

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 27.º ANNO

Confere 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)

Premiada nas exposições: — Lisbon, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 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

NUMERO 631

Engenheiro-consultor

António Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Abril de 1914

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

VIAGENS CIRCULATORIAS

Vide notícia importante, pagina 105



Collecções de 1913

Prevenimos os nossos assinantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1913, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 375.



SUMMARIO

Páginas

As tarifas da linha do Valle do Vouga, por Fernando de Sousa.....	97
Musica a metros ou a kilovattes, por Mello de Mattos	99
Parte Official. — Ministério do Fomento. — Direcção Geral das Obras Públicas e Minas: Programma do concurso do C. de ferro de Lamego ao Douro. — Ministério das Colônias—Direcção Geral das Colônias: Decreto sobre o C. de ferro de Ambaeira.....	100
Viagens e transportes.....	105
A linha de Portalegre.....	106
Companhia Nacional In Memoriam.....	106
Segundo Congresso Internacional de Engenheiros-consultores e Engenheiros-peritos.....	107
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	108
Boletim Commercial e Financeiro	108
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	109
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	110
Linhos Portuguezas. — Chaves-Verin-Orense. — Penafiel à Lixa.....	110
Linhos estrangeiras. — Hespanha. — Russia.....	110
Companhia Através d'Africa. — Relatório (Continuação).....	110
Arrematações.....	111
Agenda do Viajante	112
Horário dos comboios.....	112



As tarifas da linha do Valle do Vouga

Acha-se concluída e em exploração em toda a sua extensão, a linha do Valle do Vouga.

De Espinho a Vizeu desenvolvem-se em pitoresca e accidentada directriz, 141 quilometros de linha, tendo em Sarnada a reversão imposta pelas sujeições do terreno e a bifurcação do ramal de Aveiro com 35 quilometros, indo actualmente até à estação da Companhia Portuguesa, mas convindo ser prolongada até o coração da cidade, conforme se previu no primitivo projecto, que o Governo aprovou e entregou à Companhia concessionária.

O propósito de servir o melhor possível os numerosos centros de população da zona tributária da linha, determinou multiplicadas sinuosidades do traçado, embora a custa de alongamentos que hoje se consideram bem cabidos nas linhas secundárias, para facilitar ao tráfego o seu acesso.

Foi verdadeiramente modelar a construção da linha, especialmente do ultimo e mais importante troço, de 9 quilometros, entre Sarnada e Vizeu, levada a cabo em pouco mais de um anno, apesar das numerosas obras de arte e terraplenagens de vulto em certos pontos. A construção de importantes viaductos, todos de alvenaria e alguns de vãos muito superiores aos maiores até hoje admiti-

tidos entre nós, constituem lição e exemplo valioso para os nossos constructores.

A via, robusta e bem ballastrada, presta-se cabalmente às exigências da exploração. Os edifícios obedecem ao critério d'economia na exploração, hoje universalmente preconizada para as linhas secundárias, que de modo algum devem arremediar a prodigalidade de meios de acção, não raro adoptada nas de via larga.

Por isso mesmo que vem contrariar e ás vezes escandalizar os hábitos criados, é salutar essa orientação, que procura reduzir ao mínimo o custo da exploração, sem a tornar deficiente, nem deixar de attender ás necessidades reaes. Preciso se torna que o exemplo fructifique.

Somos um paiz pobre e carecemos de construir muitas centenas de caminhos de ferro secundários para desenvolver a economia nacional.

Como fazê-lo, se com exigências dispensáveis tornarmos á construção e exploração mais onerosas do que razoavelmente poderiam ser, se proporcionassem o instrumento a sua modesta função? Ou o Estado eleva consideravelmente a cifra das garantias de juro, com a redução consequente do numero de quilometros a que poderia ser concedida, ou tem de seguir as normas dos paizes mais adantados, que imprimem aos caminhos de ferro secundários o carácter de linhas sujeitas á mais rigorosa economia e singelleza dos processos de exploração.

Edifícios modestos; signalização rudimentar; limitação de pessoal ao mínimo; ausencia de vigilância na maior parte das passagens; redução do numero de classes de passageiros; substituição do telegrapho pelo telephone; emprego de curvas apertadas e fortes rampas; aproveitamento do leito d'estradas, onde fôr possível e conveniente, sem sujeição do emprego de carris de golla, e estas e outras simplificações tornam menos onerosas a construção e a exploração, sendo pois mais facil offerecer remuneração suficiente ao capital, que por outra forma se retrahir, mórmente quando a greve e a sabotagem ameaçam tornar-se endémicas nas linhas portuguesas.

*
Não basta construir com solidez e explorar com economia, mas sem mesquinhez. O complemento indispensável é a racional organização das tarifas, que pedindo ao tráfego o que elle pôde dar, o não faça retrahir, nem o afugente.

Desde que as tarifas se não oppõem aos transportes, reduzi-las mais que o necessário é ceder sem vantagem ao público um lucro que é necessário para a remuneração do capital. O que não quer dizer que se não haja de reduzir tarifas, enquanto d'essa redução provem aumento de tráfego remunerador. Do senso pratico, baseado no estudo commercial da região tributária, depende a judiciosa fixação dos limites que se devem adoptar.

A lei de 14 de julho de 1899 offereceu aos concessionários das linhas da rede complementar, diversas vantagens, entre as quaes figura a elevação, durante 30 annos, das tarifas de 40 % sobre as que o Estado cobra nas suas linhas.

Ficou assim fixado o maximo, que corresponde ao que em França se chamam as *tarifas legaes*, sendo à Companhia concessionaria da linha do Valle do Vouga reconhecida essa faculdade pelo artigo 50.^o do seu contracto de 5 de fevereiro de 1907.

Em harmonia com ella, organizou a Companhia a sua tarifa geral, homologada por despacho ministerial de 7 de dezembro de 1908, pela qual se adoptaram as taxas seguintes (em reis):

Passageiros	Mercadorias
1. ^a classe 27	Grande velocidade..... 140
2. ^a » 20	Pequena » 1. ^a classe. 42
3. ^a » 14	» » 2. ^a » 37
	» » 3. ^a » 30
	» » 4. ^a » 26
Classe especial.....	82

Logo que teve de se abrir à exploração o troço de Espinho a Oliveira de Azemeis, em região cortada de estradas e com pequenos percursos, reconheceu-se a necessidade de baratear os preços, prescindindo-se *n'esse troço* dos 40 % addicionaes ás taxas das tarifas do Estado.

Constituia essa reducção uma verdadeira tarifa especial, que entrou em vigor em 1909, embora circunstancias que é ocioso referir fizessem crer que se tinha adoptado nova tarifa geral com taxas mais reduzidas.

Essa tarifa especial tornou-se sucessivamente extensiva aos troços de Oliveira-Albergaria e Albergaria-Aveiro, sommando de Espinho a Aveiro 96 kilómetros.

Os preços ficaram sendo:

Passageiros	Mercadorias
1. ^a classe 18,95	Grande velocidade..... 100
2. ^a » 14,74	Pequena » 1. ^a classe 30,24
3. ^a » 10,53	» » 2. ^a » 26,46
	» » 3. ^a » 22,00
	» » 4. ^a » 18,90
Especial.....	63,00

O troço de Espinho a Oliveira de Azemeis foi aberto à exploração em 21 de dezembro de 1908 e de Oliveira a Albergaria em 1 de abril de 1909 e o resto até Aveiro em setembro de 1911.

Além dos bilhetes simples com os preços reduzidos, estabeleceu a Companhia bilhetes de ida e volta com 30 % de reducção sobre os preços de aquelles e validade de um dia.

Recentemente vigora (desde novembro de 1913) uma tarifa especial, pequena velocidade, combinada com a Companhia Portugueza, para o transporte de diversas mercadorias por vagão completo entre as estações de Sampaio a Albergaria e as de Espinho a Campanhã, na qual as mercadorias são divididas por quatro series com bases bastante reduzidas.

Anteriormente, em março de 1910, fôra publicada a tarifa especial n.^o 2 p. v., com o preço resumidissimo de 4 reis para o transporte de materiaes destinados à construcção e conservação de estradas, que não tem sido utilizada.

Foi ainda creada uma tarifa de reembolsos, combinada com todas as linhas do paiz.

Quando se procedeu à abertura por troços successivos dos 79 kilómetros entre Sarnada e Vizeu, entendeu a Companhia que devia applicar no começo, ás relações d'esses troços, a tarifa geral de 1908, com os preços maximos, aguardando-se a oportunidade e as indicações da experincia para estipular as reducções convenientes.

Houve quem arguisse então a Companhia de ter duas tarifas geraes, attribuindo erradamente esse caracter á tabella de preços reduzidos estabelecida em 1909, quando estes constituiam de facto, conforme a intenção da Companhia, claramente deduzida da correspondencia oficial, uma tarifa especial.

A abertura da linha até Vizeu e o estudo minucioso do træfego vieram aconselhar a remodelação geral do systema de tarifas, com a possivel uniformidade.

Mantem-se a tarifa geral como limite maximo, que a Companhia tem o direito de attingir.

Como convém porém baratear os preços de transporte na maior parte dos casos, organizaram-se diversas tarifas especiaes, que vão entrar brevemente em vigor.

Vou dar d'ellas noticia succinta.

A—Passageiros

A *tarifa especial n.^o 1, bilhetes simples*, entre quaesquer estações, extende a toda a linha os preços reduzidos hoje existentes na parte Espinho-Aveiro, isto é, os da tarifa geral sem o aggravamento dos 40 %.

As bases são pois 18,95-14,74-10,53.

Concedem-se meios bilhetes e dá-se a franquia de 30 kilos de bagagem ao bilhete e 20 ao meio bilhete, que actualmente não era dada.

E o troço Sarnada-Vizeu o beneficiado nas suas relações. Assim, um bilhete Vizeu-Espinho, que custava 35860-25860-25010, custará 25670-25080-15490. Na viagem de ida e volta haverá a economia de 25380-15560-15040. Entre Vizeu e Vouzella a economia na viagem de ida e volta será 550-360-270.

A *tarifa especial n.^o 2, bilhetes de ida e volta*, generalisa a todo o troço Espinho-Aveiro os bilhetes de ida e volta existentes hoje para certas relações, com a reducção de 30 % sobre os preços da tarifa n.^o 1.

Além d'isso, concede-se a franquia de bagagem e aumenta-se o prazo da validade que varia com a distancia.

Assim se manteem e alargam as facilidades existentes n'aquella zona populosa, em que as estradas fazem activa concorrencia aos caminhos de ferro.

A *tarifa especial n.^o 3, bilhetes de ida e volta para comboios directos*, tem por base os preços da tarifa geral, sendo pois as bases 37,8-23,0-19,6 applicaveis ás distancias entre estações sem duplicação.

Tenciona a Companhia ter um comboio rapido entre Espinho-Vizeu com maiores velocidades e não parando nos apeadeiros, sendo justo que á sua commodidade corresponda uma sobretaxa.

Essa tarifa, que fica já estabelecida, só entrará pois em vigor para determinadas estações e quando aquelles comboios forem creados.

As reformas das tarifas de passageiros são completadas com a elevação, a 25 %, da multa de 10 % comminada na tarifa geral aos passageiros encontrados sem bilhete. Equipara-se assim essa penalidade á que existe, tanto nos caminhos de ferro do Estado, como nas principaes companhias.

B—Mercadorias

A *tarifa especial n.^o 1, p. v.*, applicavel entre quaesquer estações, mantem, para todas as mercadorias que oferecem algum interesse, os preços reduzidos hoje existentes, sem outro limite de peso que não seja o da tarifa geral. O beneficio para as relações do troço Sarnada-Vizeu é pois de cerca de 40 % sobre os preços actuaes.

As mercadorias são repartidas por 4 series com as taxas 30,24-26,46-22,00-18,90.

A *tarifa especial n.^o 2, p. v., para vagões completos entre quaesquer estações*, divide as principaes mercadorias por cinco series, com a facultade de agrupamento para determinadas especies e com os minimos de carga respectivos. As bases são 20-16-12-10-8 reis.

Para a quinta serie exige-se um minimo de percurso de 70 kilómetros, ou pagando como tal. E' annullada a actual tarifa n.^o 2 para materiaes de construcção de estradas.

A *tarifa especial n.^o 3, p. v., materias explosivas, inflamaveis e perigosas*, que não existia, divide essas mercadorias por tres series com as bases 90-70-50 reis.

As condições de applicação são as das outras linhas e derivam dos preceitos legaes vigentes.

As condições geraes da applicação das tarifas especiaes, agora estipuladas, são identicas ás da Companhia Portugueza.

Continuam em vigor na grande velocidade a tarifa de reembolsos e na pequena velocidade a tarifa especial combinada com a Companhia Portugueza, para transportes por vagões completos para a zona Espinho-Campanhã.

*

Tal é o grupo de tarifas que a Companhia submetteu á homologação e que vae entrar em vigor.

Sem pruridos de concorrencia ás linhas vizinhas, e sómente no proposito de chamar á sua o trafego que as estradas e a via fluvial lhe disputam, estabeleceu preços beneficiosos para o publico, que lhe permitem a utilização do caminho de ferro.

Nas relações de Vizeu com o Porto podia descer a preços especiaes mais baixos, graças á diferença do percurso entre aquella cidade e Espinho (141 kilometros pelo Vouga e 171 pela Pampilhosa, com um só trasbordo em vez de 2). Não quiz porém iniciar uma guerra de tarifas, que seria inutil se as linhas concorrentes a iniciassem, pois só conseguiram levar a do Vouga a medidas defensivas em que tinha a ultima palavra por possuir o itinerario mais curto.

E' necessário encarar estes assumtos com larguezza de criterio. As facilidades de comunicação criam novas relações e correntes de trafego, que a todos beneficiam, e compensam alguns desvios parciaes que resultam das condições geographicas. Assim, se alguns passageiros ou mercadorias passarem a utilizar a linha do Vouga em vez das da Companhia Nacional e Beira Alta, em compensação a populosa região pela primeira servida, terá novas e mais frequentes relações com a zona tributaria das segundas, e o resultado final será para todos vantajoso.

J. Fernando de Souza.



Musica a metro ou a kilovattes

(78.621)

Não é um *virtuose* que traça as linhas que vão ler-se. Não é tampouco um artista e muito menos um amador, que vae revelar que detesta os pianos mechanicos, quando sahem da alcada do *boston*, do *one-step*, da *valsa* ou da *morna*, do tão conspurcado *tango* ou da *furlana* de sabor algo ecclesiastico.

