

Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 583

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Souza e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegoria, 27

LISBOA, 1 de Abril de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa especial n.º 9, g. v.; idem, n.º 105, g. v.
Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa especial n.º 105, g. v.
Beira Alta. — 3.ª ampliação á tarifa especial n.º 6, g. v.

SUMMARIO

	Paginas
O porto de Leixões, (Conclusão) por J. Fernando de Souza.....	101
Estradas, por Mello de Mattos.....	103
Parte Official — Decretos de 22 e 23 de Março do Ministerio do Fomento	105
Linha do Valle do Tamega, por J. Fernando de Souza.....	106
Bilhetes de Banhos, por G. M.....	107
Viagens e transportes.....	108
Notas de viagem. — V — As mesquitas do Cairo. — Um bom guia. — Mecca	
inaccessível. — Dois camellos felizes. — O projectado caminho de ferro	
asiatico. — Accommodatismo interesseiro. — Até o Kediva!.....	109
Tração electrica. — Congresso Internacional de tremvias. — Portugal. —	
Espanha. — Alemanha. — Panama.....	110
Caminhos de ferro europeus.....	111
O inventor dos tremvias.....	111
A linha ferrea Dakar-S. Louis.....	111
Felix Celso.....	111
Mundo Illustrado.....	111
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	112
Boletim Commercial e Financeiro.....	112
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	113
Recetta dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	113
Automobilismo. — California.....	114
Aviação e aerostação. — A travessia do Atlantico. — Franca. — Alemanha.	
Linha de Cintra, por G. M.....	114
Brinde.....	114
Linhas portuguezas. — Mossamedes. — Carregado a Merceana. — S. Thomé.	
— Cintura e Cascaes. — Norte.....	114
Linhas estrangeiras. — Espanha. — Hollanda. — Russia. — Bulgaria. — Tur-	
quia. — Estados Unidos. — Brazil.....	115
Arrematações.....	115
Agenda do Viajante e Horario dos comboios.....	116

O porto de Leixões

(Conclusão)

Na respectiva memoria dá-se a precedencia, como é de razão, á consolidação dos molhes e prolongamento do molhe Norte, assim como ás obras do anteporto, e a doca n.º 1. Construída esta, poder-se-ia mudar para o seu extremo a barragem e machinas de esgoto e construir em seguida a n.º 2, enquanto aquella era já aproveitada. Do mesmo modo poderia ser adiada, na doca n.º 2, a grande doca de reparações, assim como parte dos armazens, edificios,apparelhos de manutenção, etc.

Para limitar pois a despesa da primeira etapa não é preciso mutilar, nem estropear, o projecto Loureiro, que me parece dever ser respeitado nas suas linhas geraes.

Outra é a orientação do Sr. Von Hafe, da qual discordo. Reduz-se a 3:500 contos a despesa em Leixões, o que seria admissivel para attender difficuldades financeiras e tornar mais viavel a obra.

Mas para quê? Para ir deitar ao rio Douro os 3:000 contos poupados, empregando-os em obras que engenheiros pelo menos tão competentes e auctorizados como o Sr. Von Hafe (e poderia citar muitos, desde John Rennie, até Pereira Dias, entre os que das obras do Douro se occuparam) reputam pouco efficazes.

Mais valera consagrar apenas 1:000 contos, quando muito, a obras no Douro, como atraz indiquei, e empregar os 2:000 restantes na construcção de vias de communicacão, que augmentem a actividade economica do hinterland.

E como realisa essa economia? Substituindo a doca n.º 2 por um canal de accesso da n.º 2, que seria a unica construída, e supprimindo o ante-porto. Se um dia não bastasse esta, construir-se-iam outras... adquirindo provavelmente a peso de oiro os terrenos necessarios, então extraordinariamente valorizados.

Falta-me por completo a auctoridade de especialista para decidir se o ante-porto pode ser dispensado. Entre duas auctoridades vou pela de Adolpho Loureiro. Confesso que a argumentação do Sr. Von Hafe não logrou destruir a convicção que ao meu espirito levava a daquelle eminente engenheiro

Essa argumentação levaria, não á supressão do ante-porto, mas á realizacão integral de todo o projecto Loureiro, pois o Sr. Von Hafe acha insufficiente a doca n.º 1, junta ao porto exterior para abrigo das embarcações ali recolhidas e por isso dá a preferencia á n.º 2, mais ampla. Note-se que, estando nella previstos 2:300 metros de caes, o dobro da maxima extensão que o Sr. Von Hafe julga necessaria para um periodo de 30 annos, é por elle rejeitado o alvitre que suscita, de se substituir metade dessa extensão por taludes numa das margens da doca, allegando que «ha que prever uma certa elasticidade do trafego por occasião do impedimento da barra do Douro, que poderá tornar necessaria, ainda que momentaneamente uma maior extensão de caes acostaveis».

Invencivel força da verdade que domina as mais arreigadas prevenções e lhes arranca taes confissões!

Dois pontos importa pois que sejam esclarecidos pela discussão, visto que a doca n.º 2 é acceita sem alteracão:

1.º—E' ou não dispensavel o ante-porto? Justifica-se a economia resultante da sua supressão?

2.º—Ha vantagem em substituir a doca n.º 1 por um simples canal de accesso da n.º 2?

Aguardando o voto dos competentes, de cujo numero me excludo (pois não passo de humilde ferroviario, que só como tal e por incidente versa assuntos hydraulicos) direi apenas sobre o primeiro ponto que me parece racional o alvitre de facilitar a entrada do porto commercial por um canal largo e profundo, que vem ainda melhorar as condições de abrigo de grandes unidades, compensando assim a pequena perda de espaço occasionada pela construcção dos molhes do anteporto.

Tambem a facil acostagem desse molhe pelos navios de escala, me parece util ao trafego do porto. E como o prolongamento do molhe Norte augmenta a tranquillidade das aguas, só por excepção se não poderá fazer a acostagem, e nessas occasiões de agitacão deve haver vantagem no abrigo assegurado á entrada das docas e aos navios que no proprio ante-porto estacionem.

Não é este porém um ponto fundamental do projecto Loureiro, podendo em rigor a construcção do ante-porto ser adiada, ou dispensada, sem o alterar na essencia.

Mais grave é a substituição da doca n.º 1 por um canal.

Teria essa doca 1:040 metros de caes, quasi a extensão prevista pelo sr. Von Hafe para as necessidades dos proximos trinta annos. Podiam estar nella acostados 9 navios, ficando ainda livre no centro uma faixa de 60 a

65 metros de largo por perto de 600 metros de comprimento, onde em caso de necessidade mais alguns se podiam abrigar. Não comprehendo pois como o sr. Von Hafe acha que a doca apenas poderia abrigar 10 navios, pois parece que só contou com a acostagem aos caes, desprezando a faixa central.

Não é na expropriação que se realisa a economia, pois o canal deve ter, segundo o sr. Von Hafe, largas faixas marginaes transformadas em avenidas arborizadas para o publico peripatetico ver passar os grandes vapores e o movimento cosmopolita de passageiros; o que o sr. Ventura Terra quer para o Aterro em Lisboa.

Na obra propriamente ha uma economia, mas de pequena monta comparada com a vantagem a que se renuncia de animo leve, de ter uma excellente doca e poder em caso de necessidade adiar a construcção da n.º 2 para segunda etapa, se as circumstancias o exigirem.

O optimo é inimigo do bom.

Leixões está, como se sabe, nas mais rudimentares condições de serviço. Seria grande melhoramento accrescentar-lhe, para abrigo e para tráfego, a doca n.º 1, deixando o futuro assegurado pela previsão da n.º 2.

Pois como a n.º 1 pode ser insufficiente como abrigo suplementar (que hoje não existe) trunca-se o projecto, substitue-se uma doca por um canal e augmenta-se consideravelmente a despesa immediata, sacrificando o futuro, pois d'aqui a sessenta annos poderão abrir novas docas... se para ellas houver terreno disponivel.

Perdô-me o distincto collega, mas não me parece aceitavel o seu alvitre.

O projecto Loureiro pode-se dizer approved, pois só lhe falta o despacho de conformidade de um ministro qualquer sobre o parecer favoravel do Conselho. S. Ex.^a é o primeiro a elogia-lo. Para que havemos de inutilisá-lo, em vez de estudar o modo de o realisar por etapas para atenuar o sacrificio financeiro da primeira hora?

O que me parece dever-se fazer *immediatamente* é:

1.º — Expropriação total dos terrenos precisos para as duas docas e suas dependencias;

2.º — Prolongamento do molhe Norte e construcção do molhe submarino exterior de protecção;

3.º — Construcção da doca n.º 1. Quanto ao anteporto e canal de accessó convem estudar se devem ser adiados, ou executados nessa primeira phase;

4.º — Simultaneamente e com a maxima rapidez possivel, ligação da linha do Minho com Leixões;

5.º — Construcção, ao mesmo tempo, de alguns caes ou estacadas no Douro, e de uma doca de abrigo para pequenos barcos, renunciando-se de vez ao famoso entreposto do Ouro, limitada porem a despesa ao minimo.

Levado a effeito este conjuncto de obras, procurando ao mesmo tempo desenvolver a viação ordinaria e acelerada na zona tributaria, a evolução do commercio determinará a orientação a seguir. Quero crer que não tardaria em ser reclamada a construcção da doca n.º 2 e que o tráfego do Porto, hoje quasi estacionario e ameaçado até de regressão, progrediria rapidamente.

*

Quanto á ligação por caminho de ferro, continuo a supôr dispensavel a da Alfandega a Leixões, embora por transigencia a acceite, *contanto que seja rigorosamente marginal até o Ouro*, alvitre que hoje conquistou foros de cidade, pois o vi acolhido em 1910 pelo presidente da Associação Commercial e agora pelo sr. Von Hafe, depois de ter sido aventado por Arthur Guimarães.

Para ligação directa de Leixões com o Minho e Douro, alvitro a linha de Ermezinde.

E' de notar a opposição que em tempos foi feita no Porto a essa ligação, que em 1910 o Presidente da Associação Commercial veio propôr.

Entre essa opposição e o absurdo technico da ligação

pelo ramal de Alfandega, procurou-se solução intermedia na linha de circumvallação a ceu aberto e susceptivel de valioso tráfego suburbano.

Foi classificada, auctorizada por lei a construcção, approved o projecto em 1905.

Receiando a valorisação dos terrenos, resolveu-se proceder desde logo ás expropriações e ao começo dos trabalhos, para o que foi destinada por decreto de 11 de julho de 1905 a dotação de 80 contos, á qual outras se seguiriam.

Chegaram os engenheiros a ir iniciar as expropriações. Apenas isso constou a um influente politico d'então, obcecado pela ideia do entreposto do Ouro, de Leixões subalternizado ao Douro como simples porto subsidiario e do prolongamento caro do ramal da Alfandega, obteve do Governo por vias officiosas de alto valor a suspensão das expropriações e a da publicação do decreto.

Se não fôra essa interferencia nociva aos interesses do Porto, já a ligação de Leixões com a linha do Minho seria hoje um facto. Já poderia haver, mesmo com o porto como está, uma pequena zona franca no extremo da linha, para o tráfego de transito. Já na occasião das interrupções da barra do Douro se poderiam receber ou expedir mercadorias por Leixões.

Na preparação do projecto interveiu o Ministerio da Guerra, que em nome das exigencias da defesa da cidade se pronunciou pela margem esquerda do Leça e pela directriz escolhida, acceitando a sua ligação por um pequeno troço que fosse entroncar em Ermezinde.

Por diversas vezes mostrei na *Gazeta* a funcção que á linha de circumvallação compete e que a torna sobremodo util.

Dá a ligação com a linha do Minho e Douro por uma estação de triagem e ao mesmo tempo com Campanhã e a Alfandega, permittindo a economia do prolongamento do ramal; tem tráfego suburbano certo e de valor; pode ligar directamente para Ermezinde no dia em que o desenvolvimento do tráfego o exigir.

Ha só uma razão que poderia levar a dar a preferencia ao traçado de Ermezinde a Leixões pela margem direita do Leça: seria a conveniencia de entrar no porto pelo lado de Leça, *quod est demonstrandum*.

Aparte essa consideração, a economia da construcção é compensada pela perda do tráfego suburbano, e o encurtamento para Ermezinde, que deve ser mais funcção de tarifa que de percurso, pelo alongamento para Campanhã e Porto-A.

Fazer as duas ligações é demasiado luxo.

Por isso se escolheu a que melhor attendia todas as conveniencias do tráfego e as exigencias de ordem militar, podendo ser completada com a outra ligação para Ermezinde.

Não vejo razão de peso que aconselhe a preferencia do traçado Leça-Ermezinde. Por isso entendo, salvo melhor juizo, que é a linha de circumvallação a que se deve construir.

O essencial porém é ligar, por um lado ou pelo outro, em vez de prolongar indefinidamente discussões bysantinas. E' tempo de sermos praticos.

*

Passa o sr. Von Hafe em silencio o papel que legalmente pertence á Companhia das docas e caminhos de ferro peninsulares, cujos direitos e missão vejo não raro postergar ou esquecer.

Não é a ella que cabe a responsabilidade do lamentavel adiamento das obras de Leixões. Pelo contrario, á sua iniciativa e aos seus recursos se deve o magnifico projecto Loureiro-Santos Viegas.

Tem-se sempre declarado a Companhia prompta para entrar em accôrdo com o Governo sobre a forma de modificar e completar a sua lei organica.

Longe de fazer obstrucionismo, teem procurado patrioticamente facilitar a realisação de obras das quaes depende a valorisação da linha de Salamanca.

Porque se abstraher portanto da sua existencia e se aceita como um postulado a dispensa da sua cooperação?

*

Demasiado vae este estudo, a que é mais que tempo de pôr fim.

Prestou o sr. Von Hafe um bom serviço, chamando á tela da discussão o problema de Leixões e trazendo o valioso tributo do seu saber no folheto que analysei, discordando das opiniões nelle expendidas, mas prestando a devida homenagem á competencia do seu auctor.

Quando soará a hora do senso pratico? Quando se resolverão os poderes publicos a encarar de frente e sem tergiversações o problema, por demais esclarecido, do qual dependem o futuro commercial do Porto e a prosperidade das linhas ferreas que a elle convergem?

J. Fernando de Souza.



Estradas

Em livro recente o illustre escriptor sr. Carlos Malheiro Dias observa que o governo provisorio da republica não tratou do problema economico. «O governo provisorio, escreve, entretivera-se a reformar costumes e o regime constitucional inicia-se, depois do charivari parlamentar, com as finanças comprometidas, com a questão economica agravada, com as receitas das alfandegas diminuidas, com a ameaça de guerra nas fronteiras, com o commercio paralisado, com a industria em perigo, com mais operarios em greve» (1).

Alguns aquelle autor classifica de «traumatismo social» os successos de 4 e 5 de outubro de 1910 e, se de facto a mudança das instituições alterou o equilibrio instavel em que o paiz se mantinha, não é para admirar que se não encontrasse logo remedio para os males de que padecia e continua soffrendo a nação.

A essa explosão de mocidade que é preciso dar tanto aos homens como ás sociedades, a essa efervescencia tem que succeder a estabilização.

