

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 586

Bruxellas, 1897. Porto, 1897. Liége, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antwerpia, 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 Typographic, L. d'Abegoaria, 27

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

LISBOA, 16 de Maio de 1912

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes.— Tarifa P. n.º 5, g. v.
Beira Alta.— 1.ª ampliação á tarifa especial B. S. M. N. n.º 11, p. v.; ampliação á tarifa especial n.º 14, p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Douro e Leixões, por J. Fernando de Souza.	149
A linha ferrea de Tcheng-T'hi, por Mello de Mattos.	151
Parte Official — Decretos de 2 de maio de 1912, do Ministerio do Fomento	153
A invenção do telegrapho.	154
Instituto ferroviario.	154
Carreiras de automóveis, por G. M.	155
Tracção eléctrica. — Espanha. — Suecia. — Brazil.	155
Viagens e transportes	156
Notas de viagem. — VIII. — (Illustrado) — Viagem ao alto Egypto. — Como se pode ir commoda e economicamente. — Bellos Caminhos de Ferro. — Um serviço que falhou e outro que produz. — Viagens baratas. — Do Cairo a Luxor. — Um bom hotel. — Um costume original.	157
O capital empregado nos caminhos de ferro.	158
Os tremvias na Europa.	159
Novas carruagens para tremvias.	159
Aviação e aerostação. — Espanha. — França. — Itália.	159
Mundo Ilustrado.	160
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.	160
Boletim Commercial e Financeiro.	160
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.	161
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	161
Linhos portuguezas. — Nova carruagem de 3.ª classe. — Inhambane. — Beira à Zambezia. — Entrancamento-Batalha.	162
Linhos estrangeiras. — Espanha. — França. — Alemanha. — Chili. — Brazil. — Columbia.	162
Companhia da Beira Alta. — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 15 de maio de 1912.	162
Arrematações.	163
Agenda do Viajante.	164
Horário dos comboios.	164

Douro e Leixões

«Pois quê?» exclamará, com ligeiro assomo d'ensfado, o leitor, relanceando a vista para o título do artigo. «Acaso a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* renunciou á sua especialidade para versar de preferencia assuntos hidráulicos e ter o porto de Leixões por centro exclusivo e perpetuo da sua gravitação?»

Descancem os censores, por demais severos.

Nem esquecemos a indole especial da *Gazeta*, quando nos obstinamos em pedir solução para o problema da testa marítima das linhas ferreas no Norte do paiz, nem julgamos demasiada a insistencia perante a magnitude do assunto, mormente quando novos elementos de juizo nos são subministrados. Para o trafego de todas as linhas ferreas que convergem ao Porto é de transcendente importância a existencia, ali, de um porto satisfazendo cabalmente os requisitos da navegação. Preciso é pois o *clama, ne cesses, a insistencia oportuna et importuna* em imprimir á mole immensa da inercia oficial impulso que a desloque e a encaminhe para a acção urgente.

Queixa-se, com razão, o Porto do abandono a que se acham votados os seus mais vitaes interesses. Nos tempos que vão correndo, de aviação, de telegraphia sem fios e outras maravilhas, é possivel que os alcatruzes da nora governativa nos brindem um dia com um ministro capaz de ser para o nó gordio de Leixões o suspirado Alexandre. E' preciso que elle possa saber a direcção que deve dar ao golpe, achando por sim apurado o que ao Porto convém.

Isso pensou e isso fez um sympathico e ilustrado portuense, o sr. Ricardo Spratley, publicando sobre o assunto um interessante folheto de cerca de 90 paginas, intitulado: *O problema das installações marítimas da cidade do Porto*, de que vou dar rapida noticia.

Começa por esboçar, como base da discussão, uma primeira etapa de trabalhos, que fuja ao mesmo tempo da mesquinhez nociva a futuras expansões commerciaes e da megalomania incompativel com os recursos actuaes do Thesouro.

Carece de obras o porto do Douro para o commercio de *caracter local*, que continuará a aproveitá-lo, devendo predominar em Leixões «o de caracter regional ou internacional, como testa marítima das províncias do Norte do paiz e ponto de escala para os grandes vapores transatlanticos».

A favor dessas obras adduz o sr. Spratley a gravidade do erro economico representado pelo menosprezo das installações particulares e officiaes existentes, fazendo menção especial dos armazens da Alfandega, susceptiveis de bom aproveitamento mediante o funcionamento regular dos guindastes electricos para elevação de vagonetes. Lembra ainda os vapores que fazem carreiras regulares de diferentes portos para o Douro e ainda os que trazem carregamentos para diversas entidades.

O que é necessário é considerar os dois fundeadouros, Douro-Leixões, como formando um todo, o das *installações marítimas da cidade do Porto*, sob a egide de uma administração unica, que regulará a distribuição do trafego pelos dois.

Do desdobramento analogo de portos cita o sr. Spratley varios exemplos, como Bremen e Bremerhaven, Bordeus, e Pauillac, Nantes e St. Nazaire, Bristol-Avonmouth, Hamburgo e Cuxhaven, La Pallice e La Rochelle.

Para o rio Douro julga suficiente a regularisação da margem a jusante da Alfandega até proximidades do Douro, para acostagem de navios e assentamento de uma linha de serviço que do Depro fosse a Leixões, ligando directamente os dois portos. Esses caes seriam feitos de preferencia com estacas de beton armado, cujo uso em obras analogas se vai alargando de dia para dia, para não roubar espaço ao estreito alvéo do rio. Além dessas obras, apenas lembra o quebraamento das pedras denominadas Lobeiras de Gaya.

Em Leixões julga inadiaveis a reparação e consolidação dos molhes, o prolongamento do molhe Norte, a construção do ante-porto do projecto Loureiro com algumas modificações e a da doca n.º 1 do mesmo projecto, deixando a n.º 2 para a segunda etapa.

Quanto á ligação com a linha do Minho, opta o Sr. Spratley, com boas razões, pela linha de circumvalação, que a todo o tempo se pode ligar com Ermezinze. Propõe, além disso, que o grupo de linhas reduzidas do Minho que vão ter em Leixões a sua testa marítima, seja directamente ligado com o porto do Douro por uma linha assente entre os carris da via larga, ou ao lado desta, no que haverá manifesta conveniencia, pois muitas vezes os vapores que vem ao Douro deixam ou recebem carga

para ou de aquellas linhas, evitando-se assim baldeações. A ligação directa da via larga torna possível a da via reduzida.

Os caes de Monchique seriam reservados para os vapores com carga geral; os de Massarellos para as mercadorias que não tem armazenagem e seguem *por visto* para diferentes pontos da cidade, podendo aproveitar as linhas dos *Carris de ferro*; finalmente o troço para jazante até o Ouro seria reservado para o movimento de via reduzida.

As barcas e as *lighters* fariam a camionagem do porto para a distribuição das mercadorias do mesmo carregamento pelos diferentes pontos de desembarque e para o transporte dos vinhos de Gaia a Leixões.

Dos caes de estacas de beton armado cita o sr. Spratley varios exemplos bem frisantes do seu emprego em Southampton e em Dover.

Os trabalhos do ultimo congresso internacional de navegação em Philadelphia evidenciam o uso crescente das estacadas de beton armado nos portos de mar, prevenindo o alargamento do seu emprego em vista dos bons resultados obtidos.

Entende o sr. Spratley e com razão, que o arrazamento de bairros insalubres e a abertura de novas ruas e avenidas são obras, embora uteis, alheias à esphera de acção da entidade que tenha a seu cargo as instalações marítimas da cidade, não convindo confundil-as sob a mesma administração.

Depois de cabalmente justificadas, no capítulo II, as obras alvitradadas para o Douro, é o capítulo seguinte consagrado às obras de Leixões.

Começa o sr. Spratley por chamar a attenção dos especialistas para os effeitos dos ultimos temporaes sobre o molhe do Norte, parecendo-lhe que deve ser mais reforçada a estructura do seu prolongamento pelo emprego de grandes caixões para a formação de enormes blocos.

Vem a propósito referir a opinião de um technico, sobremodo competente, que julga poder dispensar-se o prolongamento do molhe Norte por ser obra cara e difícil e por difficultar um pouco a entrada do porto, substituindo-se a sua acção protectora sobre a curva do molhe Sul por um esporão que neste tenha origem e que produzirá provavelmente o mesmo effeito. Deixo registado o alvitre, que é muito para ponderar em materia tão difícil e aleatoria.

Em discordancia de vistas do sr. Von Hafe, pondera, com razão, que a accumulação de navios em Leixões cessará logo que os que ahi vão hoje esperar entrada no Douro façam na doca n.º 1 as suas operações de carga e descarga, como succederá, havendo unidade de administração.

Mal se admittiria com effeito «que se construissem docas em Leixões... para os vapores continuarem a pairar fóra da barra à espera que esta desse entrada, o que é manifestamente absurdo».