Ha muitos annos que ouve dizer mal das «comodidades de moer musica» e nunca lhe repugnou considerar que no piano ha uma forte percentagem de mechanica, nem sempre disfarçada sob a arte do executante.

Mas enquanto os pianos mechanicos se limitavam a disciplinar o trabalho de semi-fusas, executado com as pernas, e auxiliavam, como acompanhamento, o *flirt* que entremeava as danças, nada havia que dizer, e pensava-se n'aquelle phantasia de Berlioz a proposito dos concursos de piano no conservatorio de Paris.

Este musico incomprehendido no seu tempo e talvez hoje não melhor entendido, era um terrivel ironista e assim foi que referiu a aventura de um piano no conservatorio de Paris.

Havia uns trinta candidatos e todos deviam executar uma dada sonata. Um constructor de pianos, para *amanhar* um que acabava de fabricar, mandara-o para o salão da rua Pergolèse, e os concorrentes principiaram a tocar e tantas vezes mexeram com as mesmas teclas que o instrumento tomou o geito e já não precisava de mãos para dar os sons.

Veiu o costructor, aspergiu o *bicho* com agua benta e elle continuava moendo a sonata; meteu-lhe um machado, destruiu-o, e cada bocadão proseguia tocando.

Imagine-se agora, esta historieta contada por um artista de espirito, com vontade de ridicularizar os pontifices musicas e confessese que era justificado o *simile* com os pianos mechanicos.

Já d'esse tempo datavam porém as tentativas de fazer mexer os teclados por meio da pressão do ar e de ha mais de um seculo que datam as patentes de tales inventos.

Vaucauson, conhecido pelos seus bonecos mechanicos, tales como, o jogador de xadrez, o pato-marreco e outros, Jacquard, o inventor do tear mechanico, o frances Seytre, o escossez Bain e outros mais, procuraram mechanizar a execução musical no piano, mas só na America é que se tratou de aperfeiçoar tales inventos, commercializando-os ao mesmo tempo.

Como é natural, registou-se primeiro o nome da «Eolian C.º» e depois o de «pianola» que se generalizou e se adoptou a todos os engenhos que movem as teclas do piano, sem que o «operador» precise de moer a paciencia com os exercícios de «Wiemayer» e outros que contendem com os nervos delicados de pessoas dotadas de bons ouvidos.

A pianola porém não se contentou com o modesto papel de moinho musical e inventaram-se dois apparelhos supplementares do folle e do rolo de papel perfurado, com a pretenção de dar expressão á musica, *metrostylando-a* e *themadistando-a*.

Estes dois termos barbaros exprimem a barbaridade da pretenção da machina, que se quer dar ares de sentir, mas de quem se pôde dizer:

..... Materia bruta,
Não vê, não ouve e não escuta,

conforme mais lyrical do que diplomaticamente disse um poeta nosso contemporaneo.

O metrostylo d'onde deriva o primeiro dos horribles participios presentes acabados de ler, é um indicador, especie de gancho que segue uma curva parabolica traçada ao longo do papel por meio de transmissões mechanicas, que não ficariam nada mal n'um torno que fizesse maçanetas para camas de ferro.

O themadismo é um sistema especial de perfurações do tal papel motor, com que se procura fazer sobressair as notas *thematicas* ou da melodia, tornando-as independentes das do acompanhamento.

Entrados n'este caminho, os constructores de pianos, em breve absorveram as fabricas norte-americanas, entre as quaes a dos Steinway da America, que é, como se sabe, um ramo que se destacou da grande fabrica alema.

Atraz da *Eolian C.º* não tardou que fosse a casa Pleyel, cujos pianos de concerto tiveram fama universal; e esta inventou a «Pleyela» onde o executante, não o operador, pôde mover o apparelho com o pedal como na pianola, ou por meio de uma corrente electrica.

A «Pleyela» até faz mexer dois pianos a um tempo e a continuar por este caminho não tardará que faça mexer uma duzia d'elles, o que ha-de ser de grande vantagem em dias de jubiléo nacional.

Imaginem-se os pianos todos de Lisboa ligados pela telegraphia sem fios com um que esteja na Sociedade 1.º de Dezembro, por exemplo, e ahí temos Lisboa inteira a tocar o hymno da Restauração.

Tal unisono deverá dar que pensar a *nuestros hermanos*, quando os pianos das casas d'elles desatarem a vibrar notas que lhes devem soar mal aos ouvidos.

Em quanto porém se não chega a esta... «perfeição», não devemos deixar de referir que existe um apparelho denominado «Melodia», em que o operador se pôde transformar em executante.

Este apparelho mette pedal, electricidade, registo,

puxadores, em summa, tamanha complicaçāo, que sem figuras não se pôde descrever, mas dā-se uma vaga ideia d'elle, comparando-o com uma machina de escrever, onde as teclas que se premem, desenvolvem uma corrente electrica, que vae fixar-se no papel, exactamente como a mais vulgar factura tirada n'uma Remington, n'uma Underwood ou n'outro igual engenho, onde as teclas vão todas em *spicatto*.

Pondo de parte a «Dea», a «Manola», os «Guillolas» e outros muitos feitos mechanicos de fazer barulho com teclados, não podemos deixar de occultar o penoso sentimento com que ha dias foi executada em Lisboa uma das mais admiraveis obras de Eduardo Grieg.

Este grande musico norueguez foi um dos mais admiraveis compositores dos nossos tempos.

As melodias que escreveu só pôdem ouvir-se em extasis e serem executadas com a alma em arroubos de poesia, mas d'essa poesia indecisa que se amolda ás brumas que se elevam dos *fjords*, cujos rochedos são mansamente beijados pelas vagas.

Grieg é o musico das almas dolentes, dos corações sonhadores: Entre as suas melodias avulta uma, que, se bem se recorda quem isto escreve, se intitula «Historia antiga». Alli se traduz toda a aspiração de duas almas que anceiam pelo amor, mas que se não atrevem a confessá-lo, e que passam bem irmãs, uma junto da outra, comprehendendo-se, mas receando que a palavra manche a pureza do sentimento que as faz vibrar.

Escusada é a letra da melodia para comprehendender o que traduzem as notas musicaes, com uma singelleza unica, n'um rhythmo em surdina, que acompanha um canto simples, maguado, doloroso, onde transparece a duvida, o receio, que só pôde talvez comparar-se ao que assalta o espirito de Hamlet, no dialogo com Ophelia, ou quando dizia a Horacio haver muitas coisas na terra e nos céos que o entendimento humano não logra perceber.

Um musico como Grieg não é pois destinado á audição de um publico numeroso e por isso desattento, n'um reclamo à americana, em que se distribuem convites quasi que aos sete sextos da população de Lisboa, e muito menos para ser martellado em piano, no concerto em lá menor.

A quem isto escreve affigurou-se-lhe uma irreverencia o que escutava, e chegou a desejar que o bello som tão argentinamente claro do Bluethner de concerto, em que estava installada a pianola, se transformasse n'uma aguitarrada tonalidade de piano de café de lepes.

Depois, a despeito dos exforços da orchestra que acompanhava o piano, sempre n'este predominava o martellado da mechanica, e, apesar de todos os exforços do metrostyllo e de todo o themadista agitado pelo tal engenho, sentia-se bem que não vibrava alli a alma de um artista, mas sómente o rhythmo de uma machina.

Na valsa da Viuva-Alegre, no terceto do Boccacio, pôde sem duvida a pianola fazer boa figura, e ainda por certo na marcha da Aida; mas tentar a execução de obras que só um artista é capaz de comprehendender e a que só um artista pôde dar vida, é esperar muito da machina.

Foi a musica a unica expressão artistica que o seculo XIX logrou deixar aos que se lhe seguirão.

Nas outras bellas-artes, ou se perdeu no eruditismo das escholas antigas, pretendendo fazer reviver os primitivos sem possuir a crença que animava os preraphaelitas, ou se transviou nas escholas independentes de que desapareceu a clareza, que a pintura é capaz de exprimir.

Na architectura, temos o *sky-scraper*, o *business-building* com trinta andares e mais, onde se procura adaptar a linha horizontal em edificios em que só predomina a altura.

Na escultura, atulham-se as praças todas com estatuas de sujeitos de sobrecasca aberta, que lhes dão o

feitio de coleopteros que erguem os elytros, para podem expandir as azas sob elles dobradas, a menos que, toda abotoada e bem assertoada, não indique que o sujeito tinha receio das catarrhaes, caso em que mal se justifica o tubo de chaminé, que representa o chapéo alto, complemento obrigatorio da vestimenta que os nossos avós chamaram redingote, aportuguezando o termo que das margens do Tamisa nos viera.

Quanto á poesia, englobando n'este termo não só a expressão metrificada do pensamento, mas o drama e a tragedia, não é crivel que Sardou ou Dumas sobrevivam á geração que os viu representar, nem é de esperar que a *panache* do *Cyrano* ou do *Aiglon* resista por muitos annos, quando, no symbolismo do «Chanteclair», caiu a ponte quasi de fazer esquecer o lyr'smo da «Princesse lointaine». A formula que do norte veiu com Ibsen, Bjornsen, Hauptmann e outros, é demasiado obscura para corresponder a uma epocha em que a lucta se impõe de tal maneira que Herbert Spenser previa um retrocesso da humanidade á selvajaria, dando-se quasi razão ao philosopho inglez, quando se vê que se mobilizam os telegraphos de todo o mundo, para noticiar como é que dois sujeitos se esmurraram perante alguns milhares de espectadores que faziam apostas.

Ao seculo presente cabe pois o difficult encargo de constituir uma esthetic que corresponda as aspirações da edade presente; mas, para que a expressão artistica possa manifestar-se, é absolutamente preciso que o espirito humano se estabilize n'uma determinada orientação.

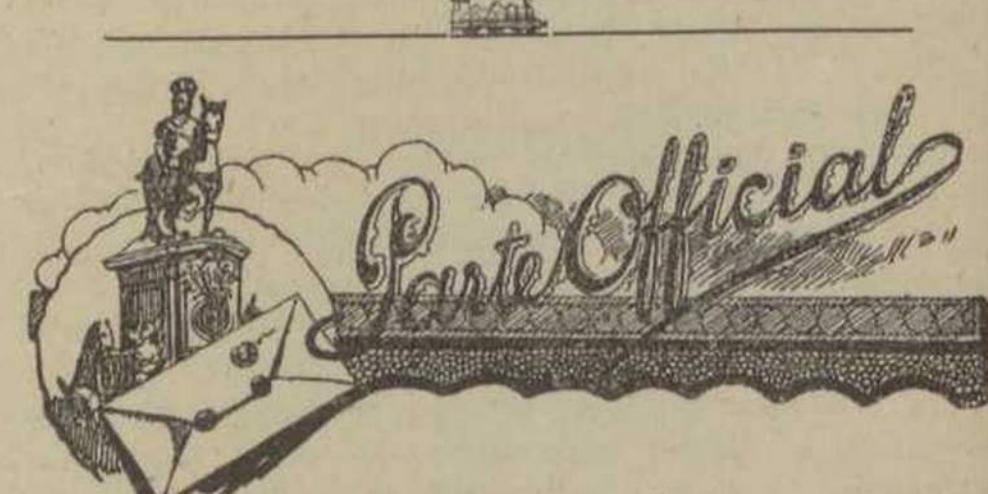
Não é na lucta vaga, insciente e inconsciente em que todos fluctuamos, e onde tudo se discute, até os axiomas da mathematical e da mechanica racional, que se pôde nortear a arte.

Investigar quantos kilovattes são precisos para tocar uns metros de papel de piano, é arrebatar-nos a unica maneira que ainda possuímos, para traduzirmos, pela sua imprecisão, o estado dos nossos espiritos. E' tirar á musica o merecimento que tem, de representar uma epocha em que a tudo se pôde applicar o que se conta que o ultimo dos imperadores romanos do Occidente disse da propria alma: *vagula et blandula animula*.

Mello de Mattos.

Nota — No «Mannu du Répertoire Bibliographique universel» ed. de 1907, apparece sob a rubrica «instruments à clavier», para os pianos apenas o numero 78.62.

Bem fez aquelle volume esquecendo os pianos mechanicos; mas já que existem, que remedio senão classificá-los, conforme vão.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Manda o Governo da República Portuguesa que, nos termos do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, seja aberto concurso público para a adjudicação do assentamento dumha linha férrea de tracção eléctrica e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco annos, para transporte de passageiros e mercadorias, entre Lamego e a margem esquerda do Rio Douro, na extensão total de 12.000 metros, sobre a estrada nacional n.º 7.

Paços do Governo da República Portuguesa, em 7 de Março de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Programa

Faz-se público que, nos termos da portaria de 7 do corrente, é aberto, neste Ministério do Fomento, concurso público para a adjudicação do assentamento de uma linha férrea de tracção eléctrica e respectiva exploração, passageiros e mercadorias entre Lamego e a margem esquerda do Rio Douro, na extensão total de 12.000 metros sobre a Estrada Nacional n.º 7, nas seguintes condições:

1.º A base de licitação é fixada em 50\$ de renda anual a pagar ao Estado, por cada quilómetro de estrada ocupada pela linha férrea, e esta terá de extensão 12.000 metros, segundo o projecto aprovado pelo Governo, o qual estará patente na 1.ª Repartição da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas em todos os dias úteis das onze às dezasseis horas.

2.º As propostas para este concurso serão feitas em carta fechada e recebidas na 1.ª Repartição da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas até o dia 16 de Maio de 1914, ao meio dia, fazendo-se neste mesmo dia a abertura das propostas perante a comissão que há-de presidir ao concurso.

3.º As propostas serão escritas em português e nos seguintes termos:

«F... obriga-se a construir e a explorar a linha férrea a que se refere a portaria datada de 7 de Março de 1914 e publicada no Diário do Governo n.º... da ... série, pela renda anual de... (por extenso), por cada quilómetro de estrada ocupada, e em conformidade com as condições do respectivo programa e caderno de encargos, datados do mesmo dia». (Data e assinatura devidamente reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão e domicílio do proponente).

Nas propostas formuladas em país estrangeiro é indispensável o reconhecimento do cônsul de Portugal e a legalização da assinatura d'este, no Ministério dos Negócios Estrangeiros em Lisboa.