Demonstra-se em mechanica racional que um ponto pesado, mas movel, ligado a um ponto fixo e unicamente sujeito á acção da gravidade, se fosse levemente desviado da sua posição de equilibrio, que é a determinada pela vertical que passa pelos dois pontos, oscilaria indefinidamente, occupando posições symetricas dum lado e doutro da sua linha de equilibrio e sem sair do plano determinado por essa linha e pela posição a que foi levado o ponto pesado movel.

Observando as oscilações de uma lampada, conta-se que foi o modo como Galileu descobriu as admiraveis leis do pendulo que representam o phenomeno acabado de descrever.

Mas se a mechanica racional pode considerar apenas a acção de uma dessas abstrações a que chama forças, em breve se vê obrigada a ter em consideração outras mais e assim é que, ao intervir o raciocinio mathematico, topa com uma série, para traduzir o phenomeno que tão singelamente se depara aos nossos olhares, quando repetimos a observação de Galileu.

Desprezados os infinitamente pequenos de ordem superior á primeira, chega-se a uma fórmula que ainda não tem em consideração os attritos mechanicos e a resistencia do ar. Estas causas de retardamento levam por fim o pendulo á estabilização, se não existirem novas acções que o desviem da posição de equilibrio para que tende.

Na mechanica social dá-se precisamente um phenomeno analogo. Por isso as forças retardatrizes provocam a estabilização e não a estabilidade, pois que esta daria unicamente uma resultante nulla e só passado largo tempo é que conseguem fazer sentir a sua acção.

Não admira pois que nos começos do actual regime menos se pensasse naquella nova *Riviera* na região paradisíaca dos Estoris-Cascaes-Cintra com a base da concessão do jogo a uma poderosissima empresa cosmopolita, na construcção da ponte sobre o Tejo, na ampliação do porto de Lisboa em porto franco, terminus das permutas commerciaes com a America austral e com o extremo oriente pelo canal de Panama (2) de que fala o sr. Malheiro Dias.

E' preciso dar expansão á verbosidade latina e, embora as flores de rhetorica sejam menos comestiveis do que as couves e as cebolas, nem por isso os povos do meio dia da Europa podem passar sem ellas.

Um escriptor que assignava com o pseudonimo de Latouche umas correspondencias que ha mais de trinta annos publicava em periodico londrino, alludia á enorme percentagem de analphabetos que encontrara em Portugal, mas logo a seguir notava que o illetrado portuguez tinha vivacidade de espirito e cultura artistica instinctiva, que se lhe deparava nas cantigas ao desafio das esfolhadas e das romarias minhotas. Não faltava nem a rima, nem a cesura no verso popular espontaneo do aldeão do Minho (3) e tambem lhe não escapava a nota ironica que tantas vezes brota atravez do sentimentalismo que é talvez o *substratum* celta das povoações do Norte.

Um philosopho que muito escreveu sobre esthetica, mas que mais se conhece pelos seus trabalhos sobre a evolução da litteratura ingleza e especialmente pela sua obra *Les origines de la France contemporaine*, H. Taine, em summa, faz notar que a cultura artistica da Grecia se deveu exactamente ao facto de terem os cidadãos necessidades restrictas que lhes permittiam consagrar menos o tempo á conquista do pão, do que á apreciação dos negocios publicos. Por isso foi de Athenas e não de Sparta, que veio a cultura artistica da Grecia, que irradiou pelo mundo todo, e com tal intensidade que se impoz até aos espiritos mais libertos de preconceitos.

Diderot, por exemplo, parece que não foi capaz de comprehender a belleza artistica dos monumentos da Edade Media. As rosaceas gothicas de Nossa Senhora de Paris e da cathedral de Ruão deixavam-no insensivel, ao passo que vibravam todos os seus nervos, todas as fibras da sua alma, todas as meninges do seu cerebro ante a fria columnata do Louvre, em frente de um arco romano, em presença dum frontão grego.

A propria revolução franceza pretendeu reproduzir as virtudes civicas, com que os escriptores latinos, para uso de vindouros, adornaram os personagens cuja historia contavam.

Aquella grande convulsão social parodiou até as maneiras de dizer e os periodos retumbantes dos generaes do *ab urbe condita* de Tito Livio.

Napoleão Bonaparte não pôde resistir a esta desorientação espiritual, porque, quer trouxesse no seu estado maior um premiado em thema latino como assevera Michelet, quer fosse elle proprio que preparasse os discursos dos quarenta seculos das Pyramides, quer o do sol d'Austerlitz, o certo é que os espiritos se inflamavam com as bellas phrases, que hoje provocam sorrisos de ironia entre o dessoramento de crenças, que é de moda nos leitores de Schopenhauer, nos admiradores de Nietzsche, que procuram ser todos os intellectuaes.

Do traumatismo social que foi a jornada de 4 e 5 de outubro de 1910, em povo algum e muito menos num povo de sonhadores e de poetas como é o meridional

(1) Obra cit. pag. 259.

(2) Latouche. Travels in Portugal.

(3) Do Desafio á Debandada — Chegue ao Reis pag. 259.

deste extremo da Europa, podia deixar de resultar a retumbancia das grandes phrases, das attitudes theatralmente grandiosas. Era o desvio do equilibrio, que só mais tarde seria attingido, graças aos attrictos, conforme o *simile* pendular que ha pouco escrevemos.

E no emtanto, é ainda nesse periodo de iniciação que surgem ou novamente reapparecem os projectos do *Soleil de Lisbonne*, com o seu palacio e o seu theatro para alojamento e recreio só de millionarios; do porto franco no estuario do Tejo, quer ao abrigo do pontal de Cacilhas, quer a montante da bahia de Paço d'Arcos, ou para os lados do Beato ou mesmo aberto em pleno oceano na enseada de Cascaes.

Datam dessa epoca os projectos phantasistas da irrigação alemtejana, da colonisação nas vastas planuras dos districtos de Evora e de Beja, resurge com o Congresso de Turismo a aspiração de ligar Lisboa com Almada por meio de uma ponte ou com um unico appoio a meio do Tejo, ou com a elegancia dos *cantilevers* e a diaphaneidade de conjunto da ponte do *Firth of Forth*, na Escocia, ou em viga recta como a propuzera muitos annos antes o engenheiro Proença Vieira.

Esses e outros tantos projectos, as leis dictatoriaes de autonomia dos portos de Vianna do Castello e Porto, a do aproveitamento da energia das correntes de agua, a do crédito agricola, a da caixa economica postal, a da systematisação dos estudos de hydraulica agricola, traçando as linhas geraes dum programma de que facilmente se pode deduzir uma regulamentação perfeita, são outras tantas manifestações do nosso desejo de progredir e por isso de enriquecer.

As joias das mulheres judias com que Aarão fundira a imagem de um deus, que Moysés transformara em agua logo bebida pela areia do deserto, redivivem não abstratamente, na adoração ingenua duma imagem, mas em moedas ou até em pedaços de papel que tenham a garantil-os o oiro arrecadado em grandes arcas escondidas em subterraneos, com portas chapeadas de ferro ou representando actividades arrancando ás entranhas da terra os minerios, transformando em artefactos os productos naturaes ou impondo-lhes o consumo aos povos que não sabem ou não podem fabrica-los.

Tantos projectos, tantas ideias novas careciam de estudo que devia e podia amadurece-las, tinham que defrontar-se com a fria realidade da pobreza do erario, com a inopia dos pés de meia esvaziados no ágio das moedas ricas, expulsas da circulação pelos papeis sujos e inestheticos a que chamaram cédulas, a que appelidaram de notas de banco; tinham que soffrer as duras provações que a desconfiança internacional havia de impôr a uma nação que, a despeito das suas finanças avariadas ou melhor por causa das suas finanças avariadas, mudara de regime, na esperança dum messianismo que nos ficou do sangue judeu, quicá duma origem semita que nem o horror das fogueiras da inquisição, nem os terrores dos castigos eternos além da campa puderam desraizar das almas sonhadoras e megalomanas dos descendentes desses visionarios que sulcaram todos os mares, que quizeram, ha quatro seculos, resolver o problema marroquino.

Comtudo aquellas ideias não se perderam, nem devem imaginar-se inconsistentes phantasias.

Agora deve intervir o calculo, a reflexão, a frieza de animo, a pertinacia, para que, atravez de dificuldades de cada vez maiores, de encontro á avidez gananciosa dos agiotas internacionaes, que se disfarçam em financeiros se prove que é possivel realizar ainda progressos sem onerar o contribuinte e sem saccar violentamente sobre o futuro.

Estas foram as reflexões que se depararam a quem isto escreve ao ler o extracto da sessão da camara dos deputados de 19 deste mez, em que o engenheiro sr. Antonio Maria da Silva apresentou um projecto de lei sobre a construção de estradas, baseado em dados officiaes de que

não soube tirar partido um ministro que durante annos promettera fazer administração e que falliu numa dictadura, em que nem soube sequer proteger aquelle que a despeito de tudo e de todos o mantinha no poder.

Deu a imprensa diaria noticia circunstanciada daquelle projecto de lei, mas occupada menos em assuntos doutrinarios do que em discussões de personalidades, passou ao de leve sobre um principio novo que estabelece entre nós o artigo 4.º do projecto de lei.

A Allemanha e a Inglaterra assentaram nos programmas de armamentos guerreiros e navaes, que se estendem por muitos annos, sem que se torne preciso discutirem-se os creditos a votar em cada exercicio.

Desta forma, a construção das grandes unidades navaes prosegue sem empenos, numa dada orientação, durante um periodo relativamente longo e dessa maneira se prepara a contenda naval, incognita ainda hoje, porque a guerra russo-japoneza não permittiu apreciar o valor dos navios desigualmente tripulados pelas duas nações belligerantes.

A transformação do municiamiento e do armamento dos exercitos tambem nas grandes nações obedece a um programma, em que se votam creditos orçamentaes que se distribuem por uma serie de annos.

Numa obra de paz e de engrandecimento nacional applica o sr. engenheiro Silva o mesmo principio e consegue não agravar as despesas com a construção de estradas durante um periodo relativamente longo, quasi que triplicando a importancia a dispendir em trabalhos que hão de augmentar a riqueza do paiz.

Demais, pelo quadro que faz parte do artigo 4.º da lei se vê que a verba pedida annualmente ao credito logo é applicada e capaz de principiar a render (¹).

Pelo quadro que se encontra em nota se vê que o total das annuidades e do liquido da dotação corresponde sempre a 250 contos de réis e que, sommando a disponibilidade ou liquido da dotação com o valor de 600 contos resultantes do emprestimo annual, se obtem a somma que se emprega em estradas em cada exercicio.

Em logar portanto de 2:500 contos de réis, sem augmento de encargos annuaes, podem applicar-se na construção de estradas 7.140:142\$600 réis.

Certo é que no relatorio justificativo do projecto de lei o sr. engenheiro Antonio Maria da Silva não reputa que baste esta quantia para completar os 9:977:222^m,62 de estradas classificadas que ainda falta concluir.

Arredonda para 30:000 contos de réis a verba que os documentos officiaes arbitram para que fique completa a nossa rede de viação de 1.ª e 2.ª classe (29:694 contos de réis).

Comtudo ha no projecto de lei alludido um certo numero de disposições que devem attenuar aquelle dispendio.

De facto, a classificação das estradas nos termos pres-

(¹) Para se poderem seguir as considerações que vão fazer-se, aqui se reproduz o quadro alludido.

Annos	Dotação orçamental	Annuidade a deduzir	Liquido da dotação	Valor do emprestimo	Total a empregar na construção
1	250.000.000	24.724.680	225.275.320	600.000.000	825.275.320
2	250.000.000	49.449.360	200.550.640	600.000.000	800.550.640
3	250.000.000	74.174.040	175.825.960	600.000.000	775.825.960
4	250.000.000	98.898.720	151.101.280	600.000.000	751.101.280
5	250.000.000	123.623.400	126.376.600	600.000.000	726.376.600
6	250.000.000	148.348.080	101.651.920	600.000.000	701.651.920
7	250.000.000	173.072.760	76.927.240	600.000.000	676.927.240
8	250.000.000	197.797.440	52.202.560	600.000.000	652.202.560
9	250.000.000	222.522.120	27.477.880	600.000.000	627.477.880
10	250.000.000	247.246.800	2.753.200	600.000.000	602.753.200
Total applicado no decennio					7.140.142.600

criptos no artigo 6.º, em que primeiro se hão de construir as que melhor desenvolverão a riqueza dos centros mineiros, industriaes e commerciaes do paiz, a entrega aos municipios dos lanços de estrada que não se reconhecerem necessarios num bem elaborado plano de viação nacional e districtal, a fixação em 5:000\$000 réis para a dotação annual de cada lanço de estrada (art. 8.º), a imposição do acabamento sem interrupção dos lanços de estrada que se começaram, são outros tantos factores tendentes a diminuir a extensão da rede a cargo do estado e o custo kilometrico da construcção que se deduz, dos valores officiaes conhecidos, regular por 5:860\$500 réis.

Ao mesmo tempo que aquelle projecto de lei procura regulamentar a viação ordinaria até ás estradas municipaes, põe um dique ás duplicações de vias de comunicação que nalguns pontos do paiz são tão vulgares, ao passo que noutros nem sequer existem simples caminhos vicinaes e apenas se encontram as más veredas traçadas pelo viandante no afan de sociabilidade que é proprio da humanidade.

Espiritos timoratos que tiverem a paciencia de ler esta descolorida prosa, perguntarão sem duvida como é que se ha de subsidiar a construcção do resto das estradas nacionaes e districtaes do paiz, passado o decennio para o qual se consegue obter para cima de 7:000 contos de réis.

De facto, observarão que os encargos dos emprestimos se prolongam durante 80 annos com uma despesa de 247:146\$800 réis, e por isso, no decimo primeiro anno, depois de entrar em vigor a lei proposta pelo sr. engenheiro Silva, será preciso occorrer com nova dotação de centenas de contos de reis para que não pare a construcção das estradas do paiz.

Aquelle illustre engenheiro previu todavia a contradicta e lucidamente responde a ella no relatorio do seu projecto de lei, por isso que nelle se lê: «Pouco poderá valer a objecção relativa a futuros encargos, comprometendo uma dada verba orçamental, porque não pode nem deve admittir-se por principio algum que, construidas para servir centros que fornecem riquezas em potencial, isto é, susceptiveis de se desenvolverem, aquellas novas vias de comunicação não venham em breve a pagar amplamente os sacrificios para com ellas se dotarem povoações ou centros de importancia mineira, industrial e agricola, que só dellas precisam para se enriquecerem. Demais, no lapso de dez annos em que se empregam os valores criados pela maneira como se propõe neste projecto de lei, justo seria que o Governo providenciasse de maneira que se pudesse facilmente conhecer o valor que annualmente rende o imposto lançado sobre carruagens, bicycletas, automoveis e toda a especie de viaturas e que tambem se pudesse saber a décima industrial que pagam as empresas de viação, os alquiladores, em summa as industrias de transportes. Habilitado com aquelles elementos estatísticos, podendo avaliar o seu accrescimento em periodo relativamente largo, ficará assim o governo habilitado a propôr as providencias tendentes a completar a rede das nossas estradas, tirando-as daquelles rendimentos.»