Reputa o sr. Spratley imprescindivel o ante-porto para se poder fazer de Leixões um porto de velocidade.

Em vez de o constituir, como no projecto Loureiro, pelo prolongamento do estreito molhe Oeste e por outro, parte em curva, mais ao Sul, propõe outra solução.

Deveria, no seu entender, ser prolongado o molhe do maregrapho, ficando o molhe Oeste com o comprimento actual, e aquelle prolongamento constituiria o limite Norte de um vasto terrapleno acostavel ao Sul e a Oeste, destinado a uma gare marítima. O molhe Sul do ante-porto ficaria, como no projecto, sem ser necessário tornal-o acostavel.

O caes do posto de desinfecção seria prolongado para o Sul até o encontro do molhe do maregrapho para se collocar no espaço assim conquistado a alfandega, os serviços semaphoricos, a telegraphia sem fios, a Administração do porto, deixando-se livre o espaço actualmente ocupado pela Alfandega.

Junto da gare marítima deveria haver um bom hotel, cuja criação é justificada com o exemplo de varios portos e com rasões convenientes.

Tendo ouvido sobre esta alteração do projecto do anteporto pessoa particularmente auctorizada, que conhece a fundo as condições locaes, foi-me afirmado que a agitação da vaga em occasões de mau tempo se fazia sentir demasiado no local para permittir o serviço dos caes propostos pelo sr. Spratley e que convinha manter essa parte do projecto sem alteração, para melhor protecção da entrada da doca n.º 1, aproveitando-se para acostagem o molhe do Sul do ante-porto, como está previsto.

O Capítulo IV refere-se ao regime administrativo que deve ser adoptado, em harmonia com as práticas seguidas nos diversos portos da Europa.

Opta o sr. Spratley por uma corporação autonoma. Critica com razão o decreto de 7 de outubro de 1911, que ao crear a *junta autonoma das obras da Cidade*, omittiu qualquer referencia ao porto de Leixões.

Quiz-se remedear mais tarde a omissão, incluindo Mattosinhos na cidade do Porto, (solução que o sr. Spratley julga inconveniente, abonando o asserto com rasões de peso). Continuou-se porem a abstrahir da existencia da Companhia das Docas e dos direitos e funcções que a lei vigente lhe confere relativamente à exploração do porto de Leixões, em vez de se proceder á previa revisão, de commun acordo, da lei de 1889.

A mudança da linha fiscal de circumvallação para além de Mattosinhos determinaria considerável despesa, inutilizando parte da que se acha construida, e causaria grave perturbação ao commercio de vinhos de armazens estabelecidos fóra da linha actual.

A portaria de 27 de janeiro ultimo cometeu à Junta das obras da cidade o estudo das de Leixões e acrescentou-lhe representantes do concelho de Mattosinhos, da Companhia das Docas e de varias associações.

Melhor teria sido regular a situação da Companhia e ter criado a corporação autonoma que imprimisse unidade à administração dos dois portos.

A Junta assim constituída deverá competir a «arrecadação integral dos impostos de navegação, isto é, do rendimento total do direito de carga, passageiros e impostos de estadia, cobrados na sede da Alfandega do Porto e na Delegação de Leixões».

E' estudado no Capítulo V o regime aduaneiro que convém ao porto de Leixões, demonstrando-se, com singular senso pratico e copia de bons argumentos, que não passa de illusoria miragem o alvitre da creação, ali, de um porto franco.

Depois de historiar o movimento de opinião que se tem suscitado entre nós a favor dos portos fracos, mais por imitação que em obediencia a necessidades reaes da nossa economia, e de adduzir o exemplo analogo da criação, tão preconisada, de uma linha portugueza de vapores para o Brasil, define o sr. Spratley o que é um porto franco e indica as condições da sua viabilidade.

«Os portos fracos só podem ser praticos em paizes onde terminem as carreiras de navegação, ou em portos d'escala situados em ilhas e pontos isolados do globo, onde não exista a grande industria, e o contrabando não possa ter lugar...».

«Nós não podemos, em regra, competir a descoberto com a industria mundial, em primeiro logar, porque sendo o nosso ensino official deficiente, falta-nos a capacidade productora; depois, porque temos de importar o carvão necessário para a laboração das fabricas».

Não acompanharei o auctor na discussão do assunto para não alongar o artigo. Limitar-me-hei a observar que me pareceu bem justificada a conclusão, a que chega, de que basta adoptar em Leixões o regime dos armazens fracos, que em Lisboa vigora.

«Trata-se de armazens, quer do Estado, quer de corporações ou empresas e preferivelmente agrupados numa zona unica sem solução de continuidade, onde a fiscalização apenas se exerce ex-

teriormente e nelles se permite a entrada e manipulação de todas as mercadorias nacionaes, estrangeiras ou coloniaes e sua limpeza, classificação e mistura, de forma a estabelecer typos uniformes reclamados pelo commercio, alterando-se mesmo a sua natureza, forma de acondicionamento, emballagem, etiquetas, etc. No entanto a Alfandega regista o que entra e o que sae, e pode prohibir ou restringir estas facultades em relação a determinados artigos, que poderiam affectar o commercio, bom nome e genuinidade de varios artigos nacionaes.

E' de resto a isto mesmo que se limita a função do que muitos chamam erradamente porto franco!

Entreponto é um gallicismo originado no vocabulo francez *entrepot*. Etimologicamente será correcta aquella versão, mas aduanieramente o *entrepot* francez corresponde ao nosso armazem alfandegado ou aliançado, isto é, de *regime aduaneiro*, enquanto que o armazem geral franco pertence ao regime livre.

Mas o regime de armazens geraes fracos está já previsto por lei para a cidade do Porto, e se não se acha em vigor é simplesmente porque... não existem os necessarios armazens, nem caes acostaveis!

No porto franco vê, até, o Sr. Spratley um perigo para o commercio de vinhos do Douro, cujo nome facilmente seria usurpado pelos que se lotassem e preparassem nesse porto franco.

O cap. VI é um dos mais interessantes. Com grande senso pratico e conhecimento do assunto são analysadas as taxas pagas actualmente pela navegação, propostas as que as devem substituir, e calculado o rendimento que dellas adviria para a Administração autonoma do Douro e Leixões.

Os impostos d'estadia actualmente cobrados enfermam do defeito de crescer indefinidamente com a grandeza dos navios e serem lançados por dia, em vez de constituirem uma taxa unica por viagem.

Baseando-se na feição do tráfego que analysa, propõe o sr. Spratley que se fundam a estadia de Leixões com os impostos para o posto da desinfecção e para a Praça do Commercio; que seja paga uma taxa unica por tonelada líquida, tanto em Leixões como no Douro, por uma só vez, em cada viagem e indistintamente no primeiro fundeadouro onde o navio faça operações; que essa taxa comprehendia o direito de acostagem ao caes.

Fixa-a em 20 reis, sem adicionaes e com o limite maximo de 100\$000 reis por navio, para não onerar os grandes vapores que fazem escala por Leixões, embora ali deixem ou recebam poucos passageiros e diminuta carga.

Desse imposto seriam isentos os paquetes do commercio em viagens de excursão, sempre que conduzissem excursionistas em transito e não os deixassem ou recebessem ali.

Quanto ao imposto sobre a carga, propõe o sr. Spratley as seguintes taxas, por tonelada ou por passageiro:

	Actual	Proposta
Carga descarregada:	Réis	Réis
Carvão de pedra, coke e enxofre ..	126	200
Briquetes, ferro em bruto, gesso, barro, tijolo, adubos (a granel) ..	314	200
Carga geral não especificada.....	314	400
Carga carregada.....	6\$302	até 100 t.— 5\$000 " 500 t.— 10\$000 mais de 500 t.— 20\$000
Passageiros desembarcados	556	1\$000
* embarcados	1\$298	Europa— 1\$000 America— 25\$000

As taxas actuaes comprehendem os 20 % de imposto da barra e os adicionaes.

Não acompanharei o autor na analyse e justificação, que faz, de cada taxa, limitando-me a indicar o rendimento que prevê.

Para o imposto d'estadia sobre um movimento de 2:500.000 toneladas nos dois portos calcula 50 contos.

Para o que chama *imposto mercantil*, proporcional à importancia das operações commenciaes, calcula o rendimento de 314 contos.

Propõe por fim um imposto especial para melhoramentos maritimos, de 1 % sobre o tráfego mercantil, cujo rendimento avalia em 350 contos.

Chega assim a 714 contos, mais que o necessário para ocorrer aos encargos, tanto mais que da exploração dos portos outras receitas advém por aluguer de terrenos, lingagens, armazenagens, transportes ferroviarios, etc.

No ultimo capítulo, sob o titulo de *conclusão*, formula o sr. Spratley as suas previsões acerca do movimento futuro do Douro e de Leixões, mostra o que das facilidades de comunicação se pode esperar para o desenvolvimento do tráfego, e por ultimo lembra a necessidade de melhoramentos do Porto sensatamente delineados, sem pruridos de grandeza irrealisavel, subordinados a são criterio esthetic e aos dictames do senso pratico.