4.º Para os efeitos da execução do seu contrato, o adjudicatário será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admitidos ao concurso apresentando declaração de que, em tudo que respeite à execução do seu contrato até sua final liquidação, se sujeitam às leis e tribunais portugueses e se submetem às presentes condições.

§ único. Os nacionais juntarão à respectiva proposta idêntica declaração quanto à renúncia a qualquer fôro especial e à submissão às presentes condições.

5.º A proposta de que trata a condição 3.º d'este programa será encerrada em um sobreescrito com a designação exterior de «Proposta» e, juntamente com os documentos descritos na seguinte, fechada em um involucro lacrado, com a legenda exterior: «Linha férrea de Lamego à margem esquerda do Rio Douro».

6.º Cada proposta deve ser acompanhada de:

a) Certificado do proponente possuir capacidade técnica para a execução de obras públicas, ou declaração de que se obriga a pôr à testa dos trabalhos pessoa idónea;

b) Certificado de possuir fundos suficientes para a boa execução do contrato, o qual deverá ser passado pela autoridade administrativa do concelho onde o proponente tiver residência, ou por dois negociantes de reconhecida probidade ou ainda pela direcção de qualquer banco;

c) Certificado do depósito na Caixa Geral dos Depósitos, à ordem do Governo, da quantia de 600\$ em dinheiro, ou em títulos da dívida pública fundada, pelo seu valor no mercado no dia do depósito;

d) Procuração com os poderes especiais para o acto do concurso, se o proponente representar algum indivíduo, companhia ou sociedade;

e) Declaração a que se refere a condição 4.º.

N. B.—Todos estes documentos estão sujeitos à lei do sêlo.

7.º As propostas que não satisfazam às condições deste programa, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou às do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração.

8.º Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais vantajosas, proceder-se há a licitação verbal sobre a renda anual por quilómetro de linha, não podendo a diferença entre cada dois lances sucessivos ser inferior a 1\$.

9.º Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação à proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar desse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceite pelo júri que presidir ao concurso. A declaração da opção deverá ser apresentada na Direcção Geral das Obras Públicas e Minas dentro do prazo de três dias, contados daquele em que se tiver realizado o concurso.

10.º Ordenada a adjudicação, e antes de assinado o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a refogar no prazo de oito dias, o depósito provisório com a quantia precisa para perfazer a importância do depósito definitivo, que será de 2.000\$, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não for o adjudicatário, a importância do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O depósito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou títulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral dos Depósitos abonar a estes

depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos títulos, que será entregue ao depositante.

§ único. Se a adjudicação for feita ao requerente da concessão, ser-lhe há levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisório que porventura tiver feito, nos termos da condição 12.º.

11.º Logo que esteja assinado o contrato de concessão, serão restituídos os depósitos provisórios aos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o depósito primitivamente feito, quando não for ele o adjudicatário.

Os depósitos provisórios dos concorrentes cujas propostas não tenham sido apreciadas pelo júri nos termos da condição 7.º, poderão ser levantados seguidamente ao acto do concurso.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o depósito que houver efectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.º Ao requerente da concessão será levada em conta, para o depósito provisório, a importância daquele a que se refere a condição 3.º do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto por ele apresentado.

13.º O valor arbitrado ao projecto, que tem de ser pago nos termos da condição 10.º ao requerente da concessão pelo adjudicatário, é fixado em 60\$ por quilómetro, ou seja 720\$.

14.º O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tam pouco a dar a preferência à de maior renda.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, em 9 de Março de 1914.—O Engenheiro Director Geral, interino, José Maria Cordeiro de Sousa.

Condições e caderno de encargos para a adjudicação do assentamento dumha linha férrea e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias, sobre a estrada nacional n.º 7, entre Lamego e a margem esquerda do río Douro.

1.º O concessionário efectuará à sua custa e por sua conta e risco:

1.º A construção da linha férrea e suas dependências, segundo o projecto aprovado.

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a perfeita exploração da linha, compreendendo uma linha telegráfica ou telefónica.

3.º A conservação e raparação da linha e suas dependências e de todo o material fixo e circulante.

N. B.—A palavra *concessionário*, sempre que for empregada nestas condições, significa o adjudicatário ou qualquer particular, sociedade, empresa ou companhia para quem é traspassado, na conformidade das leis e com autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

2.º O concessionário deverá apresentar no prazo dum mês, a contar da data do contrato de concessão, duas cópias do projecto definitivamente aprovado, uma das quais lhe será devolvida depois de autenticada pela Direcção Geral de Obras Públicas e Minas.

3.º Qualquer modificação que durante a construção se julgar necessário ou conveniente introduzir nos projectos aprovados não poderá ser executada sem prévia aprovação do Governo.

4.º Os materiais de construção da linha serão de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ela ofereça toda a garantia de segurança.

O material circulante, tanto para passageiros como para mercadorias, será suspenso sobre molas, e da melhor qualidade e sólidamente construído. As carruagens para passageiros serão dos melhores modelos adoptados em caminhos de ferro desta natureza, e oferecerão as necessárias garantias de conforto e segurança, sem portas que abram para fora.

5.º Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada ocupada pela linha férrea.

Qualquer dano que for causado à estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, quando pelo sua importância não possa ser reparado pela conservação ordinária, será reparado pela administração do Estado, e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada como caução em virtude da condição 23.º.

6.º O concessionário não poderá restringir o uso público da estrada e das serventias públicas e particulares que nela existam, devendo mantê-las. No caso, porém, de que não possam ser conservadas, ou seja preciso modificá-las, indemnizarão devidamente os interessados pelos prejuizos que por esse facto causarem.

Durante a execução dos trabalhos, o concessionário adoptará as providências que lhe forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do trânsito ordinário pela estrada, nem pelas serventias públicas ou particulares existentes.

7.º Ficam a cargo do concessionário todas e quaisquer indemnizações que forem devidas por ocupação provisória de terrenos e extração de materiais, ou por prejuizos resultantes dos trabalhos de construção ou da exploração da linha, ou por qualquer

outra causa proveniente do uso que o mesmo concessionário fizer da licença que lhe tiver sido dada para o estabelecimento da via férrea.

8.^a As aquisições de terrenos necessários para as obras e dependências da linha férrea, na conformidade do projecto aprovado, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade pública.

9.^a Os trabalhos de construção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do contrato de concessão, e estarão concluídos no prazo máximo de dois anos, a contar da mesma data.

O Governo terá o direito de fiscalizar, pela forma que julgar mais conveniente, por agentes seus, a construção da linha férrea, a qual só poderá ser aberta ao trânsito público com autorização competente, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

10.^a O concessionário sujeitará à aprovação superior as tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias e os horários dos comboios, assim como o regulamento do serviço de exploração, não podendo introduzir-lhes quaisquer modificações sem prévia aprovação. A linha férrea poderá ser destinada únicamente para passageiros dum ou mais classes.

Compreender-se há nos preços de transporte fixados nas tarifas o imposto de trânsito de 5 por cento, que pertence ao Estado.

11.^a Os horários, tarifas ou quaisquer modificações ou novas condições do serviço da exploração não poderão ser anunciados ao público antes de serem superiormente aprovados pelo Governo.

Se passados trinta dias, depois da apresentação das propostas, o Governo não tiver resolvido sobre elas considerar-seão provisoriamente aprovadas.

12.^a Toda e qualquer modificação de horários, tarifas, ou condições de serviço, será anunciada nas estações da linha férrea com a antecedência, pelo menos, de oito dias em relação à data em que deva entrar em vigor.

Exceptuam-se os comboios extraordinários ou especiais, que por qualquer motivo convenha efectuar, quando não haja alteração no serviço regular estabelecido.

13.^a O concessionário prestará gratuitamente os seguintes serviços:

1.^a Transporte das malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem designados pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em locais bem acondicionados, e dos respectivos condutores, todas as vezes que a mesma Administração Geral entender fazer acompanhar a expedição das malas por pessoal competente;

2.^a Transporte dos empregados incumbidos do serviço da fiscalização da construção, exploração e inspecção da linha e dos funcionários do Ministério do Fomento que o respectivo Ministro designar.

14.^a Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, e os empregados dependentes da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, pagarão por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

15.^a O concessionário ficará sujeito às leis e regulamentos vigentes, e que de futuro se promulgarem sobre:

1.^a Salubridade pública, e especialmente na parte que respeita à execução e conservação das obras, estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea, material de transporte e serviço do pessoal empregado na exploração;

2.^a Acidentes de trabalho — lei n.º 83 de 24 de Julho de 1913 e decretos n.º 182, 183 e 204 que a regulamentam;

3.^a Viação pública e especial de caminhos de ferro;

4.^a Decretos de 24 de Maio de 1911 sobre fiscalização das indústrias eléctricas e regulamento para concessão de licenças para o respectivo estabelecimento e exploração aprovado por decreto de 30 de Novembro de 1912;

5.^a Cobrança dos impostos que recaiem sobre o transporte de passageiros e mercadorias, ou quaisquer outros rendimentos da exploração e serviço dependentes da concessão;

6.^a Em geral todos os regulamentos vigentes ou que de futuro possam ser aplicáveis ao objecto da concessão.

16.^a Os serviços de exploração serão fiscalizados pelos agentes que o Governo nomear para esse fim, devendo o concessionário prestar-lhes todos os esclarecimentos que forem exigidos, e patentar-lhes a escrituração e mais documentos que digam respeito ao cumprimento das condições a que ficarem obrigados.

Ficará igualmente sujeito à inspecção e fiscalização do Governo o trabalho dos empregados e operários da via férrea, comboios, oficinas e mais dependências, em conformidade dos regulamentos existentes ou que de futuro se promulgarem sobre este assunto.

17.^a O concessionário apresentará ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mapas estatísticos do movimento e produtos da linha férrea assim como das despesas da exploração, e darão aos agentes fiscais do Governo todos os esclarecimentos que êles requisitarem para se verificar a exactidão desses mapas.

18.^a O concessionário não terá direito a indemnização alguma pelos prejuízos que à linha férrea provie em do trânsito ordinário pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas de ordem e de

policia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nela forem executados com autorização do Governo.

19.^a O concessionário, seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção, conservação e exploração da linha férrea, e à polícia e conservação da faixa da estrada, às leis e regulamentos vigentes.

20.^a O caminho de ferro com todos os seus edifícios e acessórios necessários para o serviço, incluindo oficinas, o material fixo e máquinas fixas de qualquer natureza ficam desde a sua construção ou colocação pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial de caminhos de ferro.

O material circulante de transporte e de tracção ficará pertencendo ao concessionário para os mesmos efeitos, não podendo ser alienado senão para ser substituído com vantagem do serviço.

21.^a A concessão será feita pelo prazo de setenta e cinco anos.

22.^a O concessionário deverá conservar a linha férrea e suas dependências, e bem assim o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, durante todo o prazo da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado, findo aquele prazo.

Os trabalhos de reparação ou outros que daria esse fim forem necessários serão executados à custa do concessionário, tendo em vista o disposto na condição 5.^a

23.^a Finda a construção e autorizada a abertura da linha à exploração, poderá o concessionário levantar a parte do depósito definitivo mencionado na condição 10.^a do programa do presente concurso que exceder a 75\$ por quilômetro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 5.^a, e devendo o concessionário completar essa caução no prazo dum mês depois de devidamente intimado para esse fim logo que, para os efeitos da referida condição 5.^a, se tenha recorrido ao depósito de garantia.

24.^a O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante e suas dependências servirão, com o depósito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado, da execução das condições da concessão.

A concessão caducará:

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 2.^a e 9.^a;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês depois de autorizada pelo Governo, nos termos da condição 9.^a;

3.^a Se iniciada a exploração o concessionário a interromper por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpolados durante doze meses;

4.^a Se não completarem o depósito de garantia a que se refere a condição 23.^a;

5.^a Se deixarem de cumprir qualquer das demais condições consignadas no contrato de concessão.

26.^a Finda a concessão, o Governo tomará posse do caminho de ferro, com todo o seu material fixo e dependências indicadas na primeira parte da condição 20.^a, sem obrigação de indemnizar o concessionário, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretêxto alegados para justificar o pedido de indemnização, e entregá-lhe há o depósito de garantia que existir.

§ único. Poderá o Governo, por essa ocasião, adquirir o material circulante, e quaisquer outros provimentos existentes, os quais serão pagos ao concessionário segundo a avaliação dos louvados.

27.^a Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na concessão 25.^a, reverterá a favor do Estado o depósito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados, sem obrigação de indemnizar o concessionário, qualquer que seja o pretêxto ou motivo que se alegue.

Os alargamentos da estrada e das obras de arte, e todos os demais trabalhos efectuados, como desvios e variantes, ou quaisquer outros, ficarão pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos.

28.^a Se o Governo resolver manter o serviço de exploração do caminho de ferro, no caso previsto no n.º 3.^a da condição 25.^a, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade, deverá o caminho ser posto em praça logo que aquela for decretada, com todo o seu material fixo e circulante e mais dependências, por espaço não inferior a dois meses nem excedente a seis meses, por todo o resto do tempo que durar a concessão, com as mesmas cláusulas, condições, direitos e encargos.

Do preço da adjudicação deduzir-se há a despesa que o Estado tiver feito com a conservação e exploração da linha, e o remanescente, se o houver, será depositado na Caixa Geral dos Depósitos à ordem de quem pertencer.

§ 1.^a Se não houver licitante, ou o preço oferecido em praça for inferior às despesas acima referidas, ou Governo resolver repor a estrada no seu antigo estado, suprimindo a exploração da linha férrea, proceder-se há à venda em hasta pública do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes ao concessionário, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e rastreamento da estrada, será depositado na Caixa Geral dos Depósitos à ordem de quem pertencer.

De igual forma se procederá quando a caducidade se der durante a construção da linha férrea, antes de aberta à exploração.

§ 2.^a Em todos os casos, reverterá sempre a favor do Estado a importância do depósito de garantia.

29.^a Os direitos conferidos e as obrigações impostas ao concessionário pelo contrato de concessão, não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia aprovação do Governo.

30.^a Na construção e exploração da linha férrea serão, em regra, admitidos empregados e operários portugueses.

31.^a As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação destas condições, ou sobre os fundamentos e motivos que determinarem o Governo a decretar a rescisão ou caducidade da concessão, ficarão sujeitas à deliberação dum tribunal arbitral, sendo um dos membros nomeado pelo Governo, um outro pelo concessionário, e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

32.^a No caso de força maior devidamente comprovada, e aceite pelo Governo, poderão ser prorrogados os prazos constantes destas condições, por meio de diploma publicado no *Diário do Governo*.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, em 9 de Março de 1914.—O Engenheiro Director Geral, interino, José Maria Cordeiro de Sousa.

Atendendo a que os troços do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, compreendidos na linha de Sernada a Viseu, um de 25,4593, entre Ribeiradio (ao quilómetro 18,937) e Vouzela (ao quilómetro 44,530) e o outro de 24,9780 entre Vouzela e Bodiosa (quilómetro 69,75) das linhas da «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger», estão em condições de serem abertos à exploração provisória: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas, que sejam abertos à exploração provisória os referidos troços.

Pacôs do Governo da República, em 17 de Março de 1914.—O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Repartição de Obras Públicas

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o requerimento datado de 29 de Janeiro do corrente ano, em que a Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa requere, nos termos do decreto n.º 296 de 27 do mesmo mês, a autorização para prolongar a linha de que é concessionária, desde a cidade de Penafiel até a entrada da ponte de Entre-os-Rios na margem esquerda do rio Douro sobre várias estradas a cargo do Estado na extensão de 15,910, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, manda:

1.^a Que seja concedido o prolongamento pedido, devendo a Companhia requerente apresentar à aprovação superior, no prazo de quarenta dias, o projecto do novo troço de linha entre os pontos supra mencionados, o qual deverá ser elaborado segundo as indicações da condição 6.^a do regulamento de 21 de Abril de 1906;

2.^a Que o assentamento e exploração deste troço sejam feitos segundo as cláusulas e condições em que, por contrato de 17 de Dezembro de 1910, foi concedida a linha entre Penafiel e a Lixa, ficando entendido que os prazos indicados nas condições 2.^a e 9.^a do mesmo contrato deverão ser contados da data da aprovação do projecto a que se refere o n.º 1.^a

3.^a Que antes de assinado o respectivo contrato a Companhia concessionária seja intimada a, no prazo de oito dias, depositar na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Ministério do Fomento, a importância de 1.591\$, em moeda corrente ou em títulos do Estado, nos termos da condição 10.^a do regulamento supra mencionado.

Pacôs do Governo da República, em 14 de Março de 1914.—O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o requerimento datado de 17 de Dezembro de 1913, em que a Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa pede que seja prorrogado até 31 de Dezembro do corrente ano o prazo para conclusão dos trabalhos de construção do referido caminho de ferro, manda que seja concedida a prorrogação solicitada.

Pacôs do Governo da República, em 18 de Março de 1914.—O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral das Colónias

Decreto n.º 368

Considerando que de há muito se radicou, nas estações oficiais e na opinião pública, a convicção de que se não fôra solucionado, pela forma mais conveniente aos interesses da região a servir pelo caminho de ferro de Loanda a Ambaca, o problema que com esse caminho de ferro se pretendeu resolver pelo contrato de 25 de Setembro de 1885 e por contratos e acordos posteriores, igualmente se radicou nas estações oficiais e na opinião pública a certeza de que, mais ainda do que pelos termos do citado contrato e posteriores contratos e acordos, muito tem perdido Angola pela orientação que a Companhia de Ambaca tem tido e pelos actos que tem

praticado, não já escudada nos termos precisos dos seus contratos com o Governo, em que os interesses especiais de Angola não foram devidamente salvaguardados, mas ainda saindo fora das prescrições desses contratos, deixando de cumprir algumas das obrigações que eles lhe impunham e por forma que o caminho de ferro de Loanda a Ambaca, não só não é, de há muito, um elemento precioso de desenvolvimento da província, como devia ser, mas antes se converteu num sério obstáculo a esse desenvolvimento.

Considerando que esta convicção, de há muito radicada na opinião pública e nos espírito dos Ministros que tem ocupado as cadeiras do Governo, tem originado uma série de tentativas junto da Companhia para a levar a modificar a sua orientação, que estava prejudicando de forma tam notável os interesses e o desenvolvimento da Província de Angola, tentativas, porém, até hoje infelizmente sem resultados apreciáveis.

Considerando que, se antes da existência da linha férrea de Malange, as condições em que existia e trabalhava o caminho de ferro de Loanda a Ambaca não eram favoráveis ao fomento de Angola, mas pelo contrário, estavam travando esse desenvolvimento; depois da existência daquele caminho de ferro, tais condições passaram a ser imensamente prejudiciais à província, impedindo a utilização da linha de Malange no grau de proveito para Angola para que ela foi construída e de que a província tanto necessitava e necessita.

Considerando que tentativas feitas para conjugar convenientemente e economicamente a exploração daquelas duas linhas férreas ficaram infrutíferas, e que as lamentáveis condições técnicas e de conservação da linha de Loanda a Ambaca, a conservar-se tais como estão, tornariam essa conjugação quase inútil.

Considerando que, desde que a situação actual no caminho de ferro de Loanda a Ambaca foi assim classificada como um obstáculo ao desenvolvimento de Angola, e um embaraço que prejudicava, se não inutilizava, os esforços e capitais empregados no caminho de ferro de Malange, não havia já razões que pudessem justificar o Governo da sua inércia sobrestando num caso de tamanha importância.

Considerando que de há muito se pensa em que a única forma de remediar os inconvenientes apontados, e de transformar o caminho de ferro de Loanda a Ambaca num elemento valioso de progresso e desenvolvimento de Angola, consistia em o Governo se substituir à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África na administração e exploração daquela linha férrea, e assim o propôs já, em 27 de Abril de 1909, uma Comissão para esse fim nomeada pelo Ministério da Marinha e Ultramar, aconselhando um acordo com a Companhia para a rescisão do contrato de 25 de Setembro de 1885 em certas bases que essa comissão apontou.

Considerando que tendo ficado sem seguimento tal alvitre da citada comissão de 1909, voltou o assunto a ocupar a atenção do Governo, logo depois da implantação da República, e, considerada a sua solução como urgentíssima, tudo se preparou para, por acordo com a Companhia, o Governo assumir a direcção e a exploração da linha;

Considerando que dessas negociações resultou não aceder a Companhia a entrar em qualquer acordo com o Governo, para que este pudesse assumir a direcção e a exploração da linha férrea, sem estarem préviamente liquidadas contas antigas entre o Estado e a Companhia, contas pelas quais, quer o Governo, quer a Companhia, se julgavam mutuamente credores por milhares de contos;

Considerando que no desejo de se terminar com tal estado de coisas, deveras prejudicial para o desenvolvimento de Angola, negociações foram conduzidas entre o Ministro das Colónias e os representantes da Companhia para se proceder à liquidação dessas contas, e, conjuntamente, ao acordo para, por meio de arrendamento, passar para o Estado a direcção e a exploração da linha férrea de Loanda a Ambaca, negociações que tiveram o seu termo em Dezembro de 1911;

Considerando, porém, que tais acordos, não logrando a sanção legal, foram considerados como insubstancial, voltando-se, por isso, à anterior situação, sem que o Estado conseguisse ter por meio de arrendamento a direcção e a exploração da linha férrea;

Considerando que, no desejo de se solucionar rapidamente a questão, e em face da intransigência da Companhia em se negar a entrar em negociações com o Governo acerca do arrendamento ou trespasso da linha férrea ou rescisão do contrato de 25 de Setembro de 1885, sem que fossem préviamente liquidadas as contas antigas, por nenhuma solução conciliadora se pode enveredar com a Companhia sem se começar por liquidar aquelas contas;

Considerando que essa intransigência da Companhia levou o Ministério a tentar uma solução legal com a Companhia para a liquidação das contas antigas, e nesse sentido apresentou ao Parlamento a proposta de lei de 3 de Junho de 1913;

Considerando, porém, que, pela natureza especial do assunto que essa liquidação de contas constitui, sendo ele de molde a interessar vivamente a opinião pública no seguimento das respectivas negociações e nos passos dados pelos que, por parte do Governo, tenham de trabalhar na liquidação das contas entre o Estado e a Companhia, forçosamente daí se originarão demoras grandes pelos debates a que o assunto se presta e pelas correntes que na opinião pública se podem originar contra as soluções que para

esta já tam falada questão de Ambaca se possam ir esboçando, o que só pode, sem utilizar à Companhia, prejudicar o Estado e a província de Angola, pois a utilização do Caminho de ferro de Ambaca, como valioso elemento de progresso e desenvolvimento da província, só pode ser um facto depois de ultimada tal liquidação, condição indispensável, no entender da Companhia, para ela negociar a passagem para o Governo da administração e exploração de tal caminho de ferro.

Considerando ainda que a Companhia discute a data a partir da qual o Governo tem o direito de usar da faculdade de resgate da linha férrea, faculdade que lhe é dada pelo artigo 30º no contrato de 25 de Setembro de 1885, querendo transformar assim em direitos seus a benevolência para com ella havida quando os prazos da construção lhe foram sucessivamente prorrogados, o que mais dificultará a passagem para o Estado da exploração da linha férrea, mesmo que se chegue a acordo na liquidação de contas;

Considerando ainda que, fosse qual fosse a solução a dar pelo Congresso à proposta de lei de 3 de Junho de 1913, actualmente em discussão na Câmara dos Deputados, e por mais rápida que essa solução se efectivasse, largo tempo teria de decorrer primeiro que se considerasse finda e acordada com a Companhia a solução das questões pendentes pela forma prescrita na citada proposta de lei;

Considerando que, em vista de quanto fica exposto, alguns anos decorrerão ainda até que, por qualquer forma que se tente, seja possível levar a Companhia, por meios conciliatórios, à liquidação com o Estado, em termos razoáveis das contas em litígio e a ceder, em termos razoáveis também, a que para as mãos do mesmo Estado passe a direcção e a exploração da sua linha férrea, de Loanda a Ambaca;

Considerando que, se a Companhia tivesse cumprido sempre e estivesse cumprindo ainda, as obrigações que lhe competem pelos seus contratos com o Estado, sobretudo daquelas obrigações que são fundamentais à função que lhe foi atribuída de valioso elemento dos progressos e desenvolvimento dum vastíssima região da província de Angola, seria muito para ponderar e considerar a intransigência da Companhia em se negar a dar por finda a sua função no desenvolvimento de Angola, passando permanentemente ou temporariamente ao Governo o caminho de ferro, sem este com ela liquidar as contas litigiosas, de idêntica forma se não pode considerar a Companhia na situação em que ela se encontra, faltando às obrigações dos mais importantes dos seus contratos com o Estado, pelo que a sua função no desenvolvimento de Angola, falha de há muito como valioso elemento de progresso e desenvolvimento da província, para se transformar numa série de dificuldades a esse desenvolvimento;

Considerando que, pelos motivos expostos, é chegado o momento de o Governo não poder ter mais contemplações para com a Companhia, continuando a permitir que ela se mantenha infringindo os contratos com o Governo, faltando a algumas das mais fundamentais obrigações a que esses contratos a sujeitam, e que são basilares para a eficiência do caminho de ferro de Loanda a Ambaca como elemento de progresso e desenvolvimento da província, e basilares para a conveniente utilização do caminho de ferro de Malange que tantos sacrifícios está custando ao Estado;

Considerando que, entre outras faltas por parte da Companhia ao contrato de 25 de Setembro de 1885, está ela infringindo desde há muito e continua infringindo as disposições contidas nos artigos 56º e 57º e seus parágrafos do mesmo contrato, o que além de ser do domínio público consta de numerosos documentos oficiais e, entre eles, de cartas da própria direcção da Companhia;

Considerando que, perante a situação económica e financeira de Angola, actualmente num período agudo da crise que há anos vem agravando, não tem o Governo o direito de continuar a corresponder com quietismo às intransigências da Companhia, derivadas de simples caprichos ou tenham a sua origem em dificuldades financeiras da Companhia, determinadas pela má orientação que esta tem imprimido aos seus negócios;

Considerando que não pode a Companhia justificar todas as infrações que tem cometido e está cometendo ao contrato de 25 de Setembro de 1885 e mormente aquelas a que se referem os artigos 56º e 57º e seus parágrafos do citado contrato, no facto de não terem sido ainda liquidadas as contas litigiosas entre ela e o Governo, por isso que, tendo aceitado as conclusões da arbitragem de 1911, essas contas se liquidavam com crédito para o Estado e não para a Companhia:

Resolve o Governo, perante os altos interesses do Estado, e os interesses gerais da província de Angola, de que dependem igualmente enormes interesses da metrópole, representados por indústrias que, vivendo especialmente da riqueza pública de Angola, e à sombra das relações comerciais estabelecidas com aquela província mantém em trabalhos na metrópole para cima de 80.000 famílias, o que tudo ao Governo compete considerar e salvaguardar da ruína, resolve o Governo usar do direito que, pelo citado contrato de 1885, lhe são atribuídos, substituindo temporariamente a Companhia e até onde for necessário na direcção e exploração do caminho de ferro de Ambaca, para poder utilizar devidamente esse caminho de ferro de desenvolvimento de Angola, poder utilizar também e completar o caminho de ferro de Malange, cujo prolongamento até à fronteira de leste está sendo reclamado, não só

como elemento valioso no fomento da província, mas como auxiliar necessário às colónias estrangeiras do *interland* e indispensável até a completa ocupação e pacificação de Angola;

Considerando, porém, que não é intenção do Governo, com a resolução referida, prejudicar a justa e imparcial liquidação das contas litigiosas entre o Estado e a Companhia, nem de qualquer outra forma prejudicar a mesma Companhia, mas antes pretende concorrer também, e sem sair dos direitos que o contrato de 1885 lhe confere, auxiliar a mesma Companhia a vencer a situação em que se encontra, sacrificando apenas injustificados caprichos manifestados pelos dirigentes da Companhia, mas respeitando escrupulosamente os seus direitos e ainda os seus interesses até onde lho permitam a situação actual dos negócios Companhia;

Resolve o Governo não usar do direito que lhe confere o artigo 67º e seus parágrafos do contrato de 1885, usando apenas do direito que lhe é dado pelo artigo 56º do mesmo contrato, apropriando-se assim temporariamente de todas as receitas da Companhia e pagando por ela e a partir da data dessa aprovação, todas as suas despesas obrigadas e entre estas os encargos das suas obrigações do contrato da curadoria.

Hei por bem, ouvindo o Conselho de Ministros, e sob proposta dos Ministros das Finanças e das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1º Uma comissão composta de dois membros nomeados pelo Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, do inspector das obras daquela província e dum representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África e dum representante dos obrigacionistas da Companhia apropriar-se há, nos termos do artigo 56º, do decreto de 25 de Setembro de 1885, das receitas do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, procedendo às necessárias reparações na linha férrea e nas suas dependências, assim como em todo o material fixo e circulante, para o pôr e conservar em perfeito estado de serviço, mantendo a sua exploração de forma a torná-la o mais útil possível ao fomento da província, administrando com rigorosa economia, promovendo o aumento das suas receitas e a redução das suas despesas.

Convocada a Comissão, considera-se esta definitivamente constituída e apta a funcionar, desde que tome posse a maioria dos seus membros.

Art. 2º A mesma comissão providenciará para que sejam pagos por conta da Companhia todos os encargos da Exploração do caminho de ferro, nos prazos para isso fixados, bem como os actuais encargos, que a Companhia contraiu com os seus obrigacionistas, e ainda os encargos do empréstimo que a Companhia tem no Banco de Portugal.

Art. 3º Será aberta conta nova de créditos e débitos da Companhia, a partir do dia em que a Comissão se aproprie de todas as suas receitas.

Art. 4º O Estado manterá para com a Companhia os encargos da garantia a que está obrigado, entregando as quantias para isso necessárias, à Comissão a que se refere o artigo 1º.

Art. 5º A Comissão a que se refere o artigo 1º, inventariará todos os baveres da Companhia em África, ao apropriar-se das suas receitas, para os fins consignados no artigo 56º do decreto de 25 de Setembro de 1885.

Art. 6º Quando as receitas da Companhia não sejam suficientes para todos os encargos e despesas a que se referem os artigos anteriores, ao Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola compete, pela força dos seus fundos, satisfazer às necessidades desses encargos por conta da Companhia, debitando-lhe os suprimentos feitos.

Art. 7º Todas receitas da Companhia serão levadas a seu crédito, bem como todas as despesas a seu débito. As receitas creditadas e as despesas efectuadas e suprimentos feitos vencerão os juros de 5 1/4 por cento, respectivamente, a favor e contra a Companhia, juros que serão liquidados de seis em seis meses, e levados, respectivamente, a créditos e débitos da Companhia.

Art. 8º A Companhia entrará na posse das suas receitas logo que, efectuadas que sejam as despesas com as reparações necessárias a que se refere o artigo 56º do contrato de 1885, as contas de crédito e débito da Companhia, incluindo o débito de 1/3 das suas despesas, nos termos do citado artigo, estejam igualadas.

§ unico. A Companhia poderá antecipar a posse das suas receitas em qualquer ocasião, depois de feitas as citadas reparações, pagando o saldo devedor ao Estado nessa ocasião.

Art. 9º Se a Companhia, mesmo depois de igualado o seu crédito com o seu débito, não quiser imediatamente usar do direito de realizar a posse das suas receitas e, portanto, o de assumir a direcção e a exploração do caminho de ferro, do saldo líquido da exploração anual, depois de pagas todas as despesas e encargos a que se referem os artigos anteriores, será uma parte levada a fundo de reserva, e uma parte distribuída, como dividendo, aos accionistas, isto enquanto não se realizar a passagem da linha para o Estado, por meio de arrendamento ou resgate do caminho de ferro.

Art. 10º A comissão, a que se refere o artigo 1º, nada tem que ver com o ajustamento e liquidação de contas entre o Estado e a Companhia anteriores à posse da comissão.

Art. 11º Para efeitos do resgate, a que se refere o artigo 30º do contrato de 1885, os anos a considerar para a determinação do preço desse resgate serão os sete anteriores ao dia da apropriação pelo Estado das receitas da Companhia, a que o presente decreto se refere.

Art. 12º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e das Colónias assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 17 de Março de 1914 — *Manuel de Arriaga—Tomás Cabreira—Alfredo Augusto Lisboa de Lima.*

4.º Repartição

Para dar completa execução ao decreto n.º 368, publicado no *Diário do Governo* n.º 40, de 17 do corrente, são convidados os representantes da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África e os representantes dos obrigacionistas da mesma Companhia a nomearem os seus delegados, que devem fazer parte da comissão a que se refere o artigo 1.º do mesmo decreto.

Direcção Geral das Colónias, em 17 de Março de 1914. — O Director Geral, *Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.*



VIAJENS E TRANSPORTES

Importante

Bilhetes de excursão para os nossos assignantes Mais dois itinerarios

Em vista das proximas festas na Andaluzia e dos pedidos que temos recebido, creamos mais dois itinerarios dos nossos **Bilhetes circulares**, um dos quaes facilita a saída de Portugal por Badajoz e a entrada por Villa Real de Santo Antonio, ou vice-versa, podendo-se aproveitar a passagem na linha do Sul para uma visita a todo o Algarve e Alemtejo.

São estes os seguintes:

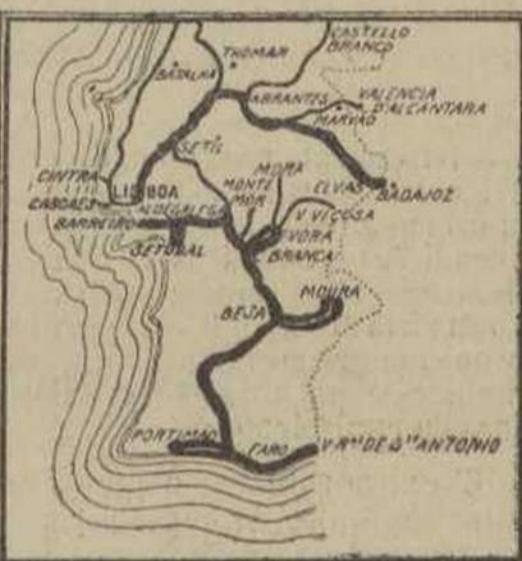
Itinerario M

Lisboa-Rocio, Badajoz, Villa Real de Santo Antonio, Faro, Portimão, Tunes, Beja a Moura e volta, Casa Branca a Evora e volta, Pinhal Novo a Setubal e volta, Lisboa-Praça do Commercio, ou vice-versa.

Validade 80 dias

1.ª classe 14\$00

2.ª 10\$90



Com estes bilhetes, os passageiros vão até Badajoz e alli tomam bilhetes ordinarios a Sevilha, 1.ª classe 40,10 e 2.ª 34,43 pesetas, d'ahi regressam por Huelva, 16,15 pesetas em 1.ª e 11,75 em 2.ª, e de Huelva a Gibraloén, 1.ª 1,60 e 2.ª 1,20; de onde seguem em carro (6 horas, em geral 25 pesetas por 2 pessoas) a Ayamonte d'onde se atravessa o Guadiana e regressa a Villa Real, para de lá regressar com o bilhete circular que aqui se tomou.

Os que quizerem fazer uma excursão na Andaluzia tem, em Sevilha bilhete circulatorio da serie C, 5.º itinerario, que, por 151,90 pesetas em 1.ª ou 114,50 em 2.ª lhes faculta visitar Cadiz, Utrera, Granada, Malaga, Algeciras (Gibraltar) e Cordova, voltando a Sevilha.

Outro, que tambem nos era pedido pelo commercio para o giro dos caixeiros viajantes, permite a ida de Lisboa à Guarda pela Beira Baixa e o regresso pela Beira Alta, Vizeu, Coimbra, Figueira.



Itinerario N

Lisboa-Rocio, Abrantes, Covilha, Guarda, Santa Comba, Vizeu e volta, Pampilhosa, Coimbra, Louzã e volta, Alfarellos, Figueira, Leiria, Caldas, Torres Vedras, Lisboa-Rocio ou vice-versa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50

2.ª, 12\$72.

Fizemos todos os esforços para termos aqui à venda bilhetes que permittissem fazer d'estas e outras excursões em Hespanha, mas não o conseguimos ainda.

Não desistimos das negociações.

Excursão ao Algarve

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabeleceu um serviço especial para proporcionar ao publico uma magestifica excursão ao Algarve, com bilhetes de ida e volta, validos por vinte dias a começar em 3 do corrente, os quaes dão a faculdade de visitar toda a região servida pelas linhas do Algarve.

O preço dos bilhetes de Lisboa é inferior ao preço ordinario de um bilhete simples de ida, pois custa apenas 6\$50 em 1.ª classe, 4\$90 em 2.ª e 3\$20 em 3.ª.

As pessoas que quizerem utilizar-se d'estes bilhetes, tem de apresentar na estação de partida, com cinco dias de antecedencia, uma requisição acompanhada do seu retrato, e depositar um escudo, o qual poderá ser recebido em qualquer bilheteira da estação em que quizerem terminar a sua viagem, mediante a simples apresentação do bilhete.

Os socios da Sociedade Propaganda de Portugal são dispensados d'esta formalidade: bastando-lhes preencher a requisição com o seu nome e numero de socio, devendo comtudo ter o seu bilhete de identidade da Sociedade para os efeitos da fiscalização em viagem, encarregando-se tambem a secretaria d'aquella Sociedade de requisitar os referidos bilhetes.

O Algarve é uma das mais lindas provincias de Portugal e que encerra grande numero de attractivos para o viajante.

O seu arvoredo, constituído principalmente por figueiras e alfarrobeiras, quando coberto de folhagem, apresenta um aspecto muito caracteristico e de um verde diferente da vegetação das outras provincias.

Na primavera, quando ainda a folhagem não tingiu a paisagem de verde, as amendoeiras e as alfarrobeiras cobertas de flôr, oferecem a nossos olhos um espectáculo todo bello e soridente.

As praias algarvias tambem differem algum tanto das do norte do paiz. A praia da Rocha, a pouca distancia de Portimão, com os seus grandiosos rochedos, alguns formando arcadas, é um verdadeiro encanto, como encanto é a Bahia de Lagos, a serra de Monchique e tantos outros pontos d'aquella província, tão digna de ser visitada, e que só ha pouco tempo, graças à iniciativa dos caminhos de ferro com a promoção das excursões, é que começa a ser conhecida e a gozar da reputação de região de turismo a que tem legitimo direito.

Ha muiio que vêr no Algarve, onde as canções tão melodiosas como suggestivas e as lendas que a tradição popular, com a sua ingenuidade tem arrastado até nossos dias, imprimem áquelle povo uma nota graciosa e sentimentalista.

E' de esperar que a iniciativa dos Caminhos de Ferro

de Sal e Sueste, que já no anno passado fez um serviço em condições similares, seja coroada do melhor exito.

Excursões a Sevilha

Como dissemos no nosso ultimo numero, começa hoje a venda de bilhetes de serviço especial que a Companhia Portugueza com combinação com a de Madrid-Zaragoza-Alicante, estabeleceu para excursões a Sevilha, durante a estação primaveril.

Não será demais lembrar novamente aos nossos leitores que a occasião é magnifica para uma excursão áquella linda cidade, onde há muito que admirar.

O preço dos bilhetes é bem convidativo e a sua validade para o regresso até 30 de junho permite aos viajantes visitarem, além d' aquella cidade, outras não menos interessantes, como Cordova e Granada, para onde os caminhos de ferro hespanhoes vendem também bilhetes a preços reduzidíssimos.

Mas mesmo que o leitor se não possa demorar todo o tempo da validade dos bilhetes, só para ver Sevilha e assistir às grandiosas festas da Semana Santa e ao espetáculo inegualável da *feria* que se realiza nos dias 10 a 20 d'este mez, vale bem a pena a despesa.

Já se encontram affixados em Lisboa-Rocio e n'outras estações os lindos cartazes anunciadores das festas e do serviço do caminho de ferro, e só a simples vista d'esses artísticos cartazes nos suggestiona a ideia deirmos á bella cidade andaluza.

Salão-restaurante nos rápidos Porto-Medina

Desde o dia 23 do mez findo que circula entre Porto e Barca d'Alva nos comboios n.ºs 155 e 156 da linha do Douro—rápidos Porto-Medina—um magnífico salão-restaurante.

Este salão que foi construído nas officinas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, apresenta ao público todas as condições de commodidade e conforto que pôde oferecer um veículo da sua natureza.

Este importante melhoramento, de ha muito reclamado pelo público que frequenta os rápidos, foi acolhido com o maior aplauso.

Elevadores da estação do Rocio

Deve inaugurar-se em breves dias o serviço dos novos elevadores electricos da estação do Rocio, que veem substituir os antigos elevadores hidráulicos.

As vantagens do sistema electrico sobre o hidráulico, são evidentes, principalmente no que respeita à rapidez do transporte.

O preço da passagem continua como até aqui a ser de 1 centavo, passando porém a venda a ser fóra da cabine, n'uma bilheteira propria, onde o passageiro pôde adquirir ou simplesmente um bilhete ou *carnets* de 10 bilhetes ao preço de 10 centavos.



A linha de Portalegre

Está dado para ordem-do-dia o projecto relativo à construção da linha de Portalegre, que foi analysado na *Gazeta* de 16 de março.

São dignos de registo os pareceres das commissões de Obras públicas e de Finanças da Camara dos Deputados, de que foram relatores os Srs. Alvaro Poppe e Ramos da Costa.

Comissão de Obras-públicas:

Senhores Deputados:—A vossa commissão de Obras públicas, tendo examinado attentamente o projecto de lei n.º 47-B, apresentado á Camara dos Deputados na sua sessão de 2 do corrente, pelo illustre Deputado António Maria da Silva, que tantas e tão bellas

provas tem dado do carinho e do interesse que lhe merecem as questões de fomento nacional, e que com muita inteligencia e bom senso d'estes assumptos sempre tem tratado, é de parecer que o projecto merece a vossa approvação e que urgentemente deve ser convertido em lei, não só pelo beneficio económico que representa, mas ainda para que se não desvalorizem os trabalhos executados na vigencia dos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907, na linha de Estremoz por Portalegre a Castello de Vide, e que foram computados em 86.300\$.

A inclusão do § unico do artigo 5.º no presente projecto de lei era indispensável, visto que o artigo 3.º e o § 4.º da base 2.ª annexa, da lei de 3 de Abril de 1913, designavam taxativamente a estação da linha Extremoz-Villa Viçosa d'onde partiria a linha que ligasse esta com a de Leste.

Encarando ainda este projecto sob o seu aspecto financeiro, apresenta elle menores encargos do que a solução anterior, mas sobre esta parte a commissão respectiva dará o seu parecer.

Comissão de Finanças:

Senhores Deputados.—À vossa commissão de Finanças foi apresentado o projecto de lei n.º 47-B, que diz respeito à emissão de títulos para a construção da linha ferrea de Extremoz por Portalegre a Castello de Vide e o seu prolongamento desde esta villa até a linha da Beira Baixa.

Este projecto estabelece no seu artigo 4.º a auctorização para o Governo poder emitir títulos de dívida publica até 2:244.710\$ (ouro ou equivalente) aplicando a respectiva verba à construção da linha ferrea mencionada. Não parece conveniente que na lei se prescreva que a emissão se faça em ouro ou equivalente, a fim de dar mais liberdade aos meios de fazer a emissão e por isso parece-nos conveniente suprimir aquella restrição.

As circunstancias extraordinarias e imprevistas que se deram nos primeiros estudos e trabalhos do caminho de ferro que se pretende construir passando por Portalegre, referentes aos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907, justificam o disposto no artigo 6.º

Relativamente aos restantes artigos da lei, não se nos oferece duvida em recommendar a sua aprovação, por isso que tem por fim principal completar algumas vias ferreas, o que vai melhorar as condições económicas de regiões importantes, fomentando consideravelmente a riqueza publica.

Em vista do exposto, é a vossa commissão de Finanças de parecer que merece a vossa aprovação o projecto de lei n.º 47-B, suprimindo-se no artigo 4.º as palavras que estão entre parenthesis «ouro ou equivalente».

E' extraordinario o modo como tão complexo e importante assunto é versado! Nem uma referencia ás disposições importantes do projecto, especialmente á que destina ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, receitas avultadas provenientes da zona central.

O primeiro parecer limita-se a uma allusão ao § relativo ao prolongamento da linha de Evora até Elvas.

O segundo, na sua unica reflexão, tem tantos erros como palavras. O projecto auctoriza, não a emissão de títulos até 2:244.710\$ (ouro ou equivalente), mas o levantamento até áquella quantia pela emissão dos títulos necessarios, contanto que a annuidade não exceda 131:660\$ em 75 anos.

O Governo ficava pois com a faculdade de emitir títulos com o coupon em ouro ou em papel, enquanto a Comissão lhe restringe essa faculdade e reduz consideravelmente a quantia que pôde ser levantada. Além d'isso, o exemplo do empréstimo do Valle do Sado mostra bem quão difícil, senão impossível, será obter o juro previsto sem a annuidade em ouro.

Do resto das disposições do projecto e especialmente da reversão dos impostos e economias de garantia de juro ao fundo especial, ascendendo a centos de contos, nem uma palavra.

Diremos, como António Vieira: *Não louvo, nem censuro; admiro-me com as turbas!*

Bem esclarecida fica a Camara com tais pareceres!



Companhia Nacional

Devia realizar-se em 30 do passado a assembleia geral annual d'esta Companhia, para discussão do relatorio do anno findo, mas por falta de numero ficou adiada para 18 do corrente.

O relatorio seguindo o principio do *res non verba*, apresenta mais algarismos que palavras, mostrando que o tráfego de passageiros aumentou nas linhas de Mirandella e de Bragança, diminuindo, porém, um pouco, na de Vizeu, o que, no conjunto da rede dá um aumento de 2.723, que deu a mais na receita 3 contos.

Em grande velocidade transportou-se a mais o peso de 447 toneladas, em toda a rede, produzindo mais um conto de receitas; e em pequena houve mais 2.529 toneladas devidas ao aumento de 4.945 na linha de Vizeu, com diminuição nas de Mirandella e Bragança de 2.416 toneladas sendo os productos levemente superiores aos do anno anterior.

A comparação d'este movimento dá os seguintes resultados:

	Passageiros		Gr. velocidade Toneladas		Peq. velocidade Toneladas	
	1912	1913	1912	1913	1912	1913
Linha de Mirandella.	48.513	49.964	908	1.092	33.836	32.334
" " Bragança..	63.500	66.040	689	758	22.787	21.873
" " Vizeu	88.277	87.009	2.099	2.284	23.413	28.358
	200.290	203.013	3.687	4.134	80.036	82.565

Os productos liquidos, de reembolsos e impostos, foram:

	Passageiros		Mercadorias			
	1912	1913	Grande velocidade		Pequena velocidade	
			1912	1913	1912	1913
Mirandella.	20.254.5122	21.454.653	4.313.8846	4.861.660	41.325.5007	38.507.523
Braganca..	24.848.5991	26.861.545	3.594.8806	3.740.543	27.381.8232	24.461.889
Vizeu.....	29.529.655	29.126.609	1.9.9.669	7.230.568	24.010.5433	30.182.688
	74.632.8771	77.442.607	14.838.5321	15.832.821	92.719.5702	93.152.600

O aumento de productos foi, pois, no total, de 4:236 escudos.

As despesas de exploração mantiveram-se sensivelmente iguais às de 1912, sendo, no conjunto da rede:

	1912	1913
Serviço Central.....	10.777.5762	10.745.561,5
Movimento e Tráfego.....	31.094.5966	30.757.547
Via e Obras.....	27.473.5682	26.677.572,5
Material e Tração.....	38.703.5704	39.812.552
Gastos Geraes.....	7.260.5708	7.580.541
	115.312.5822	112.573.544

O coefficiente de exploração desceu, pois de 63,29 em 1912 a 61,99 no anno findo, apesar de se terem feito algumas obras e melhoramentos necessários nas linhas e material circulante.

Aproveitando as verbas provenientes de dividendos de 1905 e 1906 e juros d'obrigações prescriptas por lei, a direcção resolveu crear um fundo especial para ocorrer às despesas provenientes da nova lei dos desastres no trabalho, tomando a Companhia esse seguro de sua conta, o que foi um acto de boa administração, visto o elevado encargo que representaria para a Companhia o tomar este seguro em qualquer companhia da especialidade.

As garantias de juro no 1.º semestre de 1913 foram inferiores em 7.650\$ às de 1912.

Os lucros do anno foram, portanto, de 16.235.538 a que a Direcção e o Conselho fiscal propõem a seguinte aplicação:

5 % para fundo de reserva	811.577
12 % para os corpos gerentes.....	1.948.525
<hr/>	
	2.760.02

O saldo restante de Esc. 13.475.536 addicionado do saldo de 1912, de Esc. 366.502, será repartido:

- a) para fundo de reserva, para perfazer os Esc. 63.000\$, como foi resolvido no Assembleia ordinaria de 27 de Abril de 1913, Esc. 1.317.543.
- b) para dividendo de 20 centavos por ação, livre do imposto de rendimento, Esc. 12.458.520.
- c) para que o saldo de Esc. 65.575 passe a conta nova.

In Memoriam

Numa luxuosa edição numerada, em papel de Rives, edição que não é posta à venda, recebemos o exemplar n.º 905 d'esta obra, oferecido pelo seu auctor, o nosso amigo Sr. João Vieira da Silva Junior.

É uma piedosa homenagem de amor filial, que tanto nos impressionou pelo sincero orgulho com que o Sr. Vieira da Silva memora seu pae, como por nos evocar a recordação d'este, que tanto conhecemos — o que bem quer dizer, que tanto o estimámos — no tempo em que exerceu aqui o cargo de consul do Brasil.

Era então, quem estas linhas escreve, vice-consul e encarregado do consulado geral da Republica Argentina, em Portugal, e ás relações a que nos levaram o sermos representantes de dois paizes vizinhos, deu Vieira da Silva um tão carinhoso carácter de cordialidade, que em breve ellas tomavam o aspecto de troca de íntimo afecto, que sobrelevava, sem as prejudicar, as convencionaes praxes protocollares.

Eramos amigos, mesmo sem o sabermos.

In Memoriam é uma exposição de algumas notas biographicas d'esse notável e digno homem que foi Vieira da Silva, feita com modestia e superior criterio, por seu filho, um intelligente e um benemerito como seu pae, prefaciando discurso que sobre a sua individualidade pronunciou, no Havre, o distinto consul da Grecia, o Sr. Marius Crenuz.

É uma publicação que honra o seu auctor, honrando o motivo que a dictou.

Agradecemos o precioso exemplar com que somos brindados, antes esmo de que outros sejam distribuidos.

Segundo Congresso Internacional de Engenheiros-consultores e Engenheiros-peritos

Já em tempos annunciamos este congresso, que se realizará durante a exposição nacional de Berne, no corrente anno, de 15 a 22 do proximo julho.

O primeiro congresso d'este genero, realizado em 1913, durante a exposição universal de Gand, deu em resultado crear-se uma Federação Internacional de Engenheiros-consultores e de Engenheiros-peritos, em mira de agrupar as associações congêneres que existiam já em varios paizes, de fomentar a criação d'estes organismos nos paizes onde ainda não existissem, e de, finalmente, estabelecer um laço que deve ser util e fecundo, entre os engenheiros-consultores e os engenheiros-peritos de todo o globo.

Os membros d'este congresso, como já fizemos constar, são de tres categorias: 1.º membros donatarios (individuos e collectividades), joia de 100 francos, podendo as collectividades ser representadas por dois delegados; 2.º membros titulares, joia de 25 francos; 3.º membros adherentes, joia de 10 francos. Os membros adherentes não assistem ás sessões do Congresso, mas recebem um exemplar das suas publicações.

O programma provisorio dos trabalhos é o seguinte:

A — Exame dos trabalhos das cinco Comissões internacionaes nomeadas em 1913. Decisões a tomar: 1.º Profissão; 2.º Propaganda; 3.º Tarifas de honorarios; 4.º Cadernos de encargos; 5.º Avaliações e arbitragens.

B — Intervenção dos Engenheiros-consultores nos juris de exposições.

C — Approvação definitiva e modificações eventuaes nos estatutos da Federação Internacional dos Engenheiros-consultores e Engenheiros-peritos.

D — Determinação da data e local para o futuro congresso.

No primeiro congresso compareceram importantes collectividades da Alemanha, Belgica, Dinamarca, Estados Unidos, França, Hollanda, Inglaterra, Suecia e Suissa.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.º semestre de 1913

70 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau.

1.423	3.312	4.149	a 4.456	4.168	a 4.171	4.523	a 4.526
4.672	4.674	a 4.681	5.686	6.006	6.968	6.969	7.442
7.444	7.718	9.467	9.168	10.427	10.617	10.738	10.739
12.334	12.335	12.725	13.366	13.367	14.707	14.987	18.054
18.056	19.120	19.121	19.037	22.001	a 22.004	24.527	27.804
28.567	a 28.569	28.571	28.572	28.844	29.728	31.652	32.342
32.575.							

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 40 e seguintes.

26 obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 1.º grau.

2 Títulos de 5 obrigações: 487 e 479.

16 Títulos de 1 obrigação:

4.147	4.289	4.436	4.523	4.656	5.386	5.484	5.508
5.510	5.568	5.579	a 5.581	5.589	5.614		

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 36 e seguintes.

270 obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa».

25 Títulos de 5 obrigações:

22	164	251	346	356	372	4.467	1.620
4.778	1.943	2.380	2.854	3.053	3.444	3.775	3.982
4.035	4.146	4.695	5.339	5.617	5.751	6.636	7.338

445 Títulos de 1 obrigação:

9.312	9.787	10.957	11.195	11.698	11.838	12.515	12.632
12.653	12.896	13.220	a 13.223	13.463	13.881	13.972	13.992
15.073	15.246	15.247	15.609	15.610	16.454	16.481	16.835
17.093	19.270	a 19.272	19.294	19.685	20.433	20.533	21.123
21.219	21.679	22.169	22.180	22.181	23.059	23.060	23.344
23.428	23.460	24.441	25.511	25.987	28.421	28.756	29.827
30.479	31.902	31.965	32.422	a 32.424	32.511	32.854	33.517
33.562	33.717	34.170	34.621	35.122	35.136	35.639	35.758
35.772	35.773	35.963	36.042	36.239	37.021	37.022	37.073
37.227	37.370	38.217	38.417	38.546	38.547	39.895	40.145
41.100	a 41.105	41.108	41.109	41.703	42.336	43.094	43.099
43.159	43.354	43.402	43.406	43.863	44.202	44.294	44.550
45.537	45.677	46.978	47.188	47.500	47.560	47.871	47.909
48.481	48.482	48.586	49.096	49.320	49.530	49.808	50.031
50.034	50.483	50.539	50.634	50.725	50.914	50.936	50.939
51.423	51.465	51.670	53.908	54.231	54.977	55.883	56.028
56.291	56.299	56.300	56.687	56.800	57.262	58.703.	

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 37 e seguintes e o n.º 10 complementar e seguintes.

53 obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau.

4 Títulos de 5 obrigações: 1.064 2.255 2.256 2.305.

33 Título de 1 obrigação:

2.522	2.599	2.600	a 2.603	2.607	2.651	2.717	3.495
3.875	4.574	6.133	7.131	7.635	8.867	9.702	9.704
9.706	11.381	a 11.383	12.770	a 12.773	12.800	12.827	13.271
13.639	13.640	15.354					

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Não se tendo verificado a reunião de Assembleia geral ordinaria convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 18 de Abril proximo, ás 13 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação.

O prazo para deposito de acções para os efeitos do artigo 27º dos Estatutos, termina no dia 4 de Abril proximo.

Lisboa, 30 de Março de 1914. — O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Março de 1914.

Ao fim de tres meses de funcionamento do Parlamento, não se pôde dizer que os trabalhos que elle tem produzido sejam de grande importancia, á parte a solução do difficult problema da amnistia e da approvação, de afogadilho, da lei, que hoje publicamos na integra, sobre a exploração da linha de Loanda a Ambaca, por conta do Estado.

Doze dias faltam apenas para se encerrar o periodo normal aos quaes ha que tirar dois sabbados e dois domingos, como mais alguns dias, pois que, apesar de se ter banido a commemooração da Paixão do Martyr do Golgotha os senhores legisladores aproveitam por certo esses dias para commemostrar a Santa Cabula, muito da sua devoção.

Teremos, pois, quando muito, seis sessões antes do dia 12, em que seria loucura imaginar que passasse, nas duas casas, tudo que está por fazer — que é quasi tudo que havia a fazer.

Ha que acabar de discutir o orçamento, o que está atrazadissimo, e a revisão da lei de separação apenas esboçada; a liquidacão da questão d'Ambaca, e numerosos projectos que não podem ser adiados.

Quer dizer que haverá prorrogação e prorrogação larga, para gudio das bolsas dos nossos legisladores e tortura do pobre Thesouro Publico, que vae sofrer mais uma ferroada a sugar-lhe o depauperado sangue.

Publicou a Companhia Geral do Credito Predial Portuguez, o seu bem elaborado relatorio, que é, como de costume, muito desenvolvido, demonstrando claramente as diversas transacções efectuadas no decorrer do anno, analysando-se facilmente a situação da Companhia, mostrando que a proxima situação será prospera, o que com relativa facilidade se alcançará.

Assim notamos que possue numerario disponivel que lhe permite regular os seus diversos compromissos e que tambem se reduziu o excesso de obrigações em circulação sobre emprestimos, a 145 contos — numeros redondos.

Tambem a Companhia realizou vendas, na importancia de 72 contos.

Mais se verifica que o numero de depositos aumentou, o que demonstra a confiança que os depositantes teem na nova administração.

Sendo certo que a Companhia pôde satisfazer os encargos da sua dívida, que é de 4.399 contos no prazo de oito annos, segundo o convenio, pagou em dois annos e meio, metade d'essa quantia, approximadamente.

Muito folgamos com os resultados prosperos da Companhia, certos de que muito proximamente a veremos no auge de prosperidade.

Foi resumidissimo o movimento commercial n'esta quinzena, verificando-se nos diversos ramos de actividade que as transacções foram quasi insignificantes.

Segundo as estatísticas, a importação geral, reexportação colonial e estrangeira, diminuiram, tendo a exportação aumentado, embora se considere o accrescimo insignificante.

Bolsa.—Continua a grande procura de Inscrições, tendo-se notado grande falta de papel, chegando a haver comprador para coupon a 40\$10 e para assentamento a 40\$30.

3% -1905, vulgo Sopeirinhas, teem tido grande procura, devido a approximar-se o respectivo sorteio; 4 1/2%, ouro, desde que apareceram os titulos definitivos, teem manifestado regular movimento, cotando a 89\$; *Externas* sem oscilação.

Cotaram-se: *Banco de Portugal* a 162; *Commercial* a 140; *Lisboa & Açores*, a 107. *Ultramarino* com larga procura, havendo compradores.

Conseguiu este Banco que as suas acções fossem cotadas no Parquet da Bolsa de Paris, o que é deveras lisonjeiro, não só para o Banco como tambem para o Paiz, pois assim se demonstra a confiança que no estrangeiro se deposita n'esta especie de papeis de credito e bem assim por ser um valor admittido á cotação n'uma Bolsa importantissima, como é a de Paris, sendo certo que desde a admissão de cotações das acções da nossa Companhia dos Tabacos na referida Bolsa, não se conseguiu a cotação de outro qualquer valor, que não fosse este, a que nos reportamos, e que, estamos certos, deve representar uma somma importante de trabalho da parte da Direcção d'este considerado Banco.

Phosphoros, apesar do proximo pagamento do respectivo dividendo não passaram de 58\$80, com vendedor a este preço.

Caminhos de Ferro e Tabacos abandonadas.

Zambezia e Moçambique com movimento quasi nullo, quer a contado, quer a prazo.

Cambios. — Conservaram-se estacionarios, mantendo os cursos approximados de 45, subindo nos ultimos dias a $44 \frac{7}{8}$ e $44 \frac{3}{4}$.

A Junta do Credito Publico, adquiriu 50.000 libras para os encargos do coupon externo.

A baixa de cambio no Rio de Janeiro, devido aos acontecimentos que no Brasil se teem desenrolado ultimamente, assim se tem reflectido na nossa praça.

Tendo-se aberto a cotação no principio da quinzena a $45 \frac{1}{8}$ - $45 \frac{1}{4}$ encerra-se hoje a $45 \frac{1}{16}$ e $44 \frac{15}{16}$.

Rio s/ Londres: $15 \frac{29}{32}$ - $15 \frac{5}{8}088$ por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 MARÇO		EM 14 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	$45 \frac{1}{4}/46$	$44 \frac{15}{16}$	$45 \frac{1}{4}$	$45 \frac{1}{8}$
" 90 d/v.....	$46 \frac{7}{16}$	—	$45 \frac{9}{16}$	—
Paris cheque.....	634	637	630	633
Berlim	$260 \frac{1}{2}$	$261 \frac{1}{2}$	$259 \frac{1}{2}$	$260 \frac{1}{2}$
Amsterdam cheque	440	442	438	440
Madrid cheque	995	1003	985	995

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

MARÇO

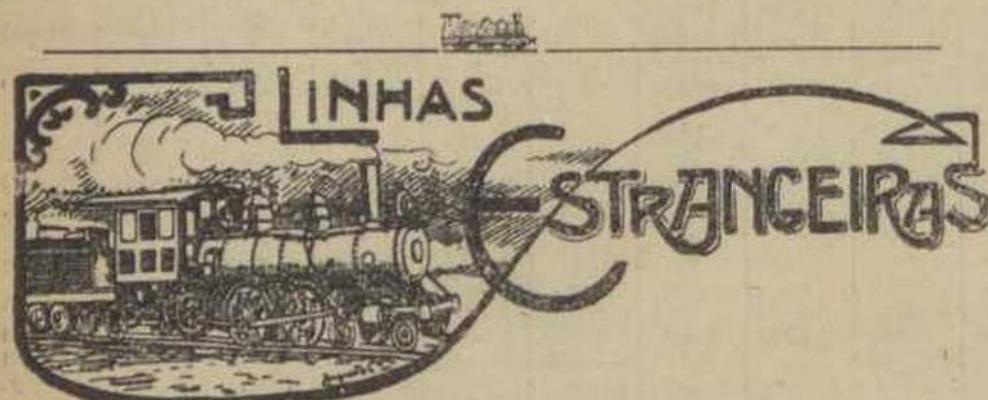
Bolsas e títulos	MARÇO													
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,80	39,90	39,90	39,90	39,95	40	40	40,05	40,15	40,30	40,30	40,30	40,10	40,30
Dívida interna 3% coupon.....	—	39,70	39,75	39,80	$39 \frac{9}{16}$	39,95	40,10	40,10	40,10	40,10	40,10	40,10	—	40,05
" " 4% 1888, c/premios.....	—	21,820	—	—	21,825	—	—	—	—	—	—	—	21,830	—
" " 4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	57,850	—	—	—	57,860	—
" " 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	50,880	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios.....	—	9,820	9,820	9,820	9,820	9,820	—	9,820	9,820	—	—	—	—	—
" " 4%, 1905, (C.º de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	81,880	—	—	—	—	—
" " 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est).....	—	—	—	80,840	—	89,800	89,800	88,850	—	80,840	—	—	81,800	—
" " 4% 1912, ouro, G. F. F.	—	—	—	—	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	89,800	89,800
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	67,810	67,800	67,800	66,890	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800	67,800
" " 3% 2.ª serie.....	—	—	—	66,800	—	66,800	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 3.ª serie.....	69,840	69,800	69,810	—	69,830	—	69,800	69,800	—	69,820	69,800	69,820	69,820	103,860
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103,800	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	140,800	140,800	140,800	—	162,800	—	—	—	163,850	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	100,820	—	—	—	99,870	100,810	100,850	100,860	100,870	100,860	100,860	100,850	100,840
Nacional Ultramarino.....	—	—	107,800	—	107,800	—	107,800	107,800	107,800	107,800	107,800	107,800	107,800	106,850
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	61,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	58,880	—	—	58,870	—	—	—	—	—	—	—	—	58,890	58,890
Ohrig. Companhia Através d'Africa.....	87,800	87,800	—	86,880	86,880	86,880	86,880	86,880	86,880	86,880	86,880	86,870	86,870	86,870
Companhia G. F. de Benguela.....	—	—	86,880	—	79,850	79,850	—	—	79,850	—	—	—	—	79,850
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	—	—	63,850	—	47,810	—	—	—	—	—	—	—	—	81,840
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	45,830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	16,870	—	16,870	—	—	16,840	—	16,830	16,830	16,830	16,830	16,810	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	63,860	—	74,850	74,880	—	75,800	75,820	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	77,800	—	77,800	77,820	77,820	—	—	—	77,820
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	87,840	—	75,810	72,850	—	72,850	—	75,810	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	87,840	—	—	—	75,850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	75,880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	62,80	63,05	62,80	63,15	63	62,90	62,80	62,80	62,70	62,70	62,850	62,50	—	75,810
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal.....	—	—	25	—	—	—	—	—	25,25	—	26,50	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	447	446	446	446	444	443	441	444	444	447	444	443	—	—
Andaluzes.....	321	322	321	321	319	317	316	317	319	320	319	318	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	300	300,50	300,75	301	299	298	297,50	296,50	296,25	297,50	299	298,75	296	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	216	210	207	211	211	—	211	211	206	—	210	209	208	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal.....	154,50	154	153	—	154,50	—	155	156,75	155	154,25	154,25	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	—
Amsterdam: Ohrig. Atraves d'Africa.....	—	—	81,25	—	—	—	81,1/16	—	—	81,1/16	81,1/16	—	—	—



Chaves-Verin-Orense. — Parece estar já resolvido, entre os governos português e espanhol, accordarem com a exposição dos delegados dos dois países, na escolha do ponto da fronteira mais conveniente para a passagem do caminho de ferro Chaves-Verin-Orense, sendo a ligação das duas linhas por dupla via.

A estação internacional será do lado de Espanha, não estando porém ainda escolhido o respectivo local.

Penafiel à Lixa. — Vão concluir os trabalhos do assentamento da via da linha de Entre-os-Rios, que, como já dissemos, é sobre o leito da estrada.



Hespanha

Fez-se uma recente emissão de obrigações de 5% da Companhia Geral de Tremvias de Barcelona.

As companhias Nacional, Geral de Tremvias, e Tremvia de Barcelona, Ensanche e Gracia, foram sucessivamente absorvidas, por compra de acções, pela empresa belga «Os Tremvias de Barcelona», que ficou portanto com a exploração efectiva da cidade de Barcelona e arredores.

As companhias absorvidas continuam, porém, existindo, como entidades autónomas, e as suas emissões de acções são inconfundíveis.

A Companhia Geral de Tremvias é a mais importante das companhias subsidiárias enumeradas, pois as suas linhas extensem-se num percurso de 61 quilómetros. De resto, a companhia belga concedeu à emissão actual a garantia completa de todo o seu activo e lucros, que se elevam, no último exercício, a mais de três milhões de pesetas, cifra que sextuplica a annuidade necessária para o serviço d'esta emissão.

Russia

Teem sido taes os progressos realizados este ano nos trabalhos de desdobramento do transiberiano, de Manchuli, na fronteira da Siberia, até Cheliabinsk, que se prevê o final dos mesmos trabalhos ainda para este ano, com a inauguração da exploração para o proximo outono.

A secção de Manchuli a Tanhui (2.325 quilómetros) está quasi terminada, e a secção de Irkutsk a Achinsk (1.275 quilómetros) está terminada de todo.

A linha de Channi a Omsk (295 quilómetros) está em exploração e na secção de Omsk a Cheliabinsk não falta senão a construção de algumas pontes. Esta secção tem 1.200 quilómetros e deve abrir na primavera proxima.

Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 630)

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi, no:

	2.º semestre de 1912	
1.ª classe.....	39 ou	1,85 %
2.ª ".....	99 "	4,61 %
3.ª ".....	2.010 "	93,54 %
1.º semestre de 1913		
1.ª classe.....	45 ou	2,02 %
2.ª ".....	105 "	4,72 %
3.ª ".....	2.089 "	93,26 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercício anterior na 2.ª classe, notando-se uma diminuição na 1.ª classe e um aumento na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, um aumento de 6,74 % na quantidade e uma diminuição de 5,82 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1911-1912.....	549 toneladas
De 1912-1913.....	616 "
Diferença: mais.....	67 "

Em pequena velocidade:

De 1911-1912.....	17.602 toneladas
De 1912-1913.....	19.355 "
Diferença: mais.....	1.753 "

Houve, pois, em mercadorias um aumento de 1.820 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 10,02 %; no rendimento houve também um aumento de 83.000 \$000 reis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 34,79 %.

SENHORES ACCIONISTAS:

Vimos, d'acordo com as disposições do nosso estatuto, apresentar-vos as contas do exercício findo, relativas ao período decorrido desde 1 de julho de 1912 a 30 de junho de 1913.

O rendimento geral da linha, que no exercício anterior foi de 289.447 \$450 reis, aumentou no exercício findo 84.862 \$540 reis, ao passo que os *Gastos d'exploração* diminuíram 33.367 \$662 reis.

Esta diminuição é devida, quasi exclusivamente, a não se ter podido fazer remessa de material para a conservação da linha e a ter ficado para este exercício apenas um resto das grandes reparações, a que fomos obrigados pelas inundações de 1909-10.

A conta do *Thesouro c/ nova* apresenta um saldo de 304.510 \$340 reis, proveniente de saldos de subvenções, posteriores à liquidação de contas pela arbitragem, que o Governo continua a não pagar.

Como sabeis, a nossa Companhia não incluiu n'aquela liquidação de contas reclamação alguma por não lhe terem sido demarcados os terrenos marginais da linha, concedidos pelo art. 25.º do contracto, e por ter sido sempre obrigada a pagar todas as contribuições, de que estava completamente isenta pelo art. 26.º do mesmo contracto. Mas, continuando as causas no mesmo estado, quer com relação aos terrenos, quer com relação às contribuições, abrimos uma nova conta de reclamações, a contar da arbitragem para cá, levando para ella a importância das contribuições pagas, e o lucro mínimo, que os terrenos poderiam produzir, à razão de 10 \$000 reis por anno e por hectare. Esta conta sobe, no prazo decorrido de 1 de julho de 1911 a 30 de junho de 1913, à somma de 373.723 \$260 reis, com os juros respectivos de 5 % ao anno.

A conta de *Lucros e Perdas* apresenta um saldo a favor de 149.647 \$696 reis, levados á conta de *Lucros suspensos*.

A proposta feita ao Governo em 11 de outubro de 1912, para explorarmos a linha de Malange, por um preço kilometrico inferior em 20 % à despesa que o Estado faz, pertencendo, é claro, toda a receita d'aquella linha ao Estado, não teve sequer resposta, continuando o serviço a fazer-se com trasbordo no Lucalla, prejudicando altamente o comércio e afectando enormemente o tráfego da linha.

Sobre as instruções dadas ao nosso director em Loanda para reduzir as despesas, conforme expusemos no nosso ultimo relatório, foi a Companhia impedida pelo Governo d'então, sob pretextos varios, de fazer qualquer redução mesmo temporaria, chegando a Companhia a ser ameaçada de se lhe tomar conta da linha à força. Felizmente o rendimento começou pouco depois a aumentar, e algumas remessas feitas de lá permittiram suspender as instruções dadas.

Attendendo, porém, á enorme crise, que a província atravessa, e para a qual não nos parece que se procure o indispensavel remedio, não estamos livres de voltar a adoptar essas medidas, ainda em mais larga escala, o que infelizmente ninguém poderá evitar. A falta de remessa de material, dá como resultado não haver que dar a fazer não só ao pessoal adventício, mas também a uma parte do pessoal efectivo, que não poderemos continuar a sustentar sem ter trabalho a dar-lhe.

A enorme diferença que podereis ver entre a existencia de materiais nos Armazéns Gerais, no anterior exercício, e essa mesma existencia no exercício findo demonstrar-vos-ha bem claramente, não só que não temos conservado alli o material necessário para accudir de prompto a qualquer caso urgente, como seja nma inundaçao, um accidente de comboios, etc., mas que temos empregado material antigo, em substituição do que não mandamos, e que, rigorosamente, não conviria empregar. E' verdadeiramente para remediar: mas mal remedio esse, porque é mau para a Companhia e mau para a linha, que vem a ser de futuro propriedade do Estado.

Não podemos suppor quais sejam as intenções do Governo, reduzindo a Companhia a tais extremos; mas do que temos a certeza, é de que os resultados hão-de ser inconvenientes para todos.

Tendo o Sr. Ministro das Colónias apresentado ao Parlamento uma proposta de lei pedindo autorização para resolver por arbitragem as questões pendentes entre o Estado e a Companhia, incluindo as que foram apreciadas em 18 de dezembro de 1911 por delegados do Ministério das Colónias e da Companhia (a arbitragem) o vosso Conselho protestou imediatamente perante o Ministro, a Câmara dos Deputados e o Senado, protesto que a seguir transcrevemos:

Exmo Sr. Presidente da Câmara dos Deputados: — Tendo visto o projecto de lei que o Exmo Sr. Ministro das Colónias acaba de apresentar à aprovação do Parlamento, para serem submetidas a julgamento arbitral todas as questões pendentes entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, incluindo as que foram apreciadas em 18 de dezembro de 1911 por delegados do Ministério das Colónias e da Companhia, e ainda a referente à data em que para o Estado começa o direito de remição da linha, esta Companhia não pôde deixar de vir representar ao Parlamento sobre este assunto, na ideia de que, na organização d'aquele projecto, haja qualquer mal-entendido, que, se não o tornar inexequível perante a lei, o torne, pelo menos, extemporâneo.

Esta Companhia principia por afirmar categoricamente que, presentemente, não existe divergência alguma de qualquer natureza que seja, entre ella e o Estado, que determine a constituição de um tribunal arbitral, muito menos criado por uma lei especial.

A arbitragem legalmente feita em dezembro de 1911, de acordo com a letra do contrato de 26 de setembro de 1885 e com a do Estatuto, aprovado pelo Governo, e de acordo ainda com as leis e autorizações legislativas para tal fim votadas, veio pôr termo às divergências que durante muitos anos existiram entre o Estado e a Companhia, e um ajustamento de contas, feito em harmonia com a sentença arbitral, liquidou definitivamente a situação financeira entre elles. Essa arbitragem só pode ser annullada pelo tribunal competente, conforme a clara disposição da lei, e continua e continuará válida para todos os efeitos, enquanto não for annullada, sejam quais forem os processos que se empreguem em contrário dos factos consumados.

Portanto, não há divergência alguma n'este ponto. O que há é a recusa, por parte do Governo, do pagamento dos saldos das subvenções devidas à Companhia, conforme a clara disposição do contrato de 1885, disposição que não tem nem pode ter duas interpretações, e sobre a qual não há nem pode haver divergência. Seria, quando muito, uma questão a dirimir no tribunal competente se, precisamente com o projecto de lei em questão, em que se pretende pôr de parte uma sentença legalmente dada, o Governo não demonstrasse a nenhuma importância que liga as decisões dos tribunais.

Com relação à data em que o Governo tem o direito de resgatar a linha, nenhuma divergência existe também, pela muito simples razão de que, ainda que se faça a conta rigorosamente pelo disposto no contrato de 1885, e ainda sem contar com as prorrogações concedidas, essa data está um pouco longe. Como V. Ex.^a verá, o cálculo é facilíssimo de fazer. O artigo 30.^o do contrato dá ao Estado o direito de remição depois de terminados os 25 primeiros anos a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha. Os artigos 51.^o e 52.^o do mesmo contrato marcam para essa conclusão o prazo de quatro anos e seis meses a contar da aprovação do projecto definitivo da primeira secção. Esta aprovação foi dada em 16 de março de 1887, devendo, portanto, a linha estar concluída em 16 de setembro de 1891, e tendo o Estado direito ao resgate em 16 de setembro de 1916. Por isso, só nessa data, e no caso da Companhia não se conformar, e que se poderá dar a divergência, é estabelecido para ella a arbitragem.

Mas há mais. E' que nós devemos supor que, desde o momento em que o Governo se proponha fazer a remição nos precisos termos do contrato, a Companhia aceita imediatamente, em qualquer época que seja.

Ficando claramente demonstrado que, para os assumptos a que o projecto de lei se refere, não é necessária a arbitragem, assim como que não há questão alguma pendente entre o Estado e a Companhia, a que a arbitragem tenha de ser aplicada, e que, quando a houvesse, essa arbitragem está clarissimamente determinada nas leis e nos contratos, nós pedimos licença a V. Ex.^a para fazer umas ligeiras ponderações sobre o espírito do projecto e sobre as suas consequências.

Estabelecida a doutrina que atraç expômos, o projecto de lei apresentado não pôde deixar de ser considerado como uma forma de pretender forçar a Companhia a aceitar uma nova arbitragem, sem previsão annullação da primeira, o que demonstra cabalmente a legalidade d'esta e a razão que assiste à Companhia, visto que o Governo pretende obter pela violência o que reconhece não poder obter pela justiça.

Este facto é, para nós, tanto mais inexplicável, quanto é certo saber-se que, em uma arbitragem *forçada*, a Companhia não se limitaria às reclamações que apresentou em uma arbitragem *amigavel*, o que irá colocar em graves embaraços os árbitros por parte do Estado, desde o momento em que, segundo determina o projecto, elles assumam perante a questão o compromisso de honra. E mais inexplicável ainda se torna, desde que se recorde, que o signatário d'este afirmou a S. Ex.^a o Ministro, ainda há poucos dias, que a Companhia está absolutamente disposta a transigir com o Governo, em tudo o que não vai fundamentalmente contra os interesses dos seus accionistas e obrigacionistas.

S. Ex.^a também sabe que a Companhia não se recusa a uma nova arbitragem, antes será ella a primeira a propô-la, desde que a que está feita seja legalmente annullada. Foram os Governos e não a Companhia, que sempre se recusaram à arbitragem; e a confiança que a Companhia tinha na sua justiça, quando tanto insistiu por ella, avolumou com o seu resultado, e não duvida um momento do resultado de qualquer outra. Do que ella duvida, e do que claramente duvidavam os antigos governantes, que conheciam bem a questão, e de que uma arbitragem rigorosamente feita seja favorável aos interesses do Estado.

Nós sabemos bem que a obsessão política, e as pressões, que directa e indirectamente se exercem hoje em tudo, influem mais ou menos no ânimo dos julgadores; mas sabemos também que há ainda — e felizmente para a dignidade nacional — quem acima d'essas pressões coloque o cumprimento dos deveres de imparcialidade, impostos por um compromisso de honra expresso em uma lei de exceção.

Pode a Companhia em uma segunda arbitragem não ter uma maior satisfação material, que não exige, como varias vezes tem afirmado; mas tem a esperança de que ha-de ter uma maior satisfação moral, que é o que deseja, mas que não evita que quem vigorando duas arbitragens sobre o mesmo assunto ate futura resolução.

Nós não podemos compreender, porque ainda ninguém o explicou, qual seja a vantagem que os Governos tem encontrado em se conservarem, contra os interesses do país e da província de Angola, em hostilidade systematica com a Companhia, quando ella como ainda ha pouco e tantas vezes tem feito, oferece o seu leal concurso para a resolução das questões pendentes, mesmo com prejuízo dos seus interesses.

O projecto de lei apresentado briga com disposições legaes, que não foram legalmente revogadas, e briga com contratos vigentes que, sem quebra da boa fe que a todos os contratos deve presidir, não podem ser postergados. A arbitragem legalmente feita em 1911, constitui um raso julgado, e não annullado dentro do prazo legal, por quem legalmente tenha competência para o fazer; e essa competencia não pôde ser reconhecida ao Estado, que não pôde ser

parte e juiz no mesmo processo, quer seja representado pelo poder executivo, quer pelo poder legislativo.

O artigo 3.^o do projecto obriga à rapida nomeação de árbitros, que o Conselho de Administração da Companhia não tem atribuições para fazer sem auctorização da sua Assembleia Geral, que não pôde reunir em um prazo inferior a 40 dias. Terá, portanto, o Conselho de Administração, para cumprir a lei em projecto, de usurpar as atribuições da sua Assembleia Geral, e de, forçado por essa lei, calcar a letra do seu Estatuto, que por outra lei é obrigado a respeitar.

Estando, portanto, de pé a arbitragem de 1911, enquanto não for annullada pelo tribunal competente, embora o Governo violentamente imponha uma nova arbitragem, e sendo o Conselho de Administração coagido, com a nomeação dos novos árbitros, a faltar a disposição do Estatuto da Companhia, nós não podemos deixar de protestar perante o Governo, perante o Parlamento e perante o país, dentro dos termos legaes, contra a violencia injustificada que se pretende exercer contra a Companhia, continuando esta a considerar valida a arbitragem feita em 1911, ate que seja annullada pelos poderes competentes, reservando-se para, em occasião opportuna, usar dos meios que as leis lhe facultam para sua defesa, e ressalvando para os diversos interessados o direito de, pela forma mais viável de que disponham, fazerem valer os seus interesses. — *Saude e Fraternidade.* — Porto, 5 de junho de 1913. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. O Presidente do Conselho de Administração, Augusto Gama.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de artigos de pregaria

No dia 6 do corrente, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *Artigos de pregaria*.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de Agua-ras

No dia 13 do corrente, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *Agua-ras*.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santo Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de creosote

No dia 13 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 850 toneladas de creosote.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geral (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Alexandre Fontes GRALHOS DE PENNADOS

Crítica à reforma ortographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

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

ANIMATOGRAPHOS

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

Tindade. — Cinematographo: — O mais vasto salão, de Lisboa. — Quartas e sabbados, *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 Chacarras-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Baulos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. 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 — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de incedíveis comodidades e asseio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

LISBOA **Ganha & 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. — Proprietário, 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 ABRIL DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.		Porto	Espinho	Porto	Vila Viçosa	Lisboa	
7 16	8 45	5 30	6 33	6 46	7 27	6 20	7 5	8 58	9 50	9 43	10 40	9 10	4 15
8 37	9 46	7 5	8 6	8 50	9 33	7 37	8 23	12 41	1 23	10 40	11 41	4 30	12 40
10 5	11 11	7 55	8 58	10 13	10 58	9 1	9 45	h 1 58	2 33	4 2	5 9	11 14	5 16
a 12 25	b 1 1	b 8 28	9 9	a 5 8	5 40	5 8	5 54	g 5 21	6 53	9 30	10 50	6 19	4 41
12 58	2 5	9 23	10 26	7 8	7 45	7 57	8 37	9 50	10 43	—	—	7 35	7 35
3	4 9	11 21	12 18	7 47	8 28	8 50	9 34						
b 5 16	5 58	1 18	2 22	9	9 40	9 41	10 24						
5 33	6 46	3 25	4 28	10 36	11 22	10 42	11 25						
6 35	7 14	b 4 14	4 53	11 35	12 16	a 11 56	12 25						
7 16	8 22	5 25	6 20	1 18	2 3	—	—						
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										
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.		Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.		Lisboa	
11 5	11 38	12 53	1 23	g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	11 36	7 10	7 50	de Mad		
1 58	2 30	2 53	3 21	g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	a 11 36	9 5	8 30	6 17		
3 43	4 15	4 55	5 27					a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad		
4 15	4 42	—	—					a 5 2	8 17	a 9 48	2 45		
7 55	8 34	—	—					8 5	8	5 30	1 13		
Mais os de Cintra excepto os a													
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.		Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.		Lisboa	
6	7 8	5 24	6 30	6 56	8 7	—	—	11 36	10 14	6 45	2 31		
d 7 15	8 6	6 25	7 31					a 5 2	1 12 10	6 45	6 17		
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7					8 5	7 40	6 24	1 13		
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57					9 35	9 35	11 53	1 13		
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 10	g 5 46	d 5 20	6 7										
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36										
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	d 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 5										
d 10 5	10 55	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		Figueira	Alfarelos	Figueira		Lisboa	Barreiro	Lisboa		National	
650	7 21	7 55	8 30	2	3 50	7 22	9 4	7 40	9 46	4 30	6 37	St. Comba	Vizeu
7 50	8 26	8 55	9 30	3	8 15	11 8	12 47	2 50	4 54	10 50	12 53	q 5 10	5 50
8 43	9 16	9 25	9 55	7 20	9 12	3	5 12	11 30	11 50	4 55	6 17	7 20	7 20
9 19	9 49	10 15	10 50	8 10	3 5	12	5 12	12 32	8 56	8 35	10 30	q 5 10	5 50
10 23	10 56	11 5	11 35	4 15	12 44	5 40	10 56	8 40	11 15	g 11 52	1 2	7 20	7 20
12 40	1 16												