Conta portanto o sr. engenheiro Antonio Maria da Silva com o que poderia representar o dividendo deste empreendimento para o capitalizar em novas construcções de estradas. E' justificado este calculo por isso que em toda a parte onde chega o beneficio de novos lanços de estrada se observa logo ou a creação de novas empresas de transporte ou o progredimento das existentes.

Todavia parece, a quem isto escreve, que não haveria duvida em recorrer a uma tributação facil de pagar e cuja cobrança não chega quasi a dar despesas fiscaes. E' a da sellagem analoga á dos bilhetes de caminho de ferro ou das entradas nos theatros.

Pagam elles uma determinada taxa que os fiscaes já numerosos verificam se foi satisfeita; e facil seria, sem

augmento de pessoal, encarregal-os tambem do exame dos bilhetes de diligencias de carreira.

Para que os carros de aluguer não fugissem á tributação, poderia proceder-se de modo que a licença de estacionamento onde ha trens de praça fosse renovavel de tres em tres mezes e sellada por avença ou em bilhetes de talão que obrigatoriamente seriam entregues aos passageiros sob pena de multa.

Neste ultimo caso, ao acabar cada maço de bilhetes, seria entregue novo maço ao conductor do carro e os fiscaes do sello poderiam sempre verificar se elles os traziam, notando o numero do primeiro bilhete a destacar.

Nas terras onde não houvesse carros de praça cada aluguer implicaria a entrega dum bilhete de talão a cada passageiro, para que os fiscaes do sello podessem verificar ao pedi-los, se tinha sido satisfeita aquella tributação. O passageiro encontrado sem bilhete pagaria uma multa nos termos previstos na lei do sello.

Os automoveis, bicycletas e outros vehiculos de aluguer, estariam sujeitos a tributação proporcional á que se impuzesse ás diligencias ou ás carruagens. E' uma minucia a regulamentar, caso se acceitem estes alvitres.

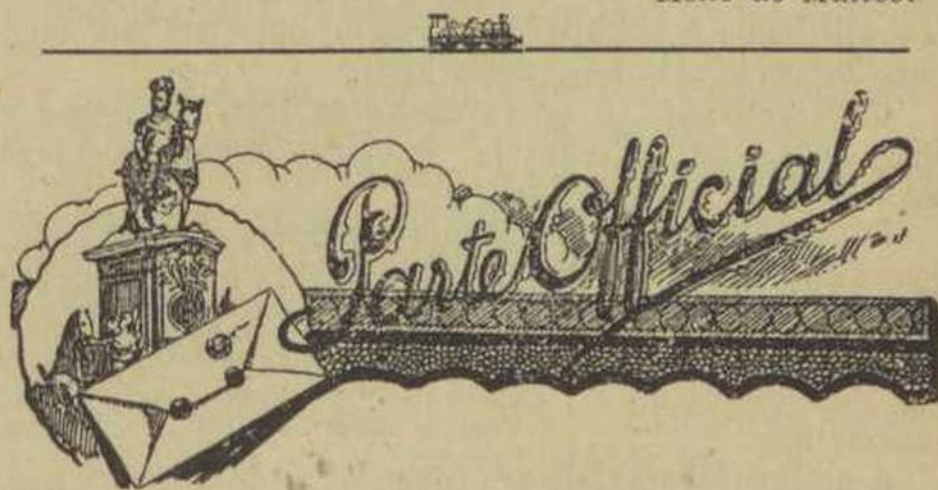
Quanto aos vehiculos de uso particular, todos seriam munidos de uma caderneta de livre transito devidamente sellada com a taxa que a lei fixasse.

Estes encargos tributarios sobre as viagens dariam de principio logar a attrictos e a reclamações como succedeu com os bilhetes de theatro, mas a breve trecho o contribuinte se habituaria a este novo imposto.

Seria preciso comtudo que a importancia deste tributo não fosse avolumar o poço sem fundo que se chama a receita eventual e constituísse rigorosamente um deposito á ordem do Ministerio do Fomento, que nunca poderia se não applical-o na construcção de estradas.

Não quiz porém o sr. engenheiro Antonio Maria da Silva avolumar o já grande arsenal de leis tributarias e achou a melhor de todas as soluções para desenvolver a construcção desses indispensaveis meios de vitalisar o paiz que se chamam as estradas.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Obras Públicas

Aviso

Faz-se público que nesta Direcção Geral se acha aberto por espaço de trinta dias, nos termos do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, um inquérito administrativo de utilidade pública referente ao pedido de concessão feito por José Garcez Barreto, para estabelecimento duma linha férrea assente nas estradas entre o Cais do Carregado e Merceana, conforme as indicações da planta que pode ser examinada nesta Repartição em todos os dias não feriados das onze ás dezassete horas.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, em 22 de Março de 1912 — O chefe da Repartição, José Estêvão Afonso.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a modificação da segunda parte do § 7.º do artigo 29.º, do decreto de 31 de Janeiro de 1901, que criou a caixa de aposentações e socorros dos mesmos caminhos de ferro: hei por bem, sob

proposta do Ministro do Fomento, e em harmonia com a informação do mesmo conselho, datada de 19 do corrente, decretar que ao aludido § 7.º, do artigo 29.º, do decreto de 31 de Janeiro de 1901, seja adicionado o seguinte:

Se o falecimento fôr motivado por desastre ocorrido em serviço da administração, a viúva terá direito á pensão de sobrevivência, sem exigencia do limite minimo de tempo de casada.

Paços do Governo da República, em 23 de Março de 1912. — Manuel de Arriaga = José Estêvão de Vasconcellos.



Linha do Valle do Tamega

O principal affluente da linha do Douro deveria ser o que, derivando della, subisse o valle do Tamega em demanda de Chaves e de Verin. Se para a do Douro tivesse sido adoptado desde o Porto o traçado marginal, seria junto da foz do Tamega que ficaria a bifurcação. Iria a linha servir Amarante e a fertil e populosa região do Basto; passaria não longe das Pedras Salgadas e muito perto de Vidago, drenando a vasta região que forma a bacia do Tamega e o planalto que se estende a leste de Chaves.

Em 1886 mandou Emygdio Navarro estudar uma linha de via larga de Vizeu a Chaves, seguindo o valle do Tamega. Tão dispendiosa era, porém, a construção em terreno extraordinariamente alcantilado, que prevaleceu a idéa de se adoptar a via reduzida, de um metro, que para mais tinha a vantagem de permittir a ligação e continuidade da linha do Tamega com a que, desde Monsão e Vianna, viesse, por Braga e Guimarães, entroncar nella em Cavez.

A linha do Tamega seria o caminho mais curto e comodo de região circumvisinha para o Porto.

A comissão que em 1898 effectuou o inquerito ácerca do plano da rede complementar do norte, incluiu nelle a linha do Tamega, juntamente com outra que partindo da Regoa ia, por Villa Real, Villa Pouca e Pedras Salgadas, juntar-se com aquella no Vidago, attendendo assim ás conveniencias da capital do districto. A primeira era attribuida a Livração por origem, em vista das sujeições impostas pela orographia local.

O decreto de 16 de Fevereiro de 1900 classificou as duas linhas, de via reduzida. Nenhuma auctorisação legal havia, porém, para as construir.

Em 1912 a construção da linha de Mirandella a Bragança deu lugar á auctorisação legislativa para nova concessão da linha da Regoa a Chaves. Em 1903 foi decretada pelo sr. conselheiro Vargas a sua construção e asseguraram-se por lei, graças ao sr. Conde de Paçô-Vieira, os recursos necessarios.

A mesma lei auctorisou a construção do primeiro troço da linha do Tamega, comprehendido entre a Livração e Cavez.

Já antes da promulgação da lei de 1 de Julho de 1903 fôra mandado, por portaria de 9 de Março do mesmo anno, elaborar o projecto da linha com curvas de 75 metros, que permitissem baratear o seu custo.

Surgiu durante o estudo a pretensão de fazer sair a linha de Cahide, para subir ao alto da Lixa e descer ao Gatão, dando um ramal para Amarante. Nem essa variante era compativel com o decreto de classificação e com a lei que prescrevera a construção a partir da Livração, nem technicamente era acceitavel um traçado que alongava 17 kilometros o percurso para Amarante, substituia um troço quasi em patamar por outro que tinha de subir 239 metros de differença de nivel para descer 349 metros de Lixa a Amarante, e obrigava a gastar mais 164 contos, onerando e complicando a exploração com o pequeno ramal do Gatão a Amarante.

O projecto do lanço da Livração a Amarante fôr aprovado por portaria de 2 de dezembro de 1904, e pela de

9 de fevereiro de 1905 uma variante nos primeiros três kilometros.

Procedeu-se em seguida á construção, sendo afinal aberto á exploração este pequeno lanço de 13 kilometros em 20 de março de 1909.

O seu custo attingiu a somma de 352:222\$156 réis, incluindo a despeza d'estudos dos lanços seguintes.

A existencia de duas estações importantes em tão curto troço contribuiu notavelmente para o encarecimento do lanço, pois só a verba respectiva attingiu cerca de 42 contos.

O custo kilometrico foi de 26:700\$000 réis, aproximadamente.

Seria erro economico imperdoavel a construção deste ramalculo isolado, se não se tivesse em vista comprometter o futuro e obrigar á construção da linha até proximidades de Cavez, conforme previu a lei de 1 de julho de 1903, para servir a fertil e populosa região de Basto.

Segundo o censo de 1900 a sua população é a seguinte:

Amarante	32.917
Celorico de Basto	20.164
Mondim » »	7.634
Cabeceiras »	16.273
	<hr/>
	76.988

A produção de vinhos, madeiras, cereaes e gados é muito importante e acha-se onerada com a falta de meios de facil communicacão.

Emquanto se construia o primeiro lanço da linha, procedeu-se ao estudo da sua continuacão, tendo sido proficientemente elaborado pelo engenheiro Alfredo Ferreira o projecto do segundo lanço, de Amarante a Freixieiro, com 22,2 kilometros.

A directriz segue o rio, afastando-se delle nas proximidades de Freixieiro, séde do concelho de Celorico de Basto, não só para melhor servir a zona mais povoada, como para evitar a parte mais accidentada e declivosa da vertente.

A sahida de Amarante, em vez de contornar o contraforte do Campo da Feira, desenvolvendo-se em terrenos de expropriações caras, o traçado sobe o valle de Santa Luzia até á Portella da Algabiça, que transpõe num tunnel de 150 metros.

Da cota de 78,^m68 em Amarante sobe-se ao ponto culminante com 216,^m52, para descer a 182,^m56 no extremo do lanço.

Dos 22:200^m da sua extensão, 10:601^m,62 acham-se distribuidos por 118 curvas, das quaes só 2 teem o raio de 75^m e 1 de 78^m. Ha 29 com o raio de 80^m e 17 com o de 90^m, 30 com o de 100^m, 19 com o de 150^m e as restantes com raios eguaes ou superiores a 200^m.

Em perfil ha 5:849^m,60 em patamares, 10:340^m em rampas e 6:010^m,40 em declives. A inclinação maxima dos traneis é de 25^m/m em 4:340 de rampas e 3:190^m de declives.

As terraplenagens attingem 481:288^m de excavação e 480:448^m de aterro, havendo 10:986^m de depositos e 10:146^m de emprestimos. As distancias medias de transporte são de 65^m em carrinho de mão e 340^m em vagonetes.

O volume das terraplenagens attinge 21^m3,400 por metro corrente.

A grande inclinação das encostas exigiu numerosos muros de sustentação das terras com 8:732^m de alvenaria em alicerces e 18:471^m em elevação.

As obras de arte especiaes, alem do tunel da Argabiça revestido, com 150^m de extensão e sobrecarga maxima de 27^m,74, são uma ponte-viaducto com um tramo metallico de 40^m na ribeira de Santa Natalia, outra egual na das Carvalhas, uma ponte de 20^m no rio de Freixieiro e uma passagem superior.

As estações e apeadeiros acham-se distribuídas pela forma seguinte:

	k.m	k.m
Gatão (ap.).....	4,6	3,7
Chapa.....	8,3	4,6
Codeçoso (ap.).....	12,9	3,4
Lorido (ap.).....	16,3	5,3
Freixieiro.....	21,6	

Como se vê, a região fica bem servida por numerosas paragens.

A cifra do orçamento, calculada com desafogo, attinge a elevada somma de 555:569\$000 réis, dividida pela seguinte forma:

Restabelecimento do traçado....	197\$469
Expropriações.....	32:876\$215
Terraplenagens.....	154:236\$927
Tunnel.....	27:139\$000
Pontes.....	42:519\$000
Obras de arte correntes.....	78:538\$000
Muros.....	65:187\$000
Estações.....	28:057\$000
Via e accessorios.....	125:119\$000
Telegrapho.....	1:699\$000
Arredondamento.....	389
	555:569\$000

O custo kilometrico é de 25:025\$000 réis.

Além de Freixieiro, o estudo já iniciado contorna o contraforte de Britello, aproxima de novo a linha do Tamega, passa proximo e defronte de Mondim, e interna-se novamente para bem servir o concelho de Cabeceiras e especialmente Refojos, que é o seu principal centro de população.

Quando a linha chegue a esse ponto, a sua continuação pode ser adiada, pois a ligação com a linha da Regoa a Chaves, extensa e cara, constituiria com ella uma duplicação dispensavel.

Quando muito, se poderia ligar Fafe com Refojos por Moreira de Rei, mediante o prolongamento da linha de Guimarães, dispendioso e pouco productivo.

A construcção do lanço estudado e do seguinte até Cabeceiras impõe-se na primeira oportunidade financeira, para bem servir a região e valorisar o troço de Amarante à Livração.

E' interessante referir os dados estatísticos relativos ao tráfego da Livração a Amarante em 1909 e 1910, devendo-se notar que foi 1910 o primeiro anno completo de exploração:

	1909	1910
Numero de passageiros.....	25.182	28.499
Cobranças supplementares.....	3.268	3.278
Rendimento de passageiros....	4:360\$770	4:881\$713
Bagagens e cães.....	31,3	51,7
Rendimento.....	112\$560	200\$260
Recovagens.....	263,1	406,6
Rendimento das recovagens....	225\$592	326\$468
Pequena velocidade.....	5:831,6	9:604,1
Rendimento da p. velocidade...	1:903\$997	3:090\$210
Total da receita.....	6:705\$389	8:571\$161
Rendimento kilometrico incluindo impostos.....	658\$682	659\$320

Deve-se notar que este pequeno troço de 13 kilometros serve quasi exclusivamente Amarante, pois nem ao menos está completa a estrada que dessa villa segue para o interior da região de Basto. O seu rendimento e sobre tudo o tributo á linha do Douro devem augmentar consideravelmente quando a linha chegue até Cabeceiras.

Na sua proposta de lei de 1910 o Conselheiro Moreira

Junior contou com a dotação de 600 contos para o prolongamento da linha além de Amarante.

Oxalá que cedo se possa fazer sahir a linha do Valle do Tamega do estado quasi embryonario em que se encontra!

J. Fernando de Souza.



BILHETES DE BANHOS

Todos os annos, na epocha propria, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelece os chamados bilhetes de banhos, com a redução de 20 % nos preços da tarifa geral.