*

Por este imperfeito resumo ficam os leitores fazendo idéa do valioso estudo que analysei, caracterizado pelo bom senso e pelo conhecimento cabal das necessidades e conveniencias do commercio regional.

Pode ufanar-se o Sr. Spratley de que o seu trabalho constitue util subsidio para a resolução do problema, à qual traz elementos de ponderação.

Mostra o que é preciso fazer e os recursos com que se pode fazer.

Crime de lesa-economia nacional é a continuação do presente estado de coisas.

Oxalá que os que tem a patriotica mania de ver transformado o vergonhoso estado dos portos do Douro e de Leixões possam breve entoar o seu *Nunc dimittis* e dar por terminada com exito a sua obra de propaganda tenaz!

J. Fernando de Souza.

A linha ferrea de Tcheng-T'Ai

(625.12 + 625.13 + 625.2)

Havia, ha bons trinta annos, lá nos confins da Asia, um vasto territorio, quasi tamanho como a Europa, que se conhecia geralmente pelos relatos phantasistas de viajantes que muitas vezes não passavam das praias do mar amarelo ou que no sul iam de Shang-Hai até Cantão.

Aparecia por esses tempos a tetrica histeria daquelle Theodoro, amanuense e bacharel formado, que teve ensejo de tocar a campanha, matando o mandarin e a despeito delle afirmar que só sabe bem o pão que dia a dia ganham as nossas mãos, quantos seriam os que poupassem o pobre Ti Chin Fu?

A industria europeia precisava com tudo daquelles quatrocentos milhões de consumidores para alimentar a sua producção, de cada vez mais intensa.

Não lhe bastava já a guerra do ópio, não satisfazia as suas ambições com a victoria da guerra do ópio e já se tinha esquecido do saque do palacio de verão, em outubro de 1860.

E este saque é uma das provas da intensa civilização da Europa e merece ser recordado. Depois a historia é curta e confirma a conclusão do delicioso conto de Eça de Queiroz.

Os generaes Hope Grant e Cousin de Montauban, depois da acção da ponte de Palikiau resolveram em 5 de outubro marchar sobre Yuen-nim-Yuem, onde se encontra, a poucos kilometros a noroeste de Pekin, o que ao tempo se denominava o palacio de verão dos imperadores.

Não foi um palacio unico o que se lhes deparou mas um conjunto de palacios, kiosques, pagodes, jardins e lagos.

Em breve, os thesouros da sumptuosa residencia dos imperadores attrahiram as attenções dos franceses e ingleses que, em numero de uns dez mil homens, iam mostrar aos quatrocentos milhões de chinezes como se é civilizado.

Na sua historia do segundo imperio, escreveu P. de la Gorce : «Todos os donativos voluntarios dos subditos agradecidos, todos os resgates dos vassallos culpados, todos os presentes dos principes tributarios, desejosos de gran gear o favor do suzerano ou de o recobrar, todo o produc to dos confiscos de muitos seculos, tudo se tinha ido accumulando ali, desde tempos imemoriaes. Tanto nas salas de ceremonia, como nos recantos mais intimos, aglomeravam-se, em montões extraordinarios, os objectos de oiro e prata, as sedas bordadas e lizas, os cristaes, as porcelanas, as pedrarias... Com frequencia o trabalho do artifice ou do joalheiro excedia em valor o da materia prima: candelabros, pivetes, animaes fabulosos, divindades de oiro maciso, tudo estava esculpido, lavrado, cinzelado com tão refinada arte que causavam pasmo mais ainda do que admiracão aquelles caprichos, ao mesmo tempo prodigiosos e pueris».

Hope Grant e de Montauban proclamaram ás suas tropas que elles eram as representantes da alta cultura europeia, as dirigentes intelectuaes dos povos obscurecidos e que deviam mostrar que se batiam por um ideal de elevada civilisação e todos os tropos e demais figuras de rhetorica com que os fortes procuram cohonestar todas as violencias que praticam.

Ninguem penetraria nos palacios, nos jardins, nos kiosques ou nos pagodes sem licença dos respectivos comandantes em chefe.

Mas estes lá foram ver e depois de prestada a homenagem devida á arte, um deles, ou talvez ambos a um tempo, facto que a história se esqueceu de investigar, ponderou que não podiam ter vindo tão longe, sem mandarem ao respectivo soberano uma prova das magnificencias que estavam admirando.

Mas só ao imperador, disse, talvez de fura bolos estendido, o futuro conde de Montauban, a menos que não fosse Hope Grant que, na mesma ponderação, aludisse á rainha Victoria.

Escolhido o presente para os dois soberanos, receoso um deles: «Todavia o Ministro da Guerra.....»

E o outro «Sim, com efeito, o Ministro da Guerra.....»

Escolhido esse novo presente lá diz de cada vez mais a medo um dos ultra-civilizadores europeus «Mas o presidente do conselho de ministros.....» e o outro anuindo logo «Evidentemente.....»

«E o museu de South Kensington ou o museu do Louvre..... observou o inglêz ou o francês.

E assim por deante; mas a ultra-civilização dos chefes, não podia deixar de refletir nos oficiaes e nos soldados e assim todos tinham que mandar recordações, a ponto que só ficaram as paredes e os telhados dos palacios, dos kiosques e dos pagodes, desguarnecidos, nus, á espera que os chins volvessem a adorna-los.

Não é presumivel que, Yuen-nin-yuem volvesse a ornamentar-se, mas os laminadores europeus, os seus conversores Bessemer ou Siemens-Martin, as suas fabricas de locomotivas, as suas oficinas Krupp, Armstrong ou Creusot tinham que pagar a alguns milhares de operarios e alguns milhões em dividendos e para isso urgia civilizar a China sem perda de tempo.

Aos seus papagaios de papel, ás suas cabaias de seda amarella, ás pennas de pavão, aos botões de cristal e aos seus palanquins era preciso substituir sem demora os aeroplanos, as casacas de pannos do Yorkshire, ou de Roubaix, os chapeus de coco berlinezes e os automoveis de marcas tão variadas como fantasistas.

Por isso a Russia no 14.^º dia da nona lua do 28.^º anno do reinado de Kuang-Sin assignava um contracto para a construcção da linha ferrea entre Tcheng-ting-Fu e T'ai-Iuen-Fu capital da província de Chang-Si.

Claramente, o director do banco-russo-chinês de Shanghai passou logo a concessão á «Sociedade Franceza de Construcção e Exploração de Caminhos de Ferro na China».

No seu afan de não perder a concessão, no contracto, esqueceram-se de fixar a largura da via e todo um anno levou até que se determinou a bitola de um metro, perfeitamente justificavel no terreno montanhoso por onde se desenvolveu o traçado, cuja cota culminante fica a 1076 metros acima do nível do mar.

Num percurso de 242.196,70 conta esta linhas 17 pontes metalicas, uma das quaes de um só vão com 75 metros (Pe-lao), 10 viaductos em que o de Tchecheu-I, todo de alvenaria e cantaria, tem um arco de 30 metros de vão.

As maiores rampas encontram-se entre os kilometros 24 e 56. De 24 a 30, as rampas variam entre 18 e 19 milimetros por metro e no kilometro 34 acha-se um tunel com 150 metros de extensão. Dali até ao kilometro 40 as rampas são de 12 milimetros, passando o traçado com uma ponte metalica de dois tramos de 50 metros cada um.

Do kilometro 56 até ao 160 encontram-se rampas de 17 por mil e de ali até ao fim da linha não ultrapassam 12 por mil.

Em perfil seria por isso possivel a via larga, mas em planta são vulgares as curvas de 100 a 150 metros de raio, passando algumas em trincheiras com 8 a 10 e até 26 metros de altura.

Esta linha tributária da de Pekin a Han-keou, explorada pela mesma companhia, não pode avantar o transporte das hulhas de Chan-Si para Tien-Tsin sem prejudicar a exploração mineira drenada pelos 1204 kilometros de linha principal e demais para a prolongar para leste do seu ponto de inicio (Cheu-kia-Tchouang) seria preciso que não houvesse a prioridade do pedido de linha de Tien-Tsin a Pekin, que vai ao longo do grande canal a entroncar com a linha de Pekin a Moukden.

O tunel de 120 metros, ao kilometro 34, de que já se fallou, ofereceu algumas dificuldades, porque a rocha embora dura estava cheia de fendas e encontraram-se bolsas argilosas que foi preciso revestir.

Na travessia da ribeira de Ilsi-Han-Ho escolheu-se a sua confluencia com o Mien-Chuei, havendo a construir assim uma ponte de 50 metros, outra de 65 metros e deixar entre elles um viaducto metallico de 10 metros de vão para que as cheias se não demorassem nos terrenos comprehendidos entre as duas correntes de agua.

Parecia mais racional subir o valle do Ilsi-Han-Ho e atravessal-o a montante da sua confluencia com Mien-Chuei, mas viu-se que teriam de construir-se rampas de 25 a 30 por mil e demais a ponte atingiria 150 metros, distribuidos em tres tramos egaues.

Certo é que se foi obrigado a construir uma esplanada com empedrado argamassado entre o encontro esquerdo da ponte de Ilsi-Han-Ho e o encontro direito do viaducto e entre o encontro esquerdo deste e o direito da ponte do Mien-Chuei. Destes encontros partiam focinheiras ou talhamares argamassados tambem, de modo que as primeiras Aguas das cheias ficam retidas entre estas obras, formando amparo ás que se lhe seguem e assim se esgotam pelos vãos que encontram.

De jusante tambem houve que construir esplanadas argamassadas, para proteger os aterros contra as cheias do Mien-Chuei.

Para evitar as infra-excavações, foi preciso abrir fundos alicerces no terreno até um nível muito inferior ao do leito dos dois rios, enchendo-os com formigão hidraulico.

Os maiores movimentos de terras deram-se entre os kilometros 46 e 56, onde se vê uma trincheira com 650

metros de extensão e 10 metros de altura e aterros com 17 metros de alto.

No entanto, as maiores dificuldades depararam-se entre os kilometros 58 e 60, onde foi preciso passar sob encachorramento e construindo muros de suporte. Abandonou-se uma trincheira e um tunel já principiados, porque se observaram resvalamentos do rochedo a prumo sobre a ribeira qua lhe passava junto da base.

Sucedem-se os tuneis e as pontes e viaductos nesta secção da linha até se chegar ao viaducto de Gniang-Tzeu-Kuan com 250 metros de extensão, parte em arcadas de alvenaria e cantaria, parte em viga metálica apoiada sobre pilares de pedra.

Levar-nos-hia muito longe a descrição desta obra, em que a outras dificuldades veiu juntar-se a de ter que assentar o primeiro pilar-encontro sobre muitas nascentes de agua jorrando por aberturas com 10 centímetros de diâmetro. Ao efectuar as excavações é que se deu por este facto e já era muito tarde para se estudar uma variante, que não daria porém a certeza de se não toparem outras nascentes tão abundantes como aquellas, que brotavam com violencia de calcareos solidos.

Vazar formigão nos cavoucos era vel-o lavar rapidamente e por isso deliberou-se aumentar a base das fundações com meio metro de cada lado, collocando por cima das nascentes pedras largas, depois de encher com pedras as faltas do calcareo.

Por cima desse lagedo fez-se uma cofragem de madeira que sustentasse um quadro de alvenaria, dentro do qual se construiu um macisso de formigão hidráulico com 2,60 de altura. Foi sobre esse formigão que se erigiu o pilar-encontro.

Nos 15 kilometros compreendidos em 75 e 90 contam-se cinco tuneis todos em curva sendo dois de 300 metros de extensão e os outros variando entre 130 e 170 metros, sete grandes viaductos abobadados com 5 a 10 metros de abertura e uma ponte metálica com 75 metros de vão e um arco de 10 metros.

A trincheira de saída do tunel do kilometro 87,800 mede 26 metros de alto.

Parte da linha está assente no *loess*, devido à decomposição de rochas não estratificadas e azoicas. Logo nos primeiros 16 kilometros foi o terreno que se encontrou facil de excavar e do 151 até ao kilometro 170 não se acha outro terreno.

Nos 40 kilometros a partir do 155 fizeram-se quasi que em terreno dessa natureza 850:000 metros cubicos de terraplanagens, 5 tuneis variando de 120 a 160 metros de extensão, uma ponte com 50 metros, outra de dois tramos iguaes de 100 metros e a de um só vão de 75 metros de que já se fallou.

Nos terrenos de *loess* deixaram-se trincheiras com 26 metros de altura, porque era impossivel evitá-las e o *loess* chinez tem a propriedade de se conservar a prumo atingindo grandes alturas.

Uma observação interessante é que as trincheiras abertas de verão se conservam muito bem se o sol incidir sobre os taludes delas e podem aguentar cargas pesadas, mas se se fizerem com o *loess* um tanto humido, no começo do inverno, o terreno congela-se. Por occasião do degelo ver-se-ha destacarem-se dos taludes camadas com 30 a 40 centímetros de espessura, abrangendo toda a extensão do talude.

Na superstructura não ha observação alguma interessante a não ser que a madeira das travessas veio do Japão.

Chama-lhe *Nara* e *Tamo* a notícia de que extraímos esta nota, mas não lhes indica as características botanicas para se dizer o seu nome científico. A primeira parece que substitue o carvalho europeu e o *Tamo* é duro e parecido com a faia.

Como material de tracção possue a linha 50 locomotivas de três tipos e uma para manobras em via normal. O esforço de tracção em 32 é de 5.740 kilogrammas e de

5.840 em 6 de outra serie. As 12 restantes servem para tracção e manobras.

Com excepção destas ultimas, as locomotivas usam do freio de vacuo e tambem tem freio manual. Estas locomotivas tem a chaminé à rectaguarda, o que é vantajoso para que o fumo não incomode o machinista.

Como material circulante conta a linha 3 carruagens de primeira classe, 10 mixtas de primeira e segunda, 25 de terceira, 6 carruagens para os chefes de serviço.

As carruagens de primeira classe e as mixtas são de corredor lateral com passadeira coberta em cada extremidade e um W. C. toilette. As primeiras comportam 14 passageiros e as outras 20. As carruagens de terceira classe são de corredor central, 46 lugares e tambem passadeira e W. C.

Os forgões de bagagem e os postais são em numero igual e ao todo 160.

Os vagões de mercadorias são ao todo 440 contando-se, como é natural, 196 proprios para o transporte de carvão. Estes ultimos taram 11 toneladas e podem comportar mais 20 a 25 de carga.

A companhia instalou tres oficinas de reparação: uma em Cheu-kia-Tchuang no começo da linha, outra quasi que a meio em Lang-Ts'ien (120,39848) e outra na extremidade em Tai-Iuen-Fu.

O pessoal director das oficinas e exploração é todo francês, mas vai educando pessoal chinez, entre outros o de machinistas, forjadores, caldeireiros, fundidores, modeladores, etc.

São muito bons operarios, conseguindo sob a direcção dos contramestres europeus fazer peças de máquinas que até na Europa se consideram dificeis.

Com esta ultima observação termino esta notula, não sem confessar que bem é para recear que os chinezes, com tão facil adaptação, venham um dia com os seus quatrocentos milhões de habitantes vingar o desejo que todos temos uma vez na vida, pelo menos, de matar o mandarim.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o projecto apresentado pela companhia concessionária do caminho de ferro do Vale de Vouga, datado de 9 de Agosto do ano findo, do troço da referida linha, compreendido entre Jafafe e Viseu: há por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 26 de Outubro do mesmo ano, e com o parecer da maioria dos vogais da comissão nomeada por portaria de 13 de Dezembro último, para, em face das numerosas representações dos povos interessados, julgar do traçado que mais convenha adoptar na região servida por aquele troço de linha, aprovar o referido projecto com as conclusões do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que por cópia acompanha a presente portaria.

Outrossim, há o mesmo Governo da República por bem declarar à companhia concessionária daquella linha férrea que o prazo de dois anos, a que se refere o decreto de 9 de Maio de 1911, começa a contar-se, para todos os efeitos, da data da publicação, no Diário do Governo, desta portaria.

O que se comunica ao Director Fiscal de Caminhos de Ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da República, em 2 de Maio de 1912. — Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcellos.

A INVENÇÃO DO TELEGRAPHO

O inventor do telegrapho, Samuel F. B. Morse, nasceu em Charles-Towon (Estados Unidos da America) em 1791.

Cursando a Universidade de Yale, fez os seus primeiros estudos sobre electricidade debaixo da direcção do celebre sabio padre Benjamim Sillimam. Não contava entretanto o futuro inventor dedicar-se afincadamente ao estudo das sciencias, porque a pintura, em especial as miniaturas de retratos, era a sua occupação perdidecta. Assim, em 1811, terminados os estudos universitarios, Samuel Morse foi para Inglaterra entregar-se às delicias da arte que o seduzia.

Nota curiosa: em viagem, escrevia elle, o homem que mais tarde havia de inventar o telegrapho, o seguinte, em carta para sua familia.

«Desejaria neste momento poder dar-lhes noticias; porem tres mil milhas não se transpõem nun instant, e teremos por isso que esperar algumas semanas antes que as possamos enviar e receber».

Por certo que neste momento o grande sabio estava bem longe de suppor que elle proprio viria a resolver a dificuldade que se lhe afigurava insuperável.

Em Londres os seus trabalhos artisticos obtiveram um successo, tendo os seus quadros figurado em varias exposições.

Regressando aos Estados Unidos em 1815, ali iniciou a carreira de pintor de retratos, depois de ter trabalhado algum tempo em assuntos historicos, com grande sucesso artistico, mas fracos resultados pecuniarios, chegando a ser presidente da Academia de Pintura e Desenho.

Nas horas vagas, Morse dedicava-se então aos estudos de mechanica, de que em breve se tornou um apaixonado como já o era pela arte, mas só em 1832, depois de uma larga viagem pela Europa, é que, de regresso a sua patria, começou a tratar a sério dos estudos que o haviam de conduzir á descoberta do telegrapho.

Alguns dos seus companheiros de viagem, homens de sciencia como elle, contestavam as experiencias que Morse já havia feito em pequena escala, mas este refutava-lhes vitoriosamente todos os seus argumentos e concluia que «se a presença da electricidade pode fazer-se visivel em qualquer ponto do circuito, não havia rasão para que a intelligencia humana não pudesse ser transmittida instantaneamente pela electricidade» e acrescentava que «fazendo passar a corrente por um circuito entre dois pontos distantes, os signaes feitos em um dos extremos, fechando e abrindo o circuito, a intervallos variaveis, se reproduziram instantaneamente no outro extremo».

Em seguida a estas discussões, que estavam destinadas a desempenhar um tão importante papel na carreira de Morse e no progresso mundial, começou a tratar dos detalhes dos apparelhos que imaginara poderem servir á sua invenção, e mostrando aos seus contradictores aguns esboços, assegurou-lhes a sua convicção de que em breve conseguia pôr em practica as theorias que tão calorosamente defendera.

Uma vez em Nova York, e nomeado professor do Collegio de artes e desenho daquella cidade, metteu hombros à empreza cheio de entusiasmo, mas, apesar do exito relativo que obteve, os primeiros annos foram de pobresa, desillusões e canceiras. Só mais tarde, em 1837, é que, podendo dispôr de uma vasta sala no edificio do Collegio, onde estabeleceu o seu laboratorio, e depois de laboriosas experiencias, elle conseguiu introduzir aperfeiçamentos no seu invento que o encorajaram a mostra-lo a alguns amigos, entre os quaes o proprietario de umas grandes officinas de machinas de New Jersey, com cujo auxilio material den grande impulso aos trabalhos.

Um anno depois havia conseguido um apparelho telegraphico pratico e fazia as suas provas num circuito de

16 kilometros, perante os membros do governo e os representantes dos paizes estrangeiros, e, registado o seu invento na America, partiu para Inglaterra a fim de conseguir o mesmo.

Neste paiz, porém, soffrendo a oposição dos professores Wheatstone e Cook, que recentemente tinham obtido patente de invenção para um telegrapho por meio de 6 fios, que fazia signaes pelo movimento de agulhas magneticas, mas que não produzia escripta alguma no papel, nada mais conseguiu do que uma recusa formal.

Dirigindo-se então a França, ali obteve um bom acolhimento de todos os homens de sciencia de Paris e conseguiu a patente sem dificuldade.

Proseguindo sempre na ardua tarefa que emprehendera, em 1842 o governo do seu paiz concedeu-lhe uma subvenção e imediatamente deu começo á construcção da linha entre Washington e Baltimore, com 65 kilometros de extensão, usando primeiramente o sistema de fios subterraneos, devidamente isolados, e em seguida, reconhecendo os inconvenientes delle, os fios fixados em postes.

Em 1844 transmittiu-se o primeiro despacho entre Washington e Baltimore e o grande inventor viu assim recompensados os 12 annos de lucta, desenganos, e fadigas.

Esta linha telegraphica ficou durante um anno, gratuitamente, à disposição do publico, em seguida ao que o Administrador Geral dos Correios estabeleceu a taxa de um centavo por cada quatro caracteres transmittidos, e, facto curioso, logo depois de fixada esta taxa o serviço tornou-se muito maior do que durante o tempo em que foi feito gratuitamente.

Samuel Morse tentou vender a sua patente ao governo dos Estados Unidos, entendendo que o telegrapho devia ser explorado pela Administração dos Correios, mas o Administrador Geral dos Correios oppoz-se à compra, fundando-se em que «o funcionamento do telegrapho entre Washington e Baltimore o havia convencido de que, com qualquer tarifa de preços que pudesse vir a ser adoptada, nunca se conseguia que as receitas podessem cobrir as despezas».

As dificuldades, os sorrisos de descrença, as más vontades de competidores despeitados pela superioridade do seu genio, de que o grande inventor conseguiu triumphar, não são de resto caso isolado, pois figuram invariavelmente na historia de todas as grandes descobertas.

Ao terminar esta noticia não devemos deixar no esquecimento que já em 1649 um padre jezuíta tentara a resolução do mesmo problema que immortalizou o nome de Morse.



INSTITUTO FERROVIARIO

No dia 5 deste mez inauguro-se solemnemente na sua séde, na rua da Magdalena, o Instituto Ferroviario, sympathica instituição fundada por um grupo de empregados da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e cujo fim é ministrar instrucção pratica e profissional aos filhos dos associados, de forma a que no futuro se encontrem habilitados a terem um lugar condigno na classe.

A sessão, que foi presidida pelo distinto Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia, Sr. Antonio Carrasco Bossa, assistiram, alem de grande numero de socios e suas familias, o Sr. Presidente do Ministerio, os administradores da Companhia Sr. Fausto de Figueiredo e Carreira de Souza, e Sub-Director Sr. Ferreira de Mesquita e os Chefes de Serviço e demais funcionários superiores da Companhia.

Dentre os convidados destacavam-se o Sr. Borges Grainha, illustre pedagogo, que num eloquente discurso, enalteceu o fim a que se destina o Instituto, Lourenço Gayolla, o senador Sr. Faustino da Fonseca, e Alexandre

Ferreira, representante da Universidade livre, os quais proferiram brilhantes discursos.

O Sr. Augusto de Vasconcellos também fez uma eloquente allocção elogiando a iniciativa dos ferroviários e prometendo todo o seu auxílio moral a essa obra de alto valor social e o Sr. Fausto de Figueiredo, que em nome da administração da Companhia se associou à festa promettendo também todo o auxílio moral e material possível, na esperança de que o Instituto venha a desempenhar o fim a que se destina.

Em seguida à sessão a direcção do Instituto ofereceu aos convidados uma taça de Champagne, tendo-se trocado afectuosos brindes.

A *Gazeta* fez-se representar pelo nosso colaborador Sr. Andrade Gomes, funcionário superior da Companhia, que em breves palavras brindou pelas prosperidades do Instituto, recordando ao mesmo tempo o nome do nosso director como o de um dos funcionários mais antigos e prestimosos da classe.

O nome do nosso amigo, que por largos annos brilhou no serviço da Companhia, não podia ser esquecido num momento em que se encontravam reunidos para uma obra altamente benemerita e patriótica os melhores elementos da corporação a que sempre se honraram de pertencer.

A criação deste Instituto, a que anda intimamente ligado o nome de Santos Victoria, antigo e distinto funcionário da Companhia, marca mais uma brilhante etapa da marcha progressiva em que os ferroviários tão eloquentemente se tem evidenciado nos últimos tempos; e tanto mais brilhante, forçoso é frizar, quanto vimos, pela primeira vez, reunidos em afectuoso convívio, animados todos do mesmo espírito, dirigentes e dirigidos. Não podemos deixar de accentuar este facto que é deveras consolador.

Os nossos melhores votos são para que o Instituto venha a desempenhar cabalmente o fim a que se propõe, que será uma obra prática e de verdadeiro destaque na nossa sociedade.



CARREIRAS DE AUTOMOVEIS

Emfim! Os proprietários de diligências já vão comprehendendo que esses detestáveis veículos estão em desacordo com o século XX, e que o meio de transporte a substituir é, sem dúvida, o automóvel.

Nada menos de 3 carreiras de automóveis, servindo regiões importantes, foram inauguradas com soberbos carros, nos últimos 15 dias.

São elas, entre Valença, Monsão e Melgaço; Coimbra e Ceia; e entre Arouca e Oliveira de Azemeis.

Os automóveis das primeiras, construídos (*a carroserie*) em Lisboa, são magníficos tanto em conforto como em elegância, e dispõem de 20 lugares cada um, tendo ainda espaço suficiente para bagagens e malas de correio.

E' uma honra para a indústria nacional.

Muitos alquiladores tem pensado em substituir os seus carros por automóveis, mas desistem em face do preço elevado delles, dos seus concertos e do consumo de gazolina.

Se o caso for bem estudado veremos que a diferença entre os encargos com uma carreira de diligências ou de automóveis, não é caso para assustar.

E' certo que um automóvel custa mais que um *char-a-bancs* com os competentes cavalos; mas a despesa com gazolina é inferior à manutenção do gado.

Por exemplo: quantos cavalos são precisos para se fazerem duas carreiras diárias entre a estação de Cette a Entre-os-Rios e Sobrado de Paiva? Talvez mais de 12. No entanto um só automóvel faria essas 2 carreiras, e até mais.

Resultava daí diminuição de despesa e aumento considerável de receita, pois grande número de passageiros

deixa de viajar com receio das incommodes diligências, ou por terem que esportular a importância do aluguer dum trem.

Outro receio é o dos desarranjos dos automóveis, que na localidade não seria fácil concertar.

Isso porém não é difícil de remediar, pois os caminhos de ferro acabam de publicar uma tarifa de preços reduzidos para transporte desses veículos, e nos grandes centros depressa se concertam, sendo o preço hoje já muito em conta.

Nem todas as regiões podem aspirar a automóveis como os que agora foram para Ceia e Melgaço, devido a não haver passageiros para os encher; porém as carreiras de Cette a Entre-os-Rios, Braga a Guimarães, Vila Real a Chaves, Regoa a Lamego, Gouveia à villa, Guarda à cidade, Leiria à Batalha, Payalvo a Thomar, Santarem à cidade, etc., podiam muito bem sustentar um automóvel como aquelles.

E para outras carreiras poderia também fazer-se o serviço com outros carros mais pequenos, à medida do movimento de passageiros.

A diligencia está hoje condemnada, não só pelo seu desconforto mas também pela morosidade da sua marcha.

Nós, que pretendemos viver de turismo, devemos acabar com tão incommodos meios de transporte.

Um estrangeiro que entrar numa diligencia fica horrorizado, e sem vontade de novas viagens. Eu tenho percorrido todo o paiz, e confesso que nunca encontrei uma só diligencia capaz. Nuns sitios é o hediondo churrião a cahir aos bocados, que já não viu tinta desde a sua construção; noutros é o pequeno *char-a-bancs* de cortinas esfarrapadas, que quando chove nos encharcam as costas; noutros a *victoria* desconjuntada com as rodas a quererem fugir dos eixos.

Nos n.ºs 575 e 576, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (respectivamente de 1 e 16 de dezembro último) tratei esta questão das diligências, lembrando aos alquiladores a conveniência de substitui-las por automóveis, ou então por uns carros assentados, com boas molas, sem malas aos pés dos passageiros, e o gado que fosse também substituído por outro melhor; e, agora que voltei à questão, mais uma vez insisto para que se compenetrem a valer do seu mister, melhorando o serviço das diligências, pois está a isso ligado o seu interesse e em parte o futuro do turismo em Portugal.

G. M.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

As receitas dos Tremvias de Malaga, propriedade da *Union de Tramways*, elevaram-se no ano passado a 460.317,77 pesetas. Em 1909 foram de 377.112,94 e em 1910 de 426.546 pesetas.

Suecia

Alem da electrificação da linha Kiruna-Riksgränsen, que já está resolvido efectuar-se, a Administração dos caminhos de ferro do Estado deste paiz está elaborando um vasto plano de substituição do antigo sistema pela tracção eléctrica, nas linhas Stockholm-Marström e Gothenburg-Alingsås.

Pelos estudos feitos até agora verificou-se que o novo sistema resultará muito mais económico do que a tracção a vapor.

Brazil

Iniciaram-se em 15 de Março do corrente anno os estudos definitivos da Estrada de Ferro Electrica do Estreito a Lages.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas no Bussaco

O Bussaco é incontestavelmente um dos mais pitorescos e encantadores recantos do nosso lindo Portugal.

A sua Mata, onde a vegetação é luxuriante, constitue um verdadeiro mar de verdura.

Pela exuberância da sua vegetação, pelo pitoresco do sítio, pela abundância de águas, algumas das quais gosam de excelentes propriedades medicinais, pela suas magníficas condições higiênicas e finalmente pela recordação de uma das páginas mais brilhantes da nossa história, é sem dúvida o Bussaco um dos principais, senão o principal ponto de Portugal que todo o excursionista tem de visitar.

O magnífico hotel ali estabelecido num dos mais artísticos edifícios que se encontram no País, sendo como é uma garantia de comodidades e de conforto para o turista, tem concorrido poderosamente para o engrandecimento daquela linda terra.

Da Cruz Alta, no ponto mais alto da serra, desobre-se um panorama deslumbrante.

O monumento commemorativo da celebre batalha em que os soldados portugueses auxiliados pelos da aliada Inglaterra derrotaram as hostes de Napoleão, ergue-se elegante em frente da capella da Encarnação, que servira de hospital de sangue por ocasião da guerra e onde se encontram enterrados alguns dos corpos dos bravos combatentes.

Ao lado e na vertente da serra, a não menos pitoresca povoação do Luso cujas águas minerais são tão famosas.

A poucos quilómetros da estação de Pampilhosa e servida também pela de Luso, é ponto obrigado ao excursionista que se dirija ao Bussaco.

Do Luso ao Bussaco faz-se o trajecto em diligência por 100 réis por cabeça ou em trem por 500 réis.

Todas as ocasiões são próprias para uma viagem a uma tão linda estância. Na primavera ou no verão, porém é mais apetecível, quando o corpo mais ou menos escaldado ali vai encontrar, ao abrigo dos frondosos cedros, uma frescura inebriante.

Hoje é um dos dias em que mais interesse o excursionista bom observador pode encontrar para uma visita ao Bussaco.

Todos os anos nesta data ali se realizam magníficas festas denominadas da Ascenção. A quantidade deromeiros que das povoações próximas ali afluem nesta ocasião é enorme, e os seus trajes característicos, as suas melódicas canções, dão ao local um tom alegre e ruidoso que não se encontra em outro qualquer dia.

As Companhias dos Caminhos de ferro Portugueses e a da Beira Alta organizaram serviços especiais de bilhetes de ida e volta a Luso-Bussaco, e dada a modicidade dos seus preços, a afluência de forasteiros deve ser importantíssima.

Feira e festas em Cáceres

Todos os anos, pelos fins deste mês, costumam realizar-se magníficas festas e uma importante feira de gado na famosa cidade espanhola de Cáceres, situada a cerca de 98 quilómetros da nossa fronteira de Marvão.

Por esta ocasião há sempre touradas e vários outros atrativos que acarretam ali muitos portugueses.

Este ano a feira começa no dia 28 prolongando-se até o dia 2 de Junho.

O programa das festas é devorá atrativo. Além da feira, estão anunciadas dianas, concertos, espectáculos extraordinários nos teatros e circos, bailes, iluminações públicas e fogos de artifício confeccionados pelos mais habéis pyrotechnicos, festa de aviação no Aeródromo

em que toma parte o aviador Tixier que pilotará um aero-plano Bleriot-Gnome, batalhas de flores, sessões animato-graphicas ao ar livre, etc.

Nos dias 28 e 29 têm lugar magníficas corridas de touros de morte em que tomam parte os famosos *dientes* Vicente Pastor e Tomás Alarcón (Mazzantinito) com as suas *cuadrillas*, artistas cujos créditos estão de há muito firmados, e que basta a presença dos seus nomes no *cartel* para os entendidos terem a garantia de uma boa corrida.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de combinação com a de Madrid a Cáceres e Portugal, estabelece um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, com validade para ida desde 26 de Maio a 1 de Junho e para o regresso desde 28 de Maio a 3 de Junho.

O custo dos bilhetes de Lisboa a Cáceres e volta é de cerca de 55800 réis em 1.ª classe, e 48360 em 2.ª, incluindo os impostos do selo e assistência e o imposto para o tesouro espanhol.

Bilhetes de ida e volta para Villa Real

Conforme o Aviso ao Púlico que distribuímos com o presente número, entrou hoje em vigor a ampliação da tarifa especial P. n.º 5 daquela companhia, — P. 6 no Minho e Douro — à estação de Villa Real, na linha de Regoa a Vidago, a que nos referimos no nosso número de 16 de Abril último.

Viagens de recreio nas linhas de Minho e Douro

A Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro acaba de estabelecer um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para viagens de recreio durante os meses de maio a outubro, entre Porto e várias estações das suas linhas que servem as povoações mais pitorescas e aquelas onde há estabelecimentos balneares e thermas.

Esses bilhetes, que só se vendem aos domingos e dias feriados, excepto naquelas em que foram anunciados outros serviços especiais para os mesmos pontos, são aos preços seguintes, incluindo os impostos de selo e de assistência:

Porto e Campanhã a Barcelos e volta. 1.ª classe 1\$100, 2.ª 800, 3.ª 600; a Viana 1.ª classe 1\$600, 2.ª 1\$300, 3.ª 900; a Caminha 1.ª classe 2\$100, 2.ª 1\$600, 3.ª 1\$100; a Valença 1.ª classe 2\$500, 2.ª 2\$000, 3.ª 1\$400; a Braga 1.ª classe 1\$200, 2.ª 900, 3.ª 700; a Penafiel 1.ª classe 900, 2.ª 700, 3.ª 500; a Amarante 1.ª classe 1\$400 2.ª 1\$100, 3.ª 800; a Regoa 1.ª classe 2\$100, 2.ª 1\$600, 3.ª 1\$200; entre estas estações a validade dos bilhetes é de 2 dias — a Villa Real 1.ª classe 2\$500, 2.ª 2\$100, 3.ª 1\$500; Pedras Salgadas 1.ª classe 3\$200, 2.ª 2\$800, 3.ª 1\$900; Vidago 1.ª classe 3\$500, 2.ª 3\$000, e 3.ª 2\$000 — validade 3 dias.

Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem.

O passageiro que ocupar lugar de classe superior à do seu bilhete pagará a diferença segundo os preços das tarifas gerais.

Como se vê os preços destes bilhetes são resumidíssimos e não resta dúvida que hão de ter grande aproveitamento.

Medidas desta natureza são sempre dignas de louvor porque, fomentando o excursionismo, contribuem poderosamente para o desenvolvimento das regiões por elles atingidas e por consequência para o desenvolvimento geral do país.

Bilhetes a preços reduzidos na linha da Beira Alta

No dia 1 deste mês entrou em vigor na linha da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta a tarifa especial provisória n.º 12 para bilhetes de ida e volta entre varias estações, cujos preços reduzidos são os seguintes:

		1.º	2.º	3.º
Brenha a Maiorca ou Alhadas e volta ou vice-versa		200	160	110
Liméde-Cadima a Arazede				
ou Cantanhede.....	n	n	n	n
Soito a Luzo-Bussaco.....	*	n	n	n
Mortagua.....	n	n	n	n
Castellejo a Santa Comba...	n	n	n	n
Carregal.....	n	n	n	n
Oliveirinha a Carregal.....	n	n	n	n
Alcafache a Nellas, Mangualde	n	n	n	n
(Mangualde.....	n	n	n	n
Contenças a Abrunhosa.....	n	n	n	n
Gouveia.....	n	n	n	n
Abrunhosa a Gouveia.....	n	n	n	n
Sobral a Pinhel.....	*	n	n	n
Guarda.....	n	n	n	n
		260	200	140

Nestes preços não está incluido o sello.

Estes bilhetes não dão direito a mudança de classe e concedem o transporte gratuito de 30 kilos de bagagem e só são válidos para o dia, comboio e estação nelles indicados.

Não se vendem meios bilhetes.

Transporte de madeiras para Espanha

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em combinação com as espanholas de Salamanca á fronteira, de Medina a Salamanca, do Norte de Espanha e de Madrid Zaragoça e Alicante, poe em vigor desde o dia 10 deste mês uma ampliação à tarifa especial B. S. M. N. n.º 11 de pequena velocidade para o transporte de madeiras ordinarias de construcçao e carpinteria, desbastadas ou serradas em taboas, pranchas, rolos, etc., das suas estações de Figueira e Mangualde para as de Valencia, Grao e Denia, aos preços seguintes, por tonelada:

De Figueira	Percorso portuguez.....	Reis 15620
	Percorso espanhol.....	Pts. 31
De Mangualde	Percorso portuguez.....	Reis 999
	Percorso espanhol.....	Pts. 34,5

Esta tarifa deve contribuir bastante para o aumento da exportação das nossas madeiras para o paiz vizinho, hoje já muito importante, sendo por isso dignas de louvor tanto a Companhia da Beira Alta, como as companhias espanholas.

Transporte de telha

Por uma ampliação à sua tarifa especial n.º 14 de pequena velocidade, que entrou em vigor no dia 10 do corrente, a Companhia da Beira Alta reduz o minimo de peso para vagões completos, que está fixado na tarifa em 10.000 kilos, a 5.000 kilos, sempre que por conveniencia de serviço da Companhia tenham as remessas de ser carregadas em vagões da serie L.

Encerramento do apeadeiro de Vidigal

O apeadeiro de Vidigal, situado na linha de Vendas Novas entre as estações de Canha e a de Vendas Novas, que fôra estabelecido quasi que exclusivamente para servir uma importante propriedade da Casa de Bragança, vae ser encerrado por não ter actualmente serviço que justifique a sua existencia.

Segundo um Aviso que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de publicar, o encerramento deste apeadeiro realizar-se-ha a partir do dia 1 do proximo mês de Junho.



VIII

Viagem ao alto Egypto. — Como se pode ir commoda e economicamente. — Bellos caminhos de ferro. — Um serviço que falhou e outro que produz. — Viagens baratas. — Do Cairo a Luxor. — Um bom hotel. — Um costume original.

Visto o Cairo, pensemos na excursão para o Sul, Egypto acima, a admirar os seus monumentos que, pela proximidade do Nilo em que se encontram os até hoje descobertos, se chamam os monumentos do Alto Nilo.

Porque o facto de só estes se terem encontrado não prova que outros não existam afastados das margens do rio, embora seja de crer que não tendo as gerações passadas faceis meios de transporte por terra, se aglomerassesem especialmente nas margens do grande rio e ahi construissem os seus templos e as suas necrópoles.

Como se sobe o Nilo?

Até ha alguns annos esse prazer era só permittido aos ricos, ou antes, aos muito ricos. Havia apenas os vapores das duas empresas, Cook e Hamburgueza, que se entendem bem para não se fazerem competencia, mantendo preços altos a que muitas bolsas são inacessiveis.

Hoje, com o caminho de ferro, as circumstancias mudaram, e quem vai por agua até Assuan e esportula o o melhor de 50 libras, é porque quer passear no Nilo e gastar dinheiro.

Por caminho de ferro vae-se commodissimamente até Luxor, por 260 piastras, que são uns 13\$000 da nossa moeda e ainda em 2.ª classe por metade.

Quem viajar de dia escusa de despender 5\$000 reis no lugar de cama, e tem a vantagem de vir todo o caminho a convencer-se de que nada perdeu em não vir roncamente e por enorme diferença de preço, por vapor.

Bem sabemos que o chic, o elegante é tomar o vapor, mas não escrevemos só para snobs e estes nossos artigos tem que manter o cunho pratico de bom conselheiro de viagem.

Até a administracão dos caminhos de ferro do Sudan se deixou, este anno, levar nessa dôce illusão das viagens caras, tentando fazer certa competencia á administração dos caminhos de ferro do Egypto, combinando com a Companhia Hamburgueza um serviço, por vapor, até Assuan e dahi, pelo seu vapor e sua linha a Kartum, regressando pelo Mar Vermelho.

Esta viagem, de que se fez grande reclamo, custava nada menos de 75 libras ou uns 375\$000 reis, sendo a sua duração 23 dias; e incluia não só os transportes como a alimentação, alojamento nos hoteis em Luxor, Assuan e Kartum e os guias e passeios em burros a visitar os monumentos.

Esta tentativa falhou, porque o publico achou enormemente caro e grandemente arriscado de lhe serem mostrados os monumentos a correr, como em geral succede nestas excursões em grande companhia. Apesar de muitos milhares de folhetos distribuidos em todo o mundo, nem um bilhete se vendeu.

Mais feliz foi a outra combinação feita pelos caminhos de ferro Egypcios, limitando-se ao transporte Cairo-Assuan por caminho de ferro, e dahi em diante o mesmo serviço da anterior, deixando ao excursionista a liberdade de parar até 7 dias entre o Cairo e Luxor e dahi em deante o tempo que quizesse, fazendo as excursões á sua vontade

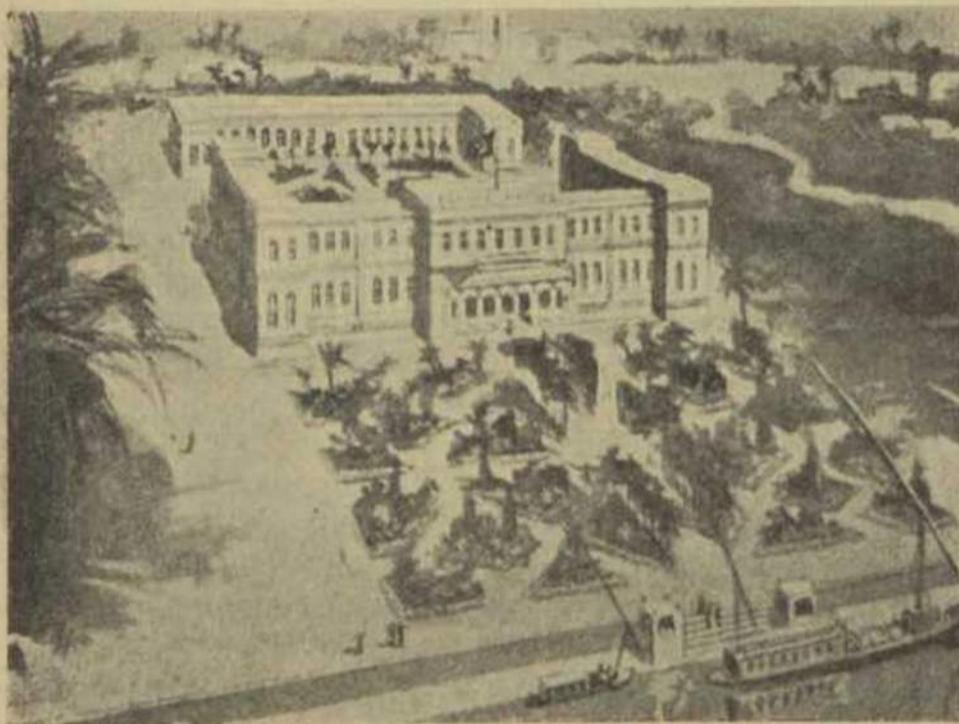
e alojando-se, já se vê que de sua conta, nos hoteis que quizesse.

Os bilhetes custam £ 24-6 ou uns 120.500 reis, e contando-se com as outras despezas, à farta ainda se fica muito á quem das 75 libras da outra combinação. E tem-se muito mais liberdade.

Por isso a venda de bilhetes foi importante e maior será nos annos seguintes, à proporção que este vantajoso serviço vá sendo conhecido.

A diferença apenas, em transporte, é que o trajecto Cairo-Assuan se faz por caminho de ferro em vez de ser por vapor.

Mas a maior parte deste percurso nada tem que ver; as margens do Nilo são escalvadas e pardacentas; a para-



Grande Hotel de Luxor

gem em Assiut não tem maior interesse porque a necrópole é bem inferior a outras que vimos depois.

Demais, — coisa que muita gente ignora — os caminhos de ferro do Egypto são commodissimos e bem semelhantes aos melhores da Europa.

Viaja-se nelles com todo o conforto; — e não só em 1.^a mas mesmo em 2.^a classe, em que o preço é metade, e o material igual ao da 1.^a, tendo só a diferença de irem 8 pessoas, em vez de 6, em cada compartimento, e da affluencia de publico ser maior.

Estamos mesmo convencidos de que, se as administrações quizerem fazer igual combinação em 2.^a classe em caminho de ferro, o que diminuiria os preços de umas 5 libras e meia, conquistariam, com tal serviço popular, uma affluencia de visitantes que hoje não vão ao Egypto assustados com os enormes gastos da viagem.

Os comboios de dia são rápidos, o material bem confortável e com excellentes molas, a linha bem construída; a viagem não fatiga.

O serviço de restaurante, até Luxor, está a cargo da companhia dos Vagões Camas e é tão bom e não mais caro que nos serviços que esta companhia tem na Europa.

Com quanto antes de Luxor haja um ponto em que a paragem é necessaria, Kinch, para visitar as ruínas de Denderah, muito importantes, como saindo do Cairo pelo comboio da manhã não é possível a paragem ali, porque obrigaría a passar a noite e não há alojamento, o melhor é seguir a Luxor e dahi dispôr de um dia para voltar atras, a visitar o notável templo de Hathor, o mais bem conservado de todos os do Egypto. O bilhete de ida e volta, em 2.^a, custa apenas 30 piastras.

Da viagem, por caminho de ferro, até este ponto, 671 quilometros em 14 horas, podemos dizer que ella oferece interessantes e variados aspectos; a linha atravessa ou se approxima de algumas povoações importantes, e de

grandes palmeiraes, enquanto que, por vapor, se vai entre duas paredes de barro pardo e mais longe dos povoados.

De resto, por todos os lados terrenos planos que lembram a Dinamarca ou a Hollanda, com menos vacas e mais camelos.

Anoitece-nos uns 100 kilometros antes do fim da viagem, sendo as carroagens illuminadas por 6 lampadas electricas de 36 velas, em cada compartimento. Mal se vê, portanto, a travessia do Nilo que se faz sobre uma bella ponte de ferro de 360 metros.

Dahi em diante o comboio, que na primeira parte do percurso marcha a 71 kilometros (92 kilometros do Cairo a Wasta em 1 hora e 18 minutos), vai menos rápido porque pára em estações successivas.

A's 10 e meia estamos na modesta estação de Luxor, onde nos espera o carro do Grande Hotel de Luxor, espacoso estabelecimento que mantém os seus creditos de ser uma das principaes casas do Alto Nilo, pelo seu conforto, primorosa cosinha e commodidade de preços de alojamento e da tabella dos extras. Está-se perfeitamente ali sem necessidade das faustosas instalações e exigencias do Winter Palace.

Delle damos a gravura.

E, para terminar, ainda uma nota curiosa sobre os usos nos caminhos de ferro egipcios.

Como as musulmanas manteem o velho costume de taparem a cara, quando viajam tem que ir em compartimento reservado, mesmo em 3.^a classe, o que causa, por vezes, algum embaraço à organisação dos comboios. E como dentro deste compartimento vão à vontade, entre mulheres, para não sahirem ao corredor fazem-se acompanhar, na bagagem de mão, de um certo vaso, em ferro esmaltado, que lhes é necessário durante a viagem.

E torna-se curioso ver, à partida, na plataforma da estação, que sobre cada mala vai sempre, atado e à vista, o referido objecto. No comboio em que fomos contámos nada menos que onze.

Fraco

O capital empregado nos caminhos de ferro

Segundo uma revista alema os 329.691 kilometros de linhas ferreas em trâfego na Europa, em fim de 1909, representavam approximadamente 23.200.000.000\$000 reis, distribuidos pela forma seguinte:

Inglaterra.....	4.865.000:000\$000
França.....	3.600.000:000\$000
Russia	3.400.000:000\$000
Italia.....	1.000.000:000\$000
Belgica.....	500.000:000\$000
Suissa	320.000:000\$000
Espanha.....	240.000:000\$000
	13.925.000:000\$000

Os 9.275.000.000\$000 rs. restantes, dão a revista alema como empregados nos caminhos de ferro de Portugal, Hollanda, Austria, Grecia etc.

Nas duas Americas a extensão das linhas ferreas, naquela data, era de 518.824 kilometros. O capital empregado nos Estados Unidos era de 18.500.000 contos; no Canadá 1.400.000 contos; na Republica Argentina 760.000 contos, approximadamente.

Do Brazil nada diz por não existirem estatísticas a tal respeito.

Na Asia a extensão era de 99.486 kilometros, sendo o capital empregado nas Indias inglezas de 1.400.000 contos e no Japão 220.000.

Na Africa a extensão era de 3.481 kilometros.

Na Australia de 30.316 kilometros, que custaram 300.000 contos de réis.

Os tremvias na Europa

A morte de George Francis Train, o inventor dos tremvias, que noticiámos no nosso N.º de 1 de Abril, suscita-nos a breve notícia que vamos dar sobre a introdução do invento do celebre americano no velho continente, logo apóz o sucesso obtido nos Estados Unidos.

Foi a Inglaterra o primeiro paiz da Europa que importou os tremvias. Assim, foi em Londres, em 1863, que pela primeira vez circulou na Europa o novo meio de transporte, conhecido então sob a designação de «caminho de ferro americano».

Quatro annos depois, em 1867, já algumas cidades da Alemanha se usavam as carruagens sobre carris, com tracção animal, e Berlim em especial, contava já nessa data um serviço regular de vehiculos deste genero, para transporte de passageiros em commun.

Na Belgica, a primeira linha de tremvias foi estabelecida em 1869, em Bruxellas.

Em França, pelo decreto de 3 de Agosto de 1873, foi concedida a construção de uma rede de linhas com a extensão total de 105 kilómetros, o que constituiu desde logo um serviço bastante completo para Paris e seus arredores.

Não foi todavia facil tarefa a adopção destes vehiculos na Europa, pois que os constructores de carruagens ordinarias e as antigas companhias de omnibus luctaram energicamente pela defesa dos seus interesses. Assim a lucta que George Train sustentou no seu paiz para a introdução do seu invento, tiveram que sustentá-la igualmente os que na Europa o quizeram tambem explorar.

Como na America, um dos mais fortes argumentos apresentados contra os tremvias era a dificuldade e os inconvenientes da instalação dos *rails* nas ruas.

Todas as resistencias porem foram inuteis em face das vantagens fundamentaes do novo sistema: rolamente muito mais suave e muito menor esforço de tracção. Assim, a partir de 1874, a expansão dos tremvias deixou de limitar-se apenas a Londres, Berlim, Paris e Bruxellas para se estender ás outras cidades da província e a todos os paizes europeus e o seu sucesso foi tal que breve se pensou em os desenvolver ainda mais, substituindo a tracção animal pelo vapor e em seguida pela electricidade, ao mesmo tempo que os vehiculos eram successivamente melhorados até se chegar aos magníficos e commodos carros que hoje se veem cruzar em todos os sentidos em quasi todas as cidades da Europa, e que ocupam um logar importante entre os factores da civilisação moderna.



NOVAS CARRUAGENS PARA TREMVIAS

Os tremvias em que se «paga á entrada», cujo exito na Europa tem sido insignificante, são de um emprego muito generalizado na America, onde quasi se não fabrica material novo que não seja desta especie, e mais ