxilio à mencionada Comissão, para o mais rapido e melhor desempenho do que lhe é commettido».



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1913.

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter à vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de Junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte:

Balanco da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1913

Propriedade.....	59:028:5937	—
Moveis e utensilios.....	20:669:5786	—
Construcción.....	12.459:342:5854	—
Estudos álem de Ambaca....	36:842:5236	—
Administrador-delegado em Lisboa.....	4:277:5317	—
Thesouro portuguez, conta nova.....	304:310:5340	—
Direcção em Loanda.....	15:183:5053	—
Papeis de credito.....	188:019:5500	—
Trustees..... £ 47.998.10.11	215:993:5455	—
Capital.....	—	3.600:000:5000
Obrigações.....	—	8.303:850:5000
Banco de Portugal.....	—	215:371:5856
Obrigações sorteadas.....	—	6:750:5000
Lucros suspensos.....	—	4.767:454:5078
Trustees c/ de dep. £ 5.000.0.0	22:500:5000	
Devedores e credores.....	6:945:5120	
Banco Alliança, conta corrente caucionada.....	—	45:743:5180
Caixa.....	4:848:5000	—
Letras a pagar.....	—	40:761:5835
Exploração.....	641:770:5351	—
Acções em caução.....	34:200:5000	—
Corpos gerentes, conta de caução.....	—	34:200:5000
Thesouro, conta de reclamações.....	373:723:5260	—
Artigos 25.º e 26.º do contracto de 25 de setembro de 1885.	—	373:723:5260
Réis.....	14.387:854:5209	14.387:854:5209

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:		
1 obrigação da Companhia a ..	795500	
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000..	90:000:5000	
2.000 acções da Mala Real Portuguesa (Memoria).....	205000	
1.600 acções da Companhia a 615200.....	97:920:5000	188:019:5500

Obrigações

Creadas:		
9:450 de 450\$000.....	4.252:500:5000	
47:250 de 90\$000.....	4.252:500:5000	

Menos sorteadas:

222 de 450\$000..	99:900:5000	
1:125 de 90\$000..	101:250:5000	201:150:5000

EXPLICACOES

Somma das obrigações creadas..	8.505:000:5000
--------------------------------	----------------

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamen-	
to da construcção	6.186:150:5000

Diferença na emis-	
são	2.296:350:5000

Em consolidados ing-	
glezes em poder	
dos Trustees con-	
forme o contracto	
respectivo £ 5:000	22:500:5000

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Pago por commissões e transferen-		
cias.....	9425232	
Idem por gastos de administração..	15:625:5000	
Idem por despesas em Londres...	14:053:5700	
Coupon de 1 de Julho de 1912 e de		
1 de Janeiro de 1913	416:025:5000	
Diferença em material	849:5545	
Importancia do augmento de tarifas		
transferido para credito do Esta-		
do no anno de 1911-12.....	83:968:5824	
Idem por gastos geraes.....	12:719:5795	
Idem por gastos geraes de explora-		
ção, a saber:		
Material diverso.....	36:838:634	
Substituição das tra-		
vessas de madeira		
p or travessas de		
aço.....	77:074:5570	
Grandes reparações		
d os estragos das		
i undações de		
1909-10	8:988:5530	
Gastos de exploração	244:014:5270	366:916:5004
Importancia transferida para a con-		
ta de Lucros suspensos.....	149:647:5696	1.060:747:5796

Credito

Recebido de juros do deposito em		
poder dos Trustees	397:5293	
Subvenção.....	873:578:5138	
Menos rendimento da		
linha pelas tarifas		
antigas de Janeiro		
a Dezembro de 1912	197:044:5250	676:533:5908
Recebido de alugueis de parte do		
predio no Porto.....	1:100:5000	
Dividendo de acções da Companhia		
das Aguas de Loanda.....	4:000:5000	
Rendimento geral da linha	374:310:5390	
Juros em diversas contas	3:436:5429	
Diferenças de cambio.....	969:5776	1.060:747:5796

(Continua)

Desastres em caminhos de ferro

As estatísticas da Direcção dos Caminhos de Ferro, da Suissa, fornecem, relativamente a desastres nos annos de

1908-09, numeros cujas medias são: 41,33 passageiros mortos por anno; 0,1066 de passageiro morto, por um milhão de passageiros transportados; e 0,0566 de passageiro morto, por dois milhões de passageiros em viagem de um só kilometro.

Attentando n'esta ultim: percentagem, vêmos que ella equivale a um unico passageiro morto por 176 milhões de passageiros e por kilometro.

Pôde interpretar-se o caso de duas maneiras: em primeiro lugar, quer dizer que seria mister transportar 176 milhões de passageiros, a um kilometro de distancia, ou seja quarenta e cinco vezes a população da Suissa, para ter um morto por desastre. Em segundo lugar, ainda temos o caso mais frisante: para que um unico passageiro fosse morto, seria necessário que elle tivesse feito o percurso de 176 milhões de kilometros. Supondo que elle houvesse viajado, sem paragem, à velocidade de 50 kilometros à hora, teria que viajar durante 3.532.000 horas, ou 147.166 dias, ou 403 annos. Deveria ter subido para o comboio em 1510, isto é, pela epocha da Reforma. Admittindo que tivesse viajado sómente à razão de 200 kilometros por dia, e só durante 300 dias por anno, deveria ter começado a viagem, para vir a morrer nos fins de 1913, no anno de 2.940 antes de Jesus-Christo, isto é, no tempo de Salomão!

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

No dia 27 do corrente mez, pelas 12 horas, na Secretaria de Via e Obras, no Barreiro, perante o engenheiro chefe do serviço de Via e Obras, terá lugar a arrematação para a substituição dos taboleiros metálicos das pontes do Lourical de Baixo e Lourical do Pinheiro, respectivamente aos kilometros 180,950 e 186,500 da linha do Sul.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 227\$50 (duzentos e vinte e sete escudos e cincuenta centavos).

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 às 16 horas, na Secretaria do serviço de Via e Obras, no Barreiro.

No dia 27 do corrente mez, pelas 12 horas na Secretaria de Via e Obras no Barreiro perante o engenheiro chefe do serviço de Via e Obras, terá lugar a arrematação para a substituição dos taboleiros metálicos das pontes de Outeiro, Cardal, Valle de Travessas 1º, Valle de Travessas 2º, Valle de Topos, Bragança e cinco pontões.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 72\$50 (setenta e dois escudos e cincuenta centavos).

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 às 16 horas, na Secretaria do serviço de Via e Obras, no Barreiro.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

No dia 8 do corrente mez, às 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas parciais para a compra em separado de cada um dos seguintes lotes de sucata:

1º lote.. — Corpos cylindricos e ebullidores de caldeiras	T 15,670
2º lote.. — Carris de ferro.....	T 172,480
3º lote.. — Carris de aço.....	T 227,020
..... — Tubos de aço.....	T 4,776

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção, os seguintes depositos provisórios:

Para concorrer ao 1º lote.....	4500
" " 2º "	150\$00
" " 3º "	1550

Quando os concorrentes residam em Lisboa, poderão efectuar os correspondentes depositos no cofre da Direcção do Sul e Sueste.

Estes depositos poderão ser efectuados sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

Os concorrentes aos quais forem adjudicados os respectivos lotes de sucata, reforçarão o deposito provisório até perfazer a percentagem de cinco por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no Serviço dos Armazens Geraes, em Campanhã, e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, e a sucata no recinto dos Armazens Geraes do Minho e Douro, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 às 15 horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 4 do corrente mez e dias seguintes, às 11 horas, por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 113 da tarifa geral, proceder-se-ha à venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 4 de Janeiro de 1914, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito à Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis, até 3 de dito mez de Março inclusivè, das 10 às 16 horas.

N.º 17.768, de Ovar a Aveiro, 1 caixa de chá, 1 casco de vinho e 1 barril de vinho, com 85 kilos, a Luiz dos Santos Malachias; 70.316, de Coimbra a Porto-Campanhã, 1 caixa com tinta secca, com 127 kilos, a Fernandes & Coutinho; 79.938, de Lisboa P. a Torres-Novas, 7 barras e 2 chapas de ferro, com 143 kilos, a José Lopes Reis; 62.228, de Porto-Campanhã a Estarreja, 10 ceiras com pregos, com 230 kilos, a M. Bastos; 98, de Murcia a Portalegre, 1 sacco com pimentão, com 100 kilos, a Fernandes Botelho; 89.976, de Lisboa P. a Santarem, 5 fardos de papel de impressão, com 520 kilos, a José Avelino de Sousa; 1.062, de Lapella a Lisboa P., 4 caixas com aguas, com 240 kilos, a Agostinho Ribeiro; 34.448, de Malveira a Alcantara-Mar, 20 taboas, com 1.660 kilos, a José Joaquim Lanchina; 2.502, de Valle de Figueira a Vendas Novas, 2 machinas agrícolas, com 6.130 kilos, a José da Costa Monteiro; 2.503, de Valle de Figueira a Vendas Novas, 43 saccos de carvão e 22 rolos de arame, com 2.880 kilos, a José da Costa Monteiro; 58.608, de Braço de Prata a Santarem, 50 saccos de adubos, com 2.500 kilos, a João Trigoso; 88.728, de Gaia a Lisboa P., 134 saccos de miolo de amendoa, com 10.050 kilos, a Sequeira & Comp.º

Alexandre Fontes GRALHOS DE PENNADOS

Critica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1º — LISBOA

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distinto cinema da capital. Sesões todas as noites. — Soirées da moda ás segundas-feiras. — Matinées cinematographicas desde as 15 horas (3 da tarde), todas as segundas, quintas e sábados, — com os mais escolhidos programmas de films, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicais pelo sexteto d'este Salão.

Todas as crianças acompanhadas de suas famílias tem entrada gratuita.

Trindade. — Cinematographo: — O mais vasto salão de Lisboa. — Quartas e sábados, Soirées da Moda, com fitas escolhidas e das melhores marcas.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nunez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Servico de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortaveis e agradáveis — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação electrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua do Comercio, 73, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes — Rua Mousinho da Silveira, 134.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3	4 9	11 21	12 18
b 5 16	5 58	1 18	2 22
5 33	6 46	3 25	4 28
6 35	7 14	b 4 14	4 53
7 16	8 22	5 25	6 20
9 8	10 19	b 6 27	7 7
10 24	11 33	7 28	8 29
11 53	12 55	9 12	10 10
1	2 10	11 13	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 5	11 38	12 53	1 23
1 58	2 30	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
4 15	4 42	—	—
7 55	8 34	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 58	3 50	4 56
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1
d 5 15	g 5 46	d 5 20	6 7
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7
d 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45	—	—
d 12 50	1 40	—	—
12 55	2 2	—	—

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	7	7 5
6 19	6 49	7 35	8 30
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15
h 7 49	8 19	g 11 15	11 35
h 8 57	9 21	—	—
10 8	10 44	—	—

Mais os de Cascaes

Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	5 7	11 47	1 11
5 42	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 18	2 36	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 32	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
a 5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 24
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	a 11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 5 21	g 5 40
—	—	—	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7	—	—



Caminhos de Ferro do Estado
DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

4.^a ampliação á tarifa especial interna n.^o 3

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 5 de Fevereiro de 1914

EM VIGOR DESDE 25 DE FEVEREIRO DE 1914

A 4.^a das condições particulares desta tarifa é modificada como se segue:

1.^a Peças de mais de 6^m,5 de comprimento até o maximo de 19^m,5

As remessas constituidas no todo, ou em parte, por peças de madeira de comprimento superior a 6^m,5 serão taxadas pelos preços que pela presente tarifa lhes corresponda, com sujeição, porém, aos seguintes mínimos de peso ou pagando como tal:

8 toneladas para os objectos de mais de 6 ^m ,5 até 13 metros
12 " " " " " 13 ^m ,0 " 19,5 "

Lisboa, 22 de Novembro de 1913.

B n.^o 261

Exp. n.^o 1:403

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

10.^a ampliação á tarifa especial interna n.^o 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 5 de Fevereiro de 1914

EM VIGOR DESDE 25 DE FEVEREIRO DE 1914

A's condições particulares desta tarifa é adicionada a seguinte:

10.^a Peças de mais de 6^m,5 de comprimento até o maximo de 19^m,5

Os carris (rails) tubos e outras peças de metal de comprimento superior a 6^m,5, serão taxados pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam, com sujeição, porém, aos seguintes minimos de peso ou pagando como tal:

8 toneladas para os objectos de mais de 6 ^m ,5 até 13 metros
12 " " " " " " 13 ^m ,0 " 19,5 "

§ unico.—Quando fizerem parte da mesma remessa peças de metal de 6^m,5 de comprimento ou menos, serão estas transportadas gratuitamente até preenchimento dos minimos acima estabelecidos, sempre que tais volumes estejam tambem compreendidos na classificação da presente tarifa.

Lisboa, 22 de Novembro de 1913.

B. n.^o 262

Exp. n.^o 1:408

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

Ampliação provisória
á tarifa especial n.º 17—Pequena velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 13 de Fevereiro de 1914

EM VIGOR DESDE 1 DE MARÇO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1914

A classificação desta tarifa é ampliada ás seguintes mercadorias:

Mercadorias	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Aparas de cortiça acondicionadas	12	4. ^a	4
Aparas de cortiça a granel	12	2. ^a	4
Cortiça em bruto	13	1. ^a	4
Cortiça em pranchas	13	1. ^a	5
Cortiça em quadros	14	1. ^a	5
Cortiça em rolhas	14	1. ^a	4
Cortiça virgem acondicionada	12	4. ^a	4
Cortiça virgem a granel	12	2. ^a	4
Desperdícios de cortiça acondicionados	12	4. ^a	4
Desperdícios de cortiça a granel	12	2. ^a	4
Quadros (troços) de cortiça	14	1. ^a	5
Raspas de cortiça acondicionadas	12	4. ^a	4
Raspas de cortiça a granel	12	2. ^a	4
Rolhas de cortiça	14	1. ^a	4

Lisboa, 3 de Fevereiro de 1914.

B n.º 266

Exp. n.º 160-A

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.