Exige porem 200 reis por cada paragem que o passageiro queira fazer no trajecto, o que representa muitas vezes o desaparecimento do bonus concedido, podendo até tornar o bilhete mais caro do que o da tarifa geral.

Vejamos: um passageiro compra, por exemplo, em Lisboa um bilhete de banhos para Porto-Campanhã, em 2.ª classe, por 9\$050 reis. Sendo o custo pela tarifa geral, de 10\$640 reis ha portanto uma economia de 1\$590 reis. Ora se o passageiro quizer deter-se em Santarem, Thomar, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Ovar, Espinho e Granja, terá de pagar 1\$600 reis por estas oito paragens e assim perde todo o desconto que a companhia lhe concedeu.

Nos Caminhos de Ferro do Estado o passageiro pode parar onde quizer sem que, por esse facto, tenha que pagar cousa alguma. Porque não ha-de acontecer o mesmo nas linhas da Companhia Portugueza?

Que importa a esta que o passageiro pare onde muito bem quizer, dentro do prazo de validade do bilhete?

Mas ainda ha um caso mais interessante: um passageiro de Lisboa quer dirigir-se para Vidago e compra um bilhete de banhos para Porto-Campanhã. Paga por cada paragem neste trajecto 200 réis, mas, ao chegar a esta estação, compra novo bilhete para Vidago, e pode depois parar onde quizer sem nada ter a pagar. Porem, se esse passageiro comprar logo um bilhete directo para Vidago, fica, por isso, obrigado a pagar 200 rs. por cada paragem, quer no trajecto da Companhia Portugueza quer no dos Caminhos de Ferro do Estado!

No reverso dos bilhetes ha um sem numero de observações, que *ninguém lê*, o que dá logar a questões continuas com os revisores e com os chefes das estações.

Taes observações são destinadas a elucidar o passageiro (se elle tiver paciencia para lêr tudo aquillo), de que mil e uma coisas tornam o bilhete nullo; que não pode seguir nos comboios taes e taes; as mudanças de classe só as poderá fazer quando houver logares, etc. etc.

Ora se o passageiro comprar um bilhete da tarifa geral nenhuma observação lhe é feita e segue o seu destino sem risco de que o bilhete se torne nullo.

Parece-me, portanto, que a Companhia Portugueza deve acabar com a taxa das paragens em transito, com o que muito ganharia o turismo nacional, porque é sem duvida no verão que mais agradável se torna o viajar, já porque toda a gente dispõe de mais tempo, já porque nessa epocha a paisagem tem mais encanto e as praias teem mais animação.

E como ella é só applicada nas linhas da Companhia Portugueza, que servem regiões onde ha monumentos notaveis, dignos de serem visitados, taes como a Batalha, Alcobaça, Thomar, e praias encantadoras, como Espinho, Granja, Figueira da Foz, seria de grande vantagem para aquellas terras a sua abolição e ao mesmo tempo que se reduzissem as observações das condições dos bilhetes, para se tornar mais pratico e facil o seu uso, tanto para o publico como para o pessoal ferroviario.

G. M.



VIAGENS E TRANSPORTES

Semana Santa e feira em Sevilha

Conforme dissémos no nosso ultimo numero, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelece, como nos annos anteriores, um serviço de bilhetes reduzidos em combinação com a Companhia de Madrid-Saragoça-Alicante por occasião das festas da Semana Santa e da feira em Sevilha, e um serviço de comboios rapidos entre Lisboa e Sevilha durante todo o mez de Abril.

Os bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios e rapidos, para ida de 28 de Março a 29 de abril, e volta de 1 de abril a 5 de Maio.

Os preços de Lisboa e Entroncamento a Sevilha e volta, e reciprocamente, são de 18\$360 réis em 1.^a classe, 12\$960 réis em 2.^a e 8\$660 réis em 3.^a, e de Porto-Campanhã a Sevilha e volta, 21\$360 réis em 1.^a, 14\$960 réis em 2.^a e 10\$160 em 3.^a classe.

Os comboios especiaes rapidos partirão de Lisboa-Rocio às segundas feiras e sabados às 17,2 para chegarem a Sevilha às 9,20; e de Sevilha às terças feiras e domingos às 21,50 para chegarem a Lisboa às 14,45.

Estes comboios fazem serviço de 2.^a e 3.^a classe apenas entre Torre das Vargens e Badajoz; em todo o resto do percurso só 1.^a classe e logares de luxo.

O preço dos bilhetes de Lisboa a Sevilha, para os passageiros que não forem munidos de bilhete do serviço especial, é de 13\$020 réis em 1.^a classe.

Pela utilização de cada logar de luxo cobrar-se-ha a sobretaxa de 3\$870 réis.

Nestes comboios ha vagões-restaurantes, e o numero de logares é limitado, devendo os passageiros que não tenham podido tomar logar nesses comboios, seguir pelos comboios ordinarios.

Com uma primavera que já se nos apresenta tão sorridente, e com tantas comodidades é de esperar que a affluencia de forasteiros às magnificas festas de Sevilha seja superior à dos annos anteriores.

E' pois tratar de arranjar as malas, leitor amigo, e comprar um bilhete para Sevilha, sem perda de tempo.

Transporte de carnes frescas e congeladas

Segundo um Aviso ao publico pela Companhia Portuguesa, são mantidas até 31 de Dezembro do corrente anno as disposições do Aviso ao Publico de 7 de Novembro de 1911, relativo ao transporte de carnes frescas e congeladas, continuando por tanto a aplicar-se a esses transportes o preço do § 2.^o da tarifa interna n.^o 1 de grande velocidade ou sejam 45 réis por tonelada e kilometro.

Transporte de reembolsos

Entra hoje em vigor em todas as linhas ferreas portuguezas uma nova tarifa combinada entre todas as companhias e administrações de caminhos de ferro para o transporte de reembolsos, que, na Companhia Portuguesa tem o numero 105 de grande velocidade e que distribuímos com o presente numero aos nossos leitores.

A nova tarifa vem prehencher uma importante lacuna, que ha muito se fazia sentir, e, sem duvida, vem prestar, especialmente ao commercio, um importante serviço.

Restabelecimento do serviço normal de circulação de comboios

Conforme aviso da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes já se encontra restabelecida a circulação de comboios tanto no tunel de Albergaria como na linha de Vendas Novas.

Felizmente, como previramos, o tunel de Albergaria foi reparado em pouco tempo, graças aos esforços dos

funcionarios dos Caminho de ferro e pessoal operario, que são dignos dos maiores louvores, pois a interrupção do serviço na linha do Norte estava causando graves embaraços ao publico.

Em virtude do restabelecimento do serviço, o seguimento dos transportes tanto para a linha de Vendas Novas como para a linha do Norte passou já a fazer-se pela via normal.

Deixaram portanto de ser cobradas as taxas por excesso de percurso a que nos referimos nos nossos ultimos numeros. No entanto ainda é exigida, até aviso em contrario, reserva pelo praso de transporte para as remessas que tenham de transitar entre as estações de Caxarias e Albergaria.

Os horarios dos comboios são os que estavam em vigor antes das interrupções.

Bilhetes de ida e volta para Villa Real

Vae ser ampliada a estação de Villa Real, na linha de Regoa a Vidago pertencente á Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, a tarifa P. n.^o 6 de grande velocidade daquelles caminhos de ferro, combinada com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, aos seguintes preços:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Lisboa-Rocio.	14\$740	11\$880	7\$450
Figueira	7\$840	6\$380	4\$350
Coimbra	7\$640	6\$280	4\$250
Aveiro.	5\$840	4\$780	3\$250
Espinho.	4\$440	3\$680	2\$550
Granja.	4\$240	3\$480	2\$450

Esta ampliação vae facilitar grandemente as relações entre os principaes centros do Paiz com Villa Real.

Bilhetes de ida e volta na linha do Valle do Vouga

Entra hoje em vigor na linha do Valle do Vouga a tarifa especial n.^o 2-A para bilhetes de ida e volta entre as estações de Albergaria-a-Velha até Aveiro.

Esses bilhetes cujos preços são muito reduzidos, serão vendidos aos sabbados, domingos, vesperas e dias de feriado official, dando direito ao regresso até á 2.^a feira ou dia immediato ao do feriado official.

Cobranças por excesso de percurso na linha da Beira Alta

Segundo um Aviso que a Companhia da Beira Alta acaba de publicar, os passageiros que, viajando com bilhete de ida e volta da tarifa especial n.^o 6, seguirem alem do ponto do destino indicado no bilhete e previamente tiverem avisado o revisor do comboio, terão de pagar a taxa correspondente, pela tarifa geral, ao excesso do percurso.

Estação de El-Vacar-Villaharta

A estação de El-Vacar, situada na linha espanhola de Cordova a Belmez e pertencente aos caminhos de ferro Andaluze, passou a denominar-se El-Vacar-Villaharta.

Restabelecimento de serviço na linha do Sul e Sueste

Acha-se já restabelecido todo o serviço entre as estações de S. Marcos e Pereiras deixando por isso de effectuar-se o trasbordo que ha dias se vinha fazendo devido ao desabamento de uma barreira, entre as duas citadas estações.



V

As mesquitas do Cairo. — Um bom guia. — Mecca inacessível — Dois camellos felizes. — O projectado caminho de ferro asiatico. — Accommodatismo interesseiro. — Até o Khediva!

Antes da febre das ruínas a febre das mesquitas; é o primeiro baptismo do visitante do Egypto.

O Cairo tem importantes templos mahometanos e por tal forma numerosos que, mesmo escolhendo só os melhores, a visita leva dois dias completos.

Para isso ha que tomar um guia (a que se chama *drogman* ou *drogman*) e ahi está um ponto em que é preciso um certo cuidado, para não se tomar um que não saiba ou que fale o francez ou o inglez como nós falamos... o arabe.

Como já dissemos no artigo anterior, ha tambem os que nos dizem tolices; ha ainda outros que exploram o viajante, carregando as despesas de carros e burros e entradas nas mesquitas e museos, *bakchichs*, etc.

Para aquelles dos nossos leitores que venham ao Cairo vamos indicar-lhe um que não tem estas qualidades e se torna por isso recommendavel:

É o sr. Alexandre Benghiat, que se pode chamar por um simples postal ao seu nome, no Cairo, porque é bem conhecido.

Benghiat não é um guia vulgar; é um rapaz intelligente, catalão de origem (e portanto fallando tambem o espanhol e até um pouco de portuguez), tendo sido jornalista em Constantinopla de onde, nos contou, teve que emigrar por questões politicas; é, portanto, um homem com quem se pode falar e que se pode ouvir. Honesto, não explora o seu cliente a quem deixa a liberdade de fazer, por si proprio, os pagamentos; e, quando se trata de pugnar pela defesa dos bolsos deste contra os ataques dos alugadores de burros, camellos ou trens, elle sabe desenvolver-se pelo melhor.

Um serviço que não achamos caro, no Cairo, é o dos guias. Por umas 30 ou 40 piastras (1\$500 a 2\$000 réis) tem-se um, todo o dia; aos bons, como o que recommendamos, ha que dar um pouco mais, umas 50 piastras,

da de Mecca, a Al-Azhar, (de que damos a gravura) onde está installada a maior universidade mahometana do mundo, com 11.000 a 13.000 discipulos.

Estes estudam unica e simplesmente o Alcorão; é o unico livro de sciencia, de legislação, de sabedoria do turco. Aquelle que conseguir dizel-o todo de cor, sem um só erro, é classificado doutor.

A mesquita azul, que tambem reproduzimos, a sumptuosa mesquita da cidadella, a do sultão Hassam, cuja gravura egualmente damos, de que se conta que este a



A mesquita Azul

achou tão bella que mandou cortar as mãos do architecto para que não delineasse outra, devem ver-se.

Outras ainda ha que não podemos citar, e o visitante não deixará de ver, porque os guias, escriptos e falados, o aconselham.

Indispensavel tambem ir ao Velho Cairo, sitio da primitiva cidade, onde está a mais velha mesquita, a de Amr, e a mais antiga egreja christã, S. Sergio, onde, diz a lenda, a Virgem se escondeu, por occasião da sua fuga.

O que o viajante não conseguirá ver é a mesquita de Mahomet.

Os restos do propheta estão em Mecca e tanto essa cidade santa como a de Medina, onde o propheta nasceu, não são accessíveis aos infieis.

O rigor é tanto que, por occasião das grandes peregrinações, os camelos que levam os peregrinos não podem passar a fronteira ou linha dentro da qual aquellas cidades estão.

Os peregrinos teem, portanto, que mudar de viaturas, porque as que levam de cá não podem entrar, e as de lá não podem vir a terreno profanado, aliaz ficariam profanadas.

Só dois camelos ha, felizes, que teem o privilegio de passar de um a outro terreno sem perderem a sua quali-



Interior da mesquita Al-Azhar

que são bem empregadas, pelo tempo, incommodos e dificuldades que nos poupam, algumas de que não poderíamos sahir sem pagar caro a nossa falta de conhecimento não só da lingua como dos costumes.

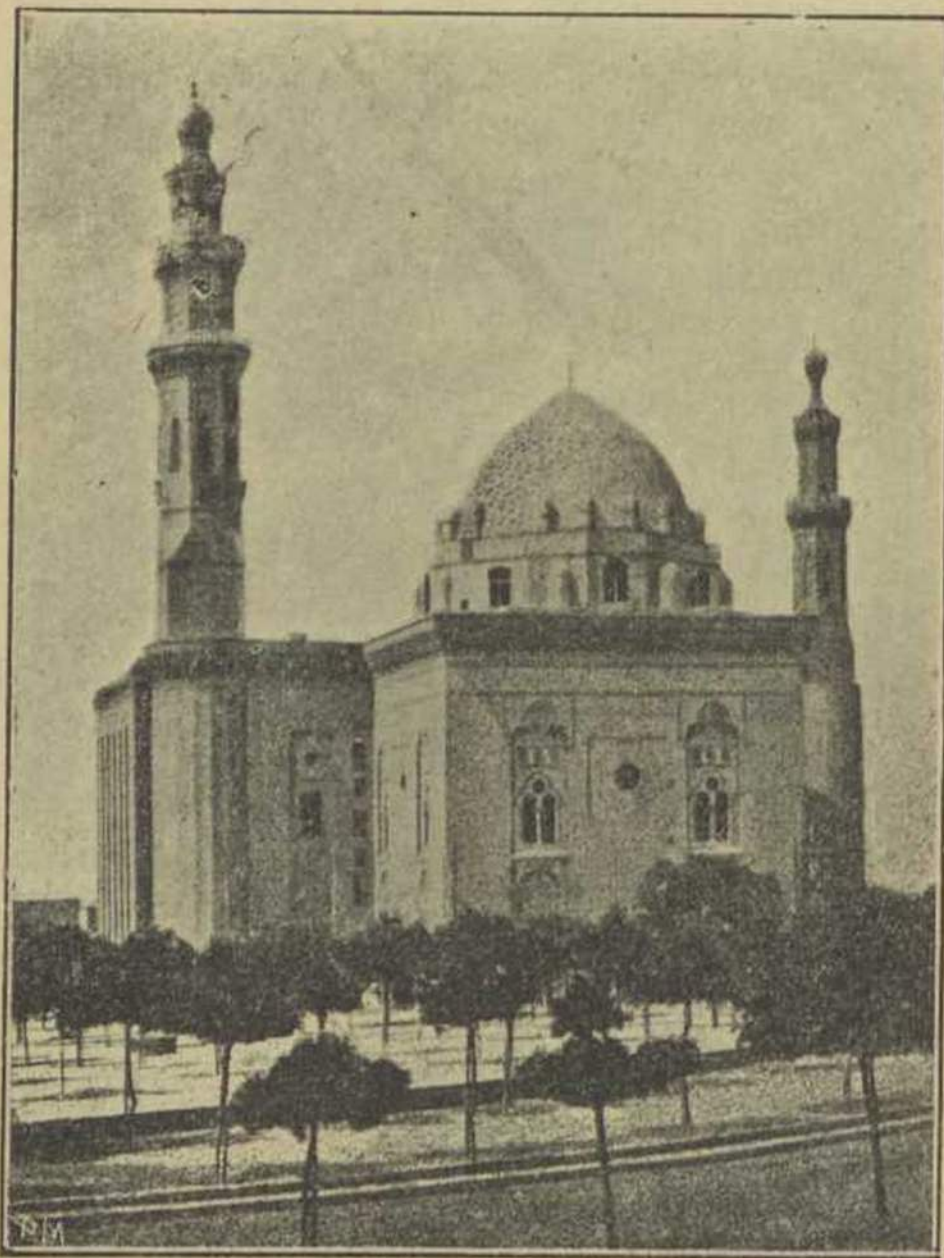
Não se deve deixar de visitar em especial as mesquitas de Ahmed Ebn Touloun, a mais antiga do Cairo, no genero

dade de animaes santos — por aqui ha santos de todas as castas e até havia deuses cães, leões, gatos etc. — são os dois que todos os annos levam a Mecca os tapetes, um do Cairo outro de Damasco, que vão cobrir durante um anno o tumulo do Propheta e de lá, os mesmos portadores, trazem os outros dois tepetes que foram postos no anno anterior.

Esta cerimonia repete-se todos os annos, e, no intervallo della, os camelos felizes nada fazem, sendo bem nutridos de boa comida.

Como se vê, são dois logares rendosos que, se isto fosse no nosso paiz, só seriam dados a camelos amigos do governo que estivesse no poder.

E' claro que estes tapetes ficam tendo um valor extraordinario, sendo difficil obtel-os, e só a musulmanos isso



Mesquita do sultão Hassam

é dado. No tumulo do kalifa Tenfik, pae do actual Khediva, ha dois destes preciosos tapetes.

Um exemplo da intransigencia musulmana que se relaciona com caminhos de ferro:

Ha annos, a França associada com a Allemanha (que estes dois inimigos tambem se associam quando lhes cheira a grossos interesses) levou o sultão da Turquia a conceder a construcção de um prolongamento das linhas da Asia Menor, ligando a linha de Konia ao Golpho Persico á da Syria e continuando esta até Medina e Mecca.

Era um projecto grandioso em que as difficuldades de construcção de 1860 kilometros atravez de um chaos deserto, onde a linha tinha que descer 246 metros abaixo do nivel do mar, para se elevar á cota de 1:200 atravez das montanhas arabicas, corriam parelhas com os resultados financeiros prodigiosos. Contam-se por centenas de milhares os peregrinos que todos os annos vão áquelles logares santos, onde todo o bom musulmano deve ir, ao menos uma vez na vida.

E os mahometanos são mais de 300 milhões, espalhados em todo o globo.

Pelo seu lado Abdul-Hamid pensava radicar nesse rasgo de modernismo a sua fama de propagador da fé do propheta.

Mas os crentes não o entenderam assim. Primeiro exigiram que, a construir-se a linha, o material não poderia ultrapassar a linha divisoria; era como nas relações entre a Hespanha e a França: na *fronteira* haveria trasbordo de gente e de tudo, nova machina e outras carruagens fariam o serviço do lado de Medina.

Depois vieram os interesses feridos dos que lucram com a exploração das caravanas fanaticas, e cada novo carril que a engenharia fixava era em breve arrancado, torcido, destruido. Um exercito da Syria não foi bastante para evitar esta interminavel *sabotage*.

A linha nunca conseguiu passar a fronteira de Hedjar, ficando cremos que em El Keibar, no planalto do Hisma.

E aqui está como o musulmano defende os seus logares santos contra a invasão do descrente.

Não o faz porem no que respeita ás visitas das mesquitas, onde se dá por muito satisfeito quando «o cão do christão» lá vae pagar as duas piastras de entrada.

E' que, fóra de Mecca, Al-Korão não lhes impede de perceberem que o turismo é uma fonte de receita, e, sobre este ponto, o estrangeiro é olhado como um motivo a explorar.

E, se assim o consideram melhor exploram.

E o peor é que não são só os arabes que nos fazem pagar tudo caro; os proprios europeus não lhes ficam atraz e assim o que seria bem pago por 10 só se obtem por 20 e quantas vezes por 30 e mais.

E' que a ambição da ganancia entra nos espiritos com a mesma facilidade com que as poeiras das areias do deserto nos entram pelas narinas.

O proprio Khediva é interessado em todas as principaes empresas lucrativas e até na propria companhia Cook.

Por isso ella tem um papel tão preponderante nas viagens do Egypto.

TRACÇÃO ELECTRICA

Congresso Internacional de Tremvias

A União Internacional dos Tremvias de Bruxellas pediu ao nosso governo que se faça representar no congresso internacional de tremvias que se realisa em Christiania em 5 de Junho do corrente anno.

Portugal

A Companhia dos tremvias electricos de Lourenço Marques, julgando-se prejudicada com a construcção do caminho de ferro que de Polana, atravessando a avenida marginal, vae ligar com a estação central da linha ferrea que segue para o Transwaal, pediu ao governo uma indemnisação a que julga ter direito. Sobre o assunto tem havido varias conferencias entre o representante daquella companhia e o sr. director geral das colonias e tambem entre o sr. ministro das colonias e o representante da Inglaterra em Lisboa.

Espanha

Acabam de ser feitas experiencias officiaes para substituição do vapor pela energia electrica no troço de linha entre Santa Fé e Gergal, da Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Espanha. Os resultados destas nada deixam a desejar, tanto assim que já se falla em ampliar o novo systema de tracção até Almeria.

Allemanha

São altamente animadores os resultados obtidos durante o primeiro anno de exploração da linha electrica Bitterfeld-Dessau, na qual circulam diariamente 20 comboios de passageiros e 10 de mercadorias. Actualmente, 12 dos primeiros e 6 dos segundos são rebocados por locomotivas electricas e os restantes por locomotivas a vapor; estas, porem, vão tambem ser substituidas por outras electricas, a fim de se proceder a novas e definitivas experiencias.

Em vista do exito alcançado pelas experiencias já feitas, vae ser electrificada a linha Halle-Leipzig-Magdebourg, com a extensão de 157 kilometros.

Os trabalhos de construção da estação electrica central de Muldenstein e das officinas, estão bastante adeantados.

Um dos assuntos que até mais agora se tem discutido e sobre o qual tem incidido particularmente as experiencias, é a escolha de um modelo de locomotiva satisfazendo a todos os requisitos de potencia e regularidade de marcha.

Experimentaram-se já oito typos differentes e todas as casas da Allemanha, constructoras de locomotivas electricas, foram convidadas a apresentar os seus modelos.

Panamá

Vão ser adquiridas quarenta locomotivas electricas destinadas a rebocar os navios nos diques do canal de Panamá. Abrir-se-ha primeiramente concurso para uma e as 39 restantes só serão encomendadas depois de feitas as experiencias com aquella.



CAMINHOS DE FERRO EUROPEUS

O mappa que a seguir publicamos e que extraimos da *Journal Officiel* mostra a situação das linhas ferreas dos diversos paizes europeus em 1 de janeiro de 1911, comparada com a de igual epocha do anno anterior.

Extensão das linhas em exploração:

	Em 1 de Jan. ^o de 1910	Em 1 de Jan. ^o de 1911
Allemanha..... kil.	60.299	61.148
Austria-Hungria..... »	43.717	44.371
Belgica..... »	8.278	8.510
Bulgaria..... »	1.746	1.780
Dinamarca..... »	3.484	3.527
Espanha..... »	14.956	14.904
França..... »	48.581	49.385
Gr. Bretanha e Irlanda.. »	37.457	37.579
Grecia..... »	1.580	1.580
Italia..... »	16.799	16.960
Luxemburgo..... »	512	512
Noruega..... »	3.002	3.092
Paizes-Baixos..... »	3.070	3.194
Portugal..... »	2.894	2.909
Roumania..... »	3.355	3.603
Russia e Finlandia..... »	59.403	59.559
Servia..... »	678	795
Suécia..... »	13.797	13.982
Suissa..... »	4.580	4.701
Turquia..... »	1.557	1.557
Malta e Jersey..... »	110	110
Totaes..... kil.	329.855	333.848



O inventor dos tremvias

Acaba de fallecer com 74 annos de idade, George Francis Train, o inventor dos tremvias.

Filho de um pequeno fazendeiro dos Estados Unidos, cedo abandonou os trabalhos ruraes para entrar, aos 18 annos, como empregado para uma agencia de viagens onde pela sua intelligencia e pelas suas excepçoes faculdades de trabalho breve conseguiu suplantat todos os camaradas. Sahindo da agencia iniciou a construção dos tremvias, sendo o primeiro aberto ao serviço em 1865.

Em 1868 já os caminhos de ferro americanos, como lhe chamavam, atingiam um desenvolvimento de 6.500 kilometros, apesar da opposição das empresas de transportes em commum já existentes e da porfiada lucta que teve que sustentar para conseguir a collocação dos rails nas ruas de mais movimento.

Pois este homem, que muitos julgarão ter conseguido uma fortuna com o seu invento, morreu pobre, numa miseravel mansarda de Nova York.

A linha ferrea Dakar-S. Louis

Entre os caminhos de ferro coloniaes cujo progresso mais se tem accentuado, figura sem duvida esta importante linha do Senegal, cuja extensão é de duzentos e sessenta e quatro kilometros.

Os primitivos projectos para a sua construção datam de 1856. A concessão, porém, só foi dada em 1880 e o primeiro troço de via, 200 kilometros, foi aberto à exploração em 1886.

Além das estações terminus, os portos de Dakar e S. Louis, a linha conta 23 estações das quaes as de Rufisque e Thiès são bastante importantes.

E' notavel a progressão das suas receitas, sobretudo depois de 1900. Assim, de 2.131.168 francos em 1900 ellas elevaram-se a 4.884.798 francos (aproximadamente 970:000\$000 réis na nossa moeda), em 1910, ou seja um accrescimento de 119 %, ao passo que as despesas, que ascenderam a 1.636.192 francos em 1900, atingiram, em 1910, 2.430.301 francos, o que representa um augmento apenas de 48 %.

Os lucros liquidos annuaes elevaram-se pois de réis 99:000\$000 a 490:000\$000 réis, approximadamente, no citado decénio.

No mesmo periodo de tempo o numero de viajantes augmentou 354.721 para 690.272; o trafego de mercadorias de 155.800 toneladas para 308.087.

Todavia, a progressão do augmento de trafego de passageiros tem-se mantido mais constante do que a do de mercadorias, o que é devido à maior ou menor colheita de arachides, cujo transporte abrange em media dois terços do total de mercadorias.

Por este facto, e em vista da má colheita, calcula-se que a receita diminuisse cerca de um milhão de francos no anno passado, mas este decrescimento é puramente accidental e não influirá no dividendo.

Este, que em 1900 foi de 38 francos por acção de 500 francos nominaes attingiu, em 1910, 55 francos, sendo de prevêr que a situação financeira da empresa permita manter este dividendo, apesar da diminuição de receita a que alludimos.



Felix Celso

Recebemos a visita deste illustre jornalista, director da importante revista «Brazil-Ferro-Carril» do Rio de Janeiro.

Sua excellencia, que vem à Europa em viagem de estudo, demorar-se-ha alguns dias entre nós, tencionando visitar as principaes linhas ferreas do paiz e examinar de perto o funcionamento dos nossos serviços ferroviarios, sendo de esperar que as direcções respectivas lhe concedam todas as facilidades.

Damos-lhe as boas vindas, agradecendo, penhorados, a sua gentileza.



«Mundo Ilustrado»

E' no proximo dia 7, como temos dito, que deve sahir o 1.^o numero desta revista.

Não insistimos em encarecer o seu valor, quer pelo lado artistico, quer pelo litterario, porque os nossos leitores já teem delle conhecimento, tanto pelo prospecto que lhes foi distribuido, como pelas noticias que aqui temos dado.

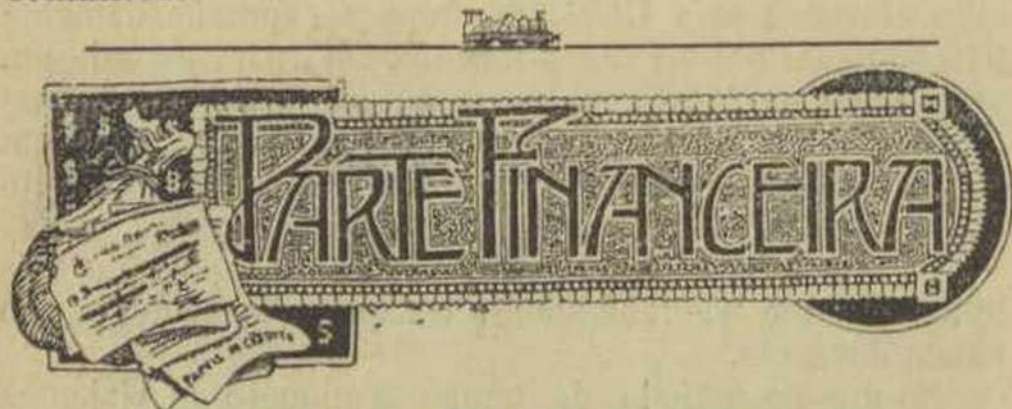
Uma coisa apenas queremos frizar: o «Mundo Ilustrado» será uma publicação unica no genero em Portugal. Todos ali encontrarão assuntos que lhes prendam a attenção, desde as narrações das lendas e costumes dos mais remotos povos, até às questões de mais palpitante actualidade; desde os estudos scientificos até aos contos cheios

de sentimentalismo e ás descripções pittorescas da nossa linda terra.

Recebem-se assignaturas nos nossos escriptorios, na sede no Porto, Rua de S. Ildefonso, 425, nas diversas agencias da provincia, e será posto á venda em todas as tabacarias do Porto e Lisboa e principaes terras do paiz, bem como será vendido nas ruas de Lisboa e Porto, e nas estações de caminho de ferro, pelos vendedores de jornaes.

O preço de assignatura é de 850 reis por trimestre, e avulso de 60 reis, como temos dito.

Continuam a acceitar-se agentes em todas as localidades do paiz e bem assim nas estações de caminhos de ferro que tenham certo movimento, aos quaes se dá boa commissão.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 2.º semestre de 1911

1.070 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau:

2.709—	2.710—	3.095 a	3.099—	3.236 a	3.246—	5.720—
5.721—	10.798—	10.802—	13.665—	16.156—	17.084—	17.177—
18.018—	18.019—	18.828—	18.980—	19.007—	19.008—	19.019—
19.020—	19.309—	27.686—	32.524—	32.991 a	32.994—	35.813—
37.054—	37.762—	38.076—	38.244—	38.928—	39.844—	39.845—
40.433—	40.639—	42.680 a	42.694—	45.171 a	45.190—	45.221 a
45.224—	46.148—	46.686—	48.944—	50.359—	51.942—	52.466—
55.102—	55.103—	56.108—	56.286—	58.268—	58.451—	58.452—
58.760—	58.761—	59.162—	61.625—	63.401—	68.323—	68.324—
71.857 a	71.859—	72.580—	72.581—	72.835 a	72.837—	73.293—
73.294—	73.827—	73.828—	73.885—	78.557—	86.909—	114.265—
114.266—	114.271—	114.272—	136.567—	138.501—	138.711—	139.247—
141.269—	143.489 a	143.493—	144.668 a	144.672—	145.451—	145.452—
145.861—	145.862—	145.879—	146.036 a	146.047—	146.050—	146.854 a
146.862—	146.906—	147.653—	147.654—	148.669—	151.727 a	151.730—
151.789 a	151.794—	153.898—	154.043 a	154.045—	167.341 a	167.345—
169.193 a	169.195—	170.108—	170.443—	171.023 a	171.028—	171.395 a
171.397—	171.680 a	171.688—	172.020—	172.122—	172.128—	173.694 a
173.698—	173.835—	174.432—	174.433—	175.790—	175.791—	176.039 a
176.044—	176.425 a	176.428—	176.487 a	176.489—	177.537 a	177.539—
181.203—	182.585 a	182.588—	182.769 a	182.771—	184.684—	184.685—
192.639—	192.640—	192.643 a	192.647—	194.469—	195.597—	195.598—
195.668—	195.870—	198.323—	198.974—	198.976—	199.272—	199.740 a
199.743—	199.888 a	199.891—	199.976—	201.381—	201.382—	202.352—
204.371 a	204.374—	204.384 a	204.388—	204.411 a	204.415—	204.597—
204.598—	204.605—	204.606—	204.654—	204.727—	204.812 a	204.815—
205.405—	206.140—	206.142—	206.272—	206.273—	206.623—	207.626—
207.627—	208.415—	210.058—	211.418 a	211.420—	212.122 a	212.133—
214.217—	214.376—	215.999 a	216.002—	216.219—	216.606—	216.607—
217.906—	217.907—	218.311—	218.877 a	218.908—	218.918 a	218.942—
218.945 a	218.992—	219.468 a	219.477—	220.846 a	220.849—	220.924 a
220.927—	222.603—	222.604—	222.691—	225.276 a	225.283—	228.261—
228.481—	228.616—	229.543—	229.879—	231.804—	233.288—	233.522—
233.608—	234.361—	234.362—	234.393 a	234.407—	234.449 a	234.462—
234.540—	234.606 a	234.626—	234.846 a	234.849—	235.741—	235.869—
236.544 a	236.548—	236.563—	236.564—	237.094—	238.037—	238.038—
238.083—	238.084—	238.358 a	238.360—	239.377 a	239.380—	240.495—
241.216—	241.217—	241.831—	242.236 a	242.238—	242.395 a	242.399—
242.429 a	242.434—	242.931—	243.588 a	243.592—	246.790—	247.195 a
247.199—	247.888—	248.231—	248.380—	249.366—	249.367—	250.002 a
250.004—	250.059—	252.474—	254.671—	255.252—	255.346—	259.383—
259.384—	259.461 a	259.467—	259.833—	259.835—	260.335—	260.574—
263.482—	263.483—	266.432 a	266.441—	268.223—	268.224—	268.247—
268.250—	269.007—	269.314 a	269.317—	269.690 a	269.692—	270.001 a
270.006—	270.098—	270.644—	271.648—	272.032—	272.315—	272.316—
272.366—	273.237—	275.480 a	275.486—	275.576—	276.765—	276.766—
277.262—	277.713—	279.024—	281.778—	283.218—	283.228—	283.343—
283.771—	284.249—	284.250—	284.283—	284.284—	287.475—	288.216—
288.539—	288.868 a	288.872—	289.348—	291.131—	291.627—	292.453—
292.454—	292.719—	294.523—	294.524—	295.630 a	295.637—	295.728—
295.924—	296.488—	296.489—	296.695—	297.252—	297.894 a	297.900—

297.939—	298.854 a	298.856—	298.875—	299.992 a	299.997—	300.200—
300.552 a	300.554—	300.628—	300.652 a	300.654—	301.034 a	301.036—
301.038—	301.039—	301.763—	301.764—	301.806—	303.320—	304.163 a
304.178—	304.275—	305.039—	306.920—	307.420 a	307.422—	308.153—
308.154—	308.741—	308.742—	311.952—	311.953—	313.288—	313.611 a
313.615—	315.240—	315.378—	315.384—	315.515—	315.743—	316.019 a
316.023—	316.062—	316.748—	317.629—	317.640 a	317.650—	317.778—
318.004 a	318.007—	319.673—	320.470 a	320.472—	320.476 a	320.480—
321.417—	323.047—	323.048—	323.536—	323.537—	325.461—	325.985—
326.830—	327.415—	327.416—	327.422—	328.104—	328.319—	329.592—
329.593—	329.770—	329.892—	330.536 a	330.545—	330.866 a	330.872—
330.996—	330.997—	331.518 a	331.520—	331.717—	334.892—	334.893—
335.541—	336.369—	336.370—	336.374—	336.375—	336.380—	336.987—
336.988—	339.106 a	339.108—	340.165—	340.525 a	340.528—	340.871—
344.504 a	344.523—	345.461 a	345.463—	348.460 a	348.463—	348.753—
348.754—	348.799—	348.800—	348.912—	350.367—	350.368—	350.847—
350.848—	352.295—	352.927—	353.047 a	353.052—	353.553—	353.554—
353.561 a	353.574—	353.627—	353.628—	353.643—	354.422—	354.839—
357.288—	358.809—	358.810—	360.044—	360.048 a	360.056—	360.087—
360.578 a	360.597—	360.775—	361.565—	363.793 a	363.797—	363.811 a
363.815—	365.203—	365.629—	366.058—	366.059—	366.502—	366.934—
367.126 a	367.128—	367.512—	367.513—	367.851—	367.969—	367.970—
368.900—	370.324—	371.715—	371.962—	372.048—	372.049—	373.483 a
373.489—	373.670 a	373.676—	374.626—	374.775—	374.776—	374.959—
374.960—	377.641—	377.647—	377.648—	377.907—	378.602 a	378.604—
379.762—	379.763—	380.518 a	380.521—	380.568—	381.554—	381.574—
381.575—	382.840—	382.980 a	382.983—	386.921 a	386.933—	387.250—
387.560 a	387.563—	387.646—	387.647—			

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

(Continúa).

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Março de 1912.

Um dos assuntos mais palpitantes da quinzena que findou, posto que não fosse o que mais prendeu a attenção do publico, pois que este, em regra, só se interessa pela politiquice, ligando uma importancia secundaria a factos que são de capital interesse para o futuro da patria, é, sem duvida, a tentativa de compra, por parte de um *trust* com capitães inglezes e parece que alguns francezes, de todas as roças das nossas ilhas de S. Thomé e Príncipe, a mais prospera de todas as nossas colonias.

Tal negocio, a consumir-se, representaria a perda do nosso dominio naquellas florescentes ilhas, que passariam de facto a ser propriedade do estrangeiro, com o agravo ainda de sermos nós quem tinha de manter uma soberania que só ficávamos exercendo *in nomine*, sem contar com as reclamações de resolução difficil e as indemnisações que tarde ou cedo appareceriam com pretextos varios, e das quaes temos já bem dura experiencia.

Consta que os roceiros vão consultar o governo sobre se esta transação poderá affectar os interesses e a dignidade do paiz.

Nós julgamos que ella nos será grandemente prejudicial, como é tambem altamente anti-patriótica.

Oxalá que a miragem seductora dos 27.000 contos, que o *trust* se propõe pagar pelas referidas roças, não offusque a razão e o patriotismo de quem lhe cumpre velar pelos destinos das nossas colonias, que são os da Patria.

Já foi nomeada a commissão para tratar da questão do Caminho de ferro de Ambaca, fazendo parte della varios deputados e senadores.

A referida commissão iniciou já os seus trabalhos, sendo de prevêr que desta vez se chegue á tão desejada solução.

No parlamento tratou-se de um projecto de realisação de um emprestimo para construcção de estradas e o sr. ministro das finanças apresentou um projecto de lei sobre o pagamento em ouro dos direitos aduaneiros.

Bom é, pelo menos uma vez por outra, tratar de assuntos desta natureza, embora elles não tenham o condão de despertar o entusiasmo da galeria.

Volto a occupar-se o Senado do projecto de regulamentação do jogo, que parece ter o poder magico de prender a attenção dos illustres senadores.

Bastantes vezes temos aqui combatido o immoral projecto, por isso nos limitamos a repetir que é lamentavel que se perca tanto tempo com tal discussão, quando ha assuntos de tanta urgencia a estudar, e que bem mereciam a preferencia.

A Companhia do Credito Predial publicou o seu relatório da gerencia de 1911, do qual destacamos o seguinte:

As disponibilidades em 31 de dezembro representavam 1.052 contos em numerario, á excepção de 21 contos em fundos fluctuantes.

A importância de débitos pagos aos Bancos de Portugal e Commercial de Lisboa e à casa Fonseca e Araújo, de juros pagos em dinheiro aos obrigacionistas de compra de 3.500 obrigações, foi de 1.460 contos.

As antecipações de prestações elevaram-se a 663 contos, um pouco mais do que a media annual dos ultimos 20 annos.

A conta de ganhos e perdas accusa um saldo de 200 contos.

O mercado resente-se das más noticias agricolas, e do mesmo modo as grêves de Inglaterra e a má situação dos mercados estrangeiros reflectem-se no nosso.

A libra vendeu-se hoje a 4\$970 réis e comprou-se a 4\$900 réis e o cambio Rio -Londres fechou a 16 17/64 ou 14\$780 francos a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE MARÇO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 3/4	48 5/8	48 5/8	48 1/2
" 90 d/v	49 1/4	—	49 1/8	—
Paris cheque	585	588	586	589
Berlim "	240 1/2	241 1/2	241	242
Amsterdam cheque	407	409	408	410
Madrid cheque	905	915	900	910

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MARÇO													—
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,30	37,25	37,20	37,20	37,19	37,20	37,20	37,25	37,30	37,50	37,50	37,50	37,50	—
Divida Interna 3% coupon	37,40	37,40	37,40	37,40	37,40	37,38	37,40	37,40	37,41	37,50	37,50	37,55	37,55	—
" 4% 1888, c/premios	—	20,200	20,150	20,150	20,150	20,150	20,150	20,150	20,200	20,200	—	20,200	20,200	—
" 4% 1888/9	53,500	—	53,200	53,300	53,320	53,300	—	—	53,500	53,500	52,000	—	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	48,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	9,000	9,000	8,950	9,000	8,950	—	9,000	9,000	9,000	—	—	—	—
" 4% 1905, (C. de F. Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C. de F. Est)	—	—	79,000	—	79,000	—	—	—	79,500	79,600	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	64,800	64,800	64,700	64,700	64,800	64,800	64,800	64,800	64,800	64,800	65,000	64,900	64,800	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	67,500	—	—	67,300	67,300	67,300	67,200	67,300	67,200	67,200	—	—	67,400	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	152,500	—	152,300	152,000	—	152,300	—	152,500	—	152,500	152,500	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	126,000	—	127,000	—	—	—	—	—	129,000	—	—
" Commercial de Lisboa	—	91,100	91,100	91,200	—	91,500	91,500	—	92,000	—	—	93,000	93,000	—
" Nacional Ultramarino	94,500	94,500	94,500	—	—	94,000	—	—	94,200	94,000	94,900	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	61,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	63,400	63,400	—	—	—	—	—	—	63,900	63,800	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	61,800	61,800	61,700	61,700	—	—	—	—	—	61,400	61,300	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	86,800	86,800	86,500	86,200	86,300	—	86,200	86,200	86,000	86,100	—	86,300	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	63,000	—	—	—	—	—	—	—	—	63,000	63,000	63,000	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	49,500	49,500	—	49,500	49,200	—	49,400	—	49,900	49,890	49,800	49,800	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	15,900	15,900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	61,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	60,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	88,400	88,500	—	—	—	—	—
prediaes 6 %	—	81,500	81,500	81,500	—	—	81,500	—	—	—	81,600	—	83,000	—
" 5 %	80,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,000	—	—	—
" 4 1/2 %	65,55	65,60	65,60	—	65,45	65,20	65,30	—	—	—	65,35	65,37	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	36	35,50	—	35,50	35,50	36	36	—	35,50	—	36	36	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	436,50	436,50	439,50	442,25	444,50	444,50	443,50	—	443,25	439	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	206,50	302	306	303	305	305	304,50	306	300,50	—	—	—	—
Andaluzes	—	320	320	320	320	—	321	320	321	321	321	322	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	250	250	250	248	248	252	255	253	252	253	250	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	—	285	288	291	290	289	286	289	289	290	289	—	—
" Companhia da Beira Alta	165	165,50	164	164,25	—	163	164	—	164	164	165	164	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	65,50	65,50	65,50	65	65,25	65	65	65	65	65	65	65,50	—	—
Londres: 3 % portuguez	—	—	86,50	86,50	86,12	—	86,75	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1911-12		1910-11		Differença em 1911-12	1911-12	1910-11	Differença em 1911-12	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	4 Março	1.073	969.842.000	1.073	1.031.444.000	— 61.602.000	903.860	961.270	— 57.410
	Vendas Novas...	" "	70	16.162.000	70	11.064.000	+ 5.098.000	230.885	158.055	+ 72.830
	Coimbra a Louzã.	" "	29	4.590.000	29	4.301.000	+ 289.000	158.275	148.310	+ 9.965
Sul e Sueste.....	10 Fevereiro	681	185.158.115	681	164.488.120	+ 20.669.995	271.890	241.540	+ 30.350	
Minho e Douro	" "	433	168.180.000	433	187.610.548	— 19.430.548	388.405	433.280	— 44.855	
Beira Alta	23 Março	253	62.287.936	253	59.433.804	+ 2.854.132	246.195	234.915	+ 11.280	
Companhia Nacional ..	18 Fevereiro	185	19.296.929	185	20.992.715	— 1.695.786	104.305	113.475	— 13.475	
Guimarães	30 Novembro	56	136.617.915	56	130.696.539	+ 5.921.376	2.439.605	2.333.866	+ 105.739	
Porto á Pova e Famalicão	31 Dezembro	64	172.850.887	64	172.325.694	+ 525.193	2.700.795	2.692.588	+ 8.207	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	31 Janeiro	3.681	11.371.451	3.681	9.969.516	+ 1.401.935	3.089	2.708	+ 381	
Madrid-Zaragoza-Alicante	29 Fevereiro	3.664	19.752.675	3.664	17.683.140	+ 2.069.535	5.391	4.826	+ 565	
Andaluzes ..	31 Janeiro	1.083	2.205.765	1.083	1.758.197	+ 447.568	2.036	1.623	+ 413	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	10 Março	777	1.602.214	777	1.617.430	— 15.216	2.062	2.081	— 19	

AUTOMOBILISMO

California

Em Los Angeles inaugurou-se ha algum tempo um serviço telephonico que permite aos automobilistas, quando em viagem, communicarem com as povoações.

Para isso estão collocadas ao longo das estradas, nos postes que supportam a linha telephonica, umas pequenas caixas fechadas que os automobilistas socios da empresa podem abrir, communicando por meio dellas com as estações das localidades proximas e por intermedio destas com os subscriptores da rede.

Inutil é encarecer a importancia desta inovação, sobretudo quando, em virtude de qualquer accidente, os viajantes careçam de soccorro urgente, e a sua acceitação tem sido de tal forma animadora que se projecta estabelecê-la em todo o paiz.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

A travessia do Atlantico

Os dois arrojados aeronautas Paul Gans e Joseph Brucka, o primeiro de Munich e o segundo de Chicago, vão proceder a experiencias, nos arredores de Berlim, de um dirigível com dois motores de 110 H. P.

Terminadas ellas será o aparelho transportado para Tenerife, ponto de partida escolhido para a travessia do Atlantico em direcção á America, a qual contam levar a cabo brevemente.

França

A aviadora Suzanne Bernard, ao tentar uma prova de altura, em Etampes, cahiu em virtude de um redemoinho de vento, morrendo instantaneamente. Tinha apenas 19 annos de idade.

— O aviador Salmel partiu de Paris em 8 do passado mez e, depois de ter feito uma *atterrissage* em Berck, chegou a Chatham ao cabo de uma hora.

Allemanha

Em Dusseldorf, o aviador Kleine cahiu de 100 metros de altura, morrendo instantaneamente.



Linha de Cintra

Costuma a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelecer, durante o verão, 10 comboios rapidos para Cintra. Mas, com as paragens ultimamente creadas, na Amadora e em Queluz, deixaram esses comboios de fazer o trajecto Lisboa-Cintra em 35 minutos no sentido ascendente e 30 no descendente, para o fazerem em 42 e 38 respectivamente, differença que é relativamente importante, e peior ainda a agravante de elles se encherem de passageiros para Amadora e Queluz, e os passageiros de Cintra serem forçados muitas vezes, por esse facto, a irem de pé até áquellas estações.

Sendo Amadora e Queluz duas estações de grande movimento, não lhes contesto o direito de exigirem comboios rapidos, mas entendo que por motivo nenhum se deve sacrificar Cintra, uma estancia de verão a que está reservado um grande futuro, e que deve a sua importancia presente, em grande parte, aos comboios expressos que tornam a viagem extraordinariamente rapida e comoda.

Para alem de Cintra temos Collares, uma linda villa, com uma soberba paysagem, que julgo muito se desenvolverá quando as communicações com Lisboa forem mais

rapidas e economicas, como fizemos notar num artigo publicado no ultimo numero da *Gazeta*, e temos ainda a encantadora Praia dos Maçãs, que da mesma forma progredirá quando os electricos accelerarem um pouco mais a marcha e as demoras em Cintra não forem tão longas.

Ora, como já disse, a todos assiste razão, tanto a Cintra como a Queluz e Amadora, mas deve-se procurar harmonisar as coisas de forma a haver compensações de parte a parte, sem prejuizo dos interesses e legitimos direitos das localidades em questão.

Tendo Cintra 10 comboios rapidos diarios, durante o verão, dos quaes 7 param na Amadora e Queluz, e 3 apenas no Cacem, no sentido ascendente; 5 com paragem em Amadora e Queluz, e igual numero com paragem só no Cacem, em sentido descendente, seria preferivel ficar reduzida a 8 comboios rapidos sendo 7 só com paragem no Cacem e um com paragem na Amadora e Queluz, que podia ser o ultimo comboio quer no sentido Lisboa-Cintra quer no inverso.

E, com a economia a fazer com a suppressão dos dois rapidos, far-se-hiam 5 comboios, tambem rapidos, entre Lisboa e Queluz-Bellas, com paragem apenas na Amadora, sendo 2 de manhã e 3 de tarde.

Ganharia assim Cintra porque se via liberta das paragens em Queluz e Amadora; ganhariam estas estações pois teriam comboios rapidos com material suficiente para para o transporte dos passageiros e ganharia por fim a companhia, que, desta forma, deixaria de ter os seus comboios tão pesados, com as carruagens vacias entre Queluz e Cintra.

Parece-me tambem que com a suppressão das paragens na Amadora e Queluz, o que tornava menor a composição dos comboios, talvez se podesse fazer a viagem de Lisboa a Cintra em 30 minutos e 25 no sentido inverso o que seria de grande vantagem para os passageiros, visto que *time is money*.

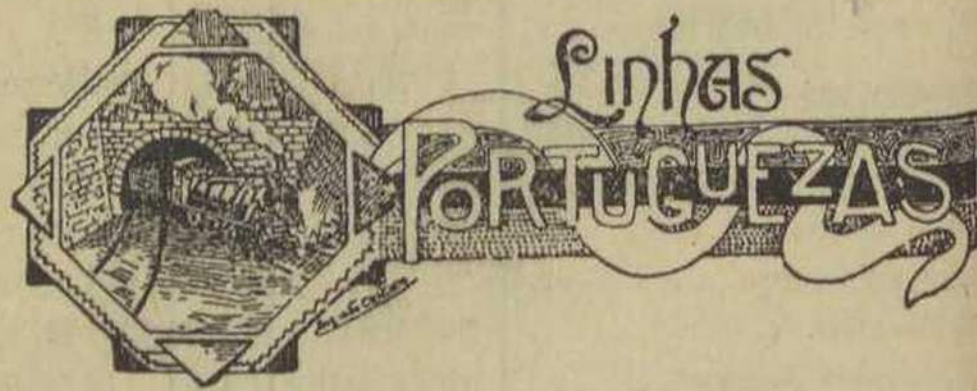
G. M.



Brinde

Recebemos da casa Paulo Guedes & Saraiva, com papelaria e officinas typographicas na R. Aurea, um calendario-brinde para o anno corrente, homenagem ao grande pintor Silva Porto, fallecido em Lisboa em 3 de Junho de 1893. Acompanhando uma magnifica photographia do saudoso artista, vem algumas notas biographicas enaltecendo a sua memoria, preito bem justo a quem, como elle, tanto honrou a arte nacional.

Agradecemos a offerta.



Mossamedes. — Foi dada ordem para se activarem os trabalhos de construcção desta linha até ao kilometro 182 e estuda-se actualmente a directriz definitiva desde o referido kilometro até ao planalto de Lubango.

De Lubango será prolongada até Huilla.

A receita deste caminho de ferro no mez de dezembro ultimo foi de 5:260\$000 reis, e o peso das mercadorias transportadas 539 toneladas. Em igual epoca do anno anterior a receita havia sido 2:531\$000.

Carregado a Merceana. — Foi pedida auctorisação para o estabelecimento de uma linha ferrea, assente

no leito das estradas, entre o caes do Carregado e Mercena.

S. Thomé. — Deve inaugurar-se em 20 do corrente mez o troço de dezoito kilometros de extensão entre S. Thomé e Trindade.

Cintura e Cascaes. — Os engenheiros srs. Louis Forquenot e Ferreira de Mesquita estão tratando da substituição dos viaductos em que estas linhas ferreas atravessam as ruas da capital, por communicações subterraneas. Para esse fim realizaram já uma conferencia com a camara municipal.

Norte. — Deve inaugurar-se brevemente o novo apeadeiro de Salreu, situado ao kilometro 285,3, entre a estação de Estarreja e o apeadeiro de Canellas.

Destina-se apenas ao transporte de passageiros sem bagagens.



Espanha

Segundo informa a *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, estão em Soria (Espanha) os representantes do «Nacional City Bank» de Nova York, que se propõe construir uma linha ferrea entre Valencia-Madrid-Soria e França. Está-se já procedendo ao seu estudo, que está bastante adeantado na parte entre a fronteira franceza e Soria. Um dos engenheiros que executam estes trabalhos foi engenheiro chefe das obras do canal de Panamá.

Em virtude do apparecimento de grande quantidade d'agua em algumas galerias, que arrasta na sua corrente porções grandes de terra, estão suspensos os trabalhos de perfuração do tunel de Samport na secção espanhola da linha ferrea de Canfranc.

Hollanda

Vae construir-se uma linha ferrea entre Ruremond, na provincia de Limbourg, e a fronteira belga na direcção de Kessenich.

Russia

O governo do imperio moscovita projecta unir o mar Negro ao Caspio por uma linha ferrea, atravessando o Caucaso num tunel grandioso de 30 kilometros de extensão.

Pensa-se em começar os trabalhos no proximo anno de 1913, calculando-se que elles se prolongarão durante 7 annos, mas ainda se não fez um orçamento rigoroso das despesas por se ignorarem as difficuldades de perfuração que podem sobrevir, resultantes de não ser bem conhecida a natureza dos terrenos da cordilheira a atravessar.

Bulgaria

Foi aberta á exploração em 11 de fevereiro passado a nova linha Gabrovo-Tzareva. Apesar da sua pequena extensão — apenas 17 kilometros — é grande o seu valor por ligar a importante povoação industrial de Gabrovo com a rede ferroviaria bulgara, de que até aqui tem estado isolada.

Turquia

A empresa concessionaria dos caminhos de ferro de Hodeidah prosegue com toda a actividade na construcção destes. Brevemente deve ser aberto ao publico o ramal ligando o porto de Djébonah com Hodeidah, de 17 kilometros de extensão.

Estados Unidos

A «New York Connecting Railway Company» está actualmente ultimando os estudos de uma ponte gigantesca sobre o rio Hell Gate, devendo os trabalhos de construcção da mesma começar em breve.

Terá um comprimento approximadamente de 5 kilometros e custará cerca de 100.000.000 de francos (approximadamente 20 mil contos de réis).

Brazil

A «Estrada de ferro Douradense» foi auctorizada a prolongar a sua linha de Bariry até ás margens do rio Catalha.

Vão em breve iniciar-se os trabalhos de construcção do ramal de Porto Feliz, pertencente á «Sorocabana Railway Company», e bem assim do ramal Itacy-Campinas, da mesma Companhia.

ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de agua-raz

No dia 15 do corrente, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3 toneladas de agua-raz.

As condições estão patentes na repartição central do serviço dos armazens geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas ás 16.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

PORTAS PARA FORNALHAS

Franz Marcotty deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que neste paiz lhe foi concedido pela patente N.º 7246, para «porta oscillante para fornalhas de caldeiras a vapor». Para tratar e informações o agente official de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capellistas, 178, 1.º, Lisboa.

Adsella

Apparellhos para purificar azeite,
Apparellhos para trasfegar azeite,
Guarnições para vasilhas de azeite,
Surdinas,
Parachispas,
machina para lavar e limpar
o algodão sujo e separar o azeite
Caixas para algodão,
Ventiladores,
Monta-correias,
Laminadores de tubos,
Apparellhos de salvação para
minas,
Apparellhos para a ex-
tincção de incendios,
Retretes para minas,
Apparellhos para
produzir agua de
Seltz e limo-
nada.

Catalo-
go n.º 24-B
envia-se por
pedido a

Jul. Zintgraff
CONSTRUÇÕES MECHANICAS,
Colonia, Allemanha.

ANIMATOGRAPHOS

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Domingos, matinées com programmas escolhidos para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIADANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

BILBAU Gran Hotel Viscaya.— Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.— 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis comodidades e aceito; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.º ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA G. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2.º

LISBOA Ganha & Formigal.—Artigos de merceria.—Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID Gran Hotel de Londres.—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. 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. Esteliez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE ABRIL DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 30	10 6	10 15	10 31
10 3	10 19	10 41	10 59
4 35	4 51	5 15	5 31
6 15	6 31	6 55	7 11
12 1	12 17	12 39	12 55

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 25	7 56	8 3	8 40
8 15	8 51	9	9 30
10 45	11 16	9 20	9 50
1 35	2 6	11 24	11 54
3 5	3 36	12 45	1 15
5 20	5 55	2 15	2 45
6	6 36	3 45	4 15
7 35	8 6	6 3	6 31
9 5	9 36	8 40	9 15
10 35	11 6	9 45	10 15
1 5	1 41	11 15	11 45

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	6 35	7 41
6 50	7 58	7 20	8 26
8 40	9 38	8 23	9 13
9 45	10 21	9 31	10 7
10 20	11 17	9 48	10 44
11 15	11 51	10 30	11 6
11 20	12 28	11 26	12 30
12 50	1 58	12	12 36
2 15	2 51	12 50	1 56
2 20	3 28	2 22	3 28
3 45	4 21	3	3 36
3 50	4 57	3 50	4 56
4 15	5 51	4 30	5 6
5 22	6 13	5 6	5 53
5 55	6 46	6	6 36
6 45	7 21	6 50	7 56
6 48	7 55	7 30	8 6
8 15	8 51	7 40	8 46
8 20	9 28	8 4	8 51
9 45	10 21	9	9 36
9 50	10 58	9 55	11
11 20	11 56	10 30	11 6
11 25	12 33	11 25	12 30
12 50	1 26	12 5	12 41
1 5	1 46	1 35	2 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 40	5 9
4 23	5 3	6 43	7 25
8	8 40		

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 22	8 48	5 43	6 45
8 40	9 46	7 23	8 25
10 5	11 11	8 6	9 10
12 25	1 1	9 7	9 45
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
5 15	5 57	1 21	2 22
5 29	6 44	3 19	4 20
6 55	7 43	4 16	4 53
7 5	8 8	5 14	6 17
8 59	10 11	6 12	6 50
10 30	11 34	7 45	8 44
11 40	12 43	9 12	10 10
1	2 10	11 15	12 14

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
8	8 10	7 18	7 28
5 10	5 18	9 40	9 48
		6	6 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Saavedra	Lisboa-R.	
7 52	8 35	10 3	10 47
8 47	9 30	11 9	11 53
11 35	12 18	12 31	1 14
1 45	2 28	2 45	3 28
3 8	3 51	5 41	6 24
4 15	4 58	6 23	7 10
5 21	6 4	7 30	8 14
7 27	8 9	8 37	9 21
9 7	9 51	10 42	11 26
10 50	11 34	11 55	12 38

Mais os da Póvoa e V.ª Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Póvoa	Lisboa-R.	
10 17	11 15	1 32	2 30

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
12 31	1 50	6 18	7 35
1 5 9	6 1	7 37	9
6 40	8 2	8 42	10
11 50	1 13	3 19	4 46
1 13	2 36	9	10 23

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
5 9	6 32		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
6 20	10 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 30	11 4	4 35	10
5 9	8 8	12 7	6 7
		8 40	12 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7 30	11 55	5 37	10
		10	12 55
		4 40	7 55
		11 40	4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
9 10	8 31	7 15	6 7
11 8	4 25	9 50	3 43
2 15	1 18	3 25	1 13
5 10	11 57	5 14	10 50
6 30	1 6	9 32	7 5
10 10	8 11		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
		3 20	2 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
11 15	7 30	8 20	3 43
1 5 2	10 10		6 7
8 20		9 48	2 45
10 10	8	5 29	1 13
			4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 15	10 14	3 43	
5 2	12 10	6 45	6 7
8 40			1 13
10 10	7 47	6 24	4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 15	11 59	5	3 43
8 40	10 33		6 7
10 10		3 40	1 13
			4 34

C. Branco Guarda C. Branco

3 22 11 22 7 40 3 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 5	4	4 55	7 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
8	2 30	10 19	4 48

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 54	6 52	11 25	1
		10 35	12 4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
6 5	7 34	7 50	9 19
12 23	1 42	2 40	3 53
4 38	5 53	6 8	7 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 52	9 43	10 45	11 44
12 30	1 23	4 12	5 9
5 20	6 13	9 15	10 16
8 50	9 43	10 25	11 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
1	2 30	5 30	7 15
5 57	7 31	8	9 36
4 10	5 38	6 14	7 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10 19	12 58	6 10	8 43
2 15	4 40	12	2 30
6 30	8 57	6 38	9 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Albergaria	Aveiro	Albergaria	
6 45	8 46	9 45	11 45
2 50	4 51	6 50	8 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 10	9 55	5 30	7 32
2 30	4 17	10 40	12 31
7 45	9 36	5 18	6 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 20	12 45	4 24	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 30	4 41	2 28	9 40
2 33	7 36	10	4 32
10 25	6 16	2 29	6 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6	6 35
8 35	9 10	8 25	9
9 50	10 25	9 55	10 30
11 10	11 45	11 35	12 10
1 25	2	1 5	1 40
2 45	3 20	3 5	3 40
4 40	5 15	4 35	5 10
5 40	6 15	6 2	6 40
8 40	9 20	7 35	8 15
11 10	11 50	10 5	10 45
h 1	c 1 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 35	10 11	8 40	10 30
11 10	12 53	11 48	1 40
2 45	4 18	3 22	6 40
5 40	7 20	6	8 15
8 40	10 18	8 50	10 45

Lisboa Setubal Lisboa

8 35 10 10 8 48 10 30

11 10 12 51 10 50 12 10

2 45 4 18 2 3 40

5 40 7 16 6 20 8 15

8 40 10 20 9 10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 20	12 23	4 15	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
10 20	11 10	4 15	4 55
5 12	5 50	8 25	9 11
11 43	12 23		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8 35	3 5	6 30	1 40
5 40	12 45	2	8 15

Lisbon	Portimão	Lisbon
8 35	6 10	10 30
8 40	6 53	6 40
6 35		
Portimão	Tunes	Portimão
3 35	4 45	11 49
		12 50



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 9 — GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 21 de Março de 1912)

DESDE 1 DE ABRIL DE 1912

TRANSPORTE DE CARROS AUTOMOVEIS PARA PASSAGEIROS

ENTRE QUAESQUER ESTAÇÕES D'ESTAS LINHAS

Preço de transporte por vehiculo e kilometro....	100 réis
Serviço braçal (carga, descarga, evoluções e manobras, por vehiculo).....	700 »
Maximo cobravel por vehiculo.....	20\$000 »
Minimo do percurso ou pagando como tal....	50 kilometros

CONDIÇÕES

Só é permittido transportar nos automoveis os accessorios do vehiculo taes como: pneumaticos protectores ou outras peças de sobrecelente, que é de uso os carros virem providos.

Nos automoveis não é permittido transportar recipientes com gazolina ou qualquer outro liquido inflamavel, nem quaesquer outros objectos que não sejam propriamente accessorios do vehiculo.

A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por atrasos, perdas, avarias ou incendio que possam dar-se por accidentes ou quaesquer outros motivos.

Em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa, vigoram as condições da Tarifa Geral e de despesas accessorias.

A presente tarifa poderá ainda ser applicavel a estes transportes em pequena velocidade, pagando porém metade dos preços acima estabelecidos tanto para o transporte como para o maximo cobravel.

O transporte de automoveis pertencentes aos socios do *Automovel Club de Portugal* ou de qualquer outro Club Automobilista que de futuro se estabeleça, effectuar-se-ha em grande velocidade, pagando comtudo a taxa correspondente á pequena velocidade. Para gosar d'esta concessão é indispensavel que o socio expedidor apresente o seu bilhete de identidade, do qual deverá constar o numero do automovel que pretende expedir.

Na nota de expedição será indicado o nome do Club, o numero do socio e o do automovel.

Lisboa, 18 de Março de 1912.

O Engenheiro Director.

Antonio Lourenço da Silveira.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado entre todas as linhas ferreas portuguezas

TARIFA ESPECIAL N.º 105 — GRANDE VELOCIDADE

Transporte de Reembolsos

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 8 DE FEVEREIRO DE 1912

EM VIGOR DESDE 1 DE ABRIL DE 1912

Percurso		Taxa para cada Administração por fracção in- divisível de rs. 50\$000.
De	1 a 50 kilometros.....	20
»	51 » 100	30
»	101 » 200	60
»	201 » 300	90
»	301 » 400	120
»	401 » 500	150

Mínimo de percepção para cada Administração . . . 50 réis

N. B. — Nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, as taxas serão estabelecidas pela somma das distancias de applicação e com um só mínimo de cobrança, sejam quaes forem os trajectos que haja a considerar.

Quando, em obediencia ao principio estabelecido de fazer seguir as remessas pela via mais curta, a documentação que constitua a remessa de reembolso tenha de ser encaminhada pela via Lisboa-Barreiro ou vice-versa, será computado em 10 kilometros o percurso fluvial entre Lisboa-Terreiro do Paço e Barreiro.

Observações

1.^a — **Definição de reembolso.** — É qualquer importância que os Caminhos de ferro se encarregam de cobrar por conta e ordem do expedidor de qualquer remessa ao consignatário da mesma na ocasião da sua entrega na estação de destino.

Porque a importância do reembolso pôde ser superior ao valor da mercadoria transportada, as reclamações por perdas ou avarias de remessas não poderão ser baseadas na importância do reembolso que as tenha sobrecarregado.

2.^a — **Pedido de reembolso.** — O pedido de reembolso sobre uma remessa será feito e assignado pelo seu expedidor ou por quem o represente, na respectiva nota de expedição, na qual indicará, por extenso, a quantia que, de sua conta, pretenda que seja cobrada ao consignatário e se os portes do reembolso ficam de sua conta ou a cargo do destinatário da remessa.

Com a entrega da senha da remessa será em tal caso entregue ao expedidor uma senha do reembolso. Ambas as senhas indicarão claramente qual a importância do reembolso.

3.^a — **Entrega do reembolso ao expedidor.** — Quando a estação expedidora saiba que o reembolso tenha sido cobrado ao destinatário da remessa, entregará a sua importância ao expedidor, em troca da senha do reembolso, dentro do prazo máximo de 8 dias.

§ **único.** — Caso o expedidor deseje ser avisado do dia em que pôde effectuar-se o pagamento, deverá entregar na estação um bilhete postal para lhe ser feito o aviso.

4.^a — **Mudança de destino das remessas sobrecarregadas de reembolso.** — Em nenhum caso se poderá mudar o destino das remessas sobrecarregadas com reembolso. Unicamente se permitirá a reexpedição á procedencia e á consignação de quem figurou como expedidor, livre, porém, de reembolso e com prévia auctorisação superior.

5.^a — **Venda de remessas susceptíveis de deterioração.** — Quando as remessas, sobrecarregadas com reembolso, sejam susceptíveis de avariar-se ou corram risco de perder-se por não serem retiradas pelos consignatários ou por qualquer outra causa, os Caminhos de ferro poderão proceder á sua venda em hasta publica, sem ter para nada em conta a importância do reembolso com que sejam sobrecarregadas, e sem outra obrigação que a de conservar á disposição do seu proprietário a importância que sobre depois de pagas todas as despesas inherentes ao Caminho de ferro. Esta importância ser-lhe-ha entregue mediante a apresentação da respectiva senha ou documento que a substitua.

Condições

1.^a — **Aplicação de officio.** — Esta tarifa será applicada a todas as remessas de reembolsos entre quaesquer estações das Administrações combinadas sempre que essas remessas tenham de transitar nas linhas de, pelo menos, duas Administrações diferentes.

Para applicação d'esta tarifa são consideradas pertencentes a Administrações diferentes as linhas do Sul e Sueste, Minho e Douro, Santa Comba a Vizeu e Foz Tua a Bragança.

2.^a — **Despesas accessorias.** — Aos preços resultantes das taxas d'esta tarifa apenas accrescem os direitos de guia e registo e o imposto de sello e da assistencia.

3.^a — **Expedição em porte pago ou a pagar.** — As remessas de reembolsos poderão seguir em porte pago se o consignatário da remessa primitiva satisfizer, no acto de a retirar, a importância correspondente ao transporte do reembolso e n'esse caso ser-lhe-ha passado recibo d'essa importância. Poderá ser expedido em porte a pagar se a importância do transporte tiver de ser paga pelo expedidor da primitiva remessa. N'este caso, os portes do reembolso serão deduzidos da importância do reembolso no acto da sua liquidação.

4.^a — **Annulação de reembolso ou alteração da sua importância.** — Quando o expedidor deseje annular qualquer pedido de reembolso, reduzir ou augmentar a sua importância, deverá apresentar, na estação expedidora, pedido por escripto, assignado pela mesma pessoa que tenha assignado a nota de expedição e o pedido de reembolso, afim da estação pedir superiormente instrucções para a satisfação do pedido.

5.^a — **Disposição geral.** — Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

Lisboa, 27 de Janeiro de 1912.

Expediente n.º 1606

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado entre todas as linhas ferreas portuguezas

TARIFA ESPECIAL N.º 105 — GRANDE VELOCIDADE

para transporte de

REEMBOLSOS

Em applicação desde 1 de Abril de 1912

Percursos	Taxa para cada Administração por fracção indivisivel de 50000 réis
De 1 a 50 kilometros	20 réis
» 51 » 100 »	30 »
» 101 » 200 »	60 »
» 201 » 300 »	90 »
» 301 » 400 »	120 »
» 401 » 500 »	150 »
Minimo de percepção para cada Administração — 50 réis.	

- N. B. — a) Nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, as taxas serão estabelecidas pela soma das distancias de applicação e com um só minimo de cobrança, sejam quaes forem os trajectos que haja a considerar.
- b) Quando, em obediencia ao principio estabelecido de fazer seguir as remessas pela via mais curta, a documentação que constitua a remessa de Reembolso tenha de ser encaminhada pela via Lisboa-Barreiro ou vice-versa, será computado em 10 kilometros o percurso fluvial entre Lisboa-Terreiro do Paço e Barreiro.

OBSERVAÇÕES

1.ª — **Definição de reembolso.** Reembolso é qualquer importancia que os Caminhos de ferro se encarregam de cobrar, por conta e ordem do expedidor de qualquer remessa, ao consignatario da mesma na occasião da sua entrega na estação de destino.

Porque a importancia do reembolso pode ser superior ao valor da mercadoria transportada, as reclamações por perdas ou avarias de remessas não poderão ser baseadas na importancia do reembolso que as tenha sobre-carregado.

2.ª — **Pedido de reembolso.** O pedido de reembolso sobre uma remessa será feito e assinado pelo seu expedidor ou por quem o represente, na respectiva nota de expedição, na qual indicará, por extenso, a quantia que, de sua conta, pretenda que seja cobrada ao consignatario e se os portes do reembolso ficam de sua conta ou a cargo do destinatario da remessa.

Com a entrega da senha da remessa será em tal caso entregue ao expedidor uma senha do reembolso. Ambas as senhas indicarão claramente qual a importancia do reembolso.

3.ª — **Entrega do reembolso ao expedidor.** Quando a estação expedidora saiba que o reembolso tenha sido cobrado ao destinatario da remessa, entregará a sua importancia ao expedidor em troca da senha do reembolso, dentro do praso maximo de 8 dias.

§ unico. Caso o expedidor deseje ser avisado do dia em que pode efectuar-se o pagamento, deverá entregar na estação um bilhete postal para lhe ser feito o aviso.

4.^a — **Mudança de destino das remessas sobrecarregadas com reembolso.** Em nenhum caso se poderá mudar o destino das remessas sobrecarregadas com reembolso. Unicamente se permitirá a reexpedição á procedencia e á consignação de quem figurou como expedidor, livre, porém, de reembolso, e com prévia autorização superior.

5.^a — **Venda das remessas susceptíveis de deterioração.** Quando as remessas sobrecarregadas com reembolso sejam susceptíveis de avariar-se ou corram risco de perder-se por não serem retiradas pelos consignatarios, ou por qualquer outra causa, os Caminhos de ferro poderão proceder á sua venda em hasta publica, sem ter para nada em conta a importancia do reembolso com que sejam sobrecarregadas e sem outra obrigação que a de conservar á disposição do seu proprietario a importancia que sobre depois de pagas todas as despesas inerentes ao Caminho de ferro. Esta importancia ser-lhe-ha entregue mediante a apresentação da respectiva senha ou documento que a substitua.

CONDIÇÕES

1.^a — **Aplicação de officio.** Esta tarifa será aplicada a todas as remessas de reembolsos entre quaesquer estações das Administrações portuguezas sempre que essas remessas tenham de transitar nas linhas de, pelo menos, duas Administrações diferentes.

Para applicação d'esta tarifa são consideradas pertencentes a Administrações diferentes as linhas do Sul e Sueste, Minho e Douro, Santa Comba a Vizeu e Foz Tua a Bragança.

2.^a — **Despesas accessorias.** Aos preços resultantes das taxas d'esta tarifa apenas acrescemos os direitos de guia e registo e os impostos de selo e da Assistencia.

3.^a — **Expedição em porte pago ou a pagar.** As remessas de reembolsos poderão seguir em porte pago se o consignatario da remessa primitiva satisfizer, no acto de a retirar, a importancia correspondente ao transporte do reembolso e n'esse caso ser-lhe-ha passado recibo d'essa importancia. Poderá ser expedido em porte a pagar se a importancia do transporte tiver de ser paga pelo expedidor da primitiva remessa. N'este caso os portes do reembolso serão deduzidos da importancia do reembolso no acto da sua liquidção.

4.^a — **Anulação de reembolso ou alteração da sua importancia.** Quando o expedidor deseje anular qualquer pedido de reembolso, reduzir ou aumentar a sua importancia, deverá apresentar na estação expedidora pedido por escrito, assinado pela mesma pessoa que tenha assinado a nota de expedição e o pedido de reembolso, a fim de a estação pedir superiormente instrucções para a satisfação do pedido.

5.^a — **Disposição geral.** Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

A presente anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial combinada N. B. n.º 8 de grande velocidade em vigor desde 20 de Outubro de 1902.

Lisboa, 16 de Março de 1912.

O Director Geral

L. Forquenot

Aviso ao publico

Grande velocidade

3.^a AMPLIAÇÃO A' TARIFA ESPECIAL N.º 6

Bilhetes de ida e volta

A partir de 1 de Abril de 1912, deverá considerar-se incluído na condição 2.^a d'esta tarifa, o seguinte parágrafo:

§ unico. — Todo o passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete e previamente tiver avisado o revisor do comboio, pagará o excesso de percurso em conformidade com o disposto no artigo 7.º da tarifa geral.

Lisboa, 26 de Março de 1912.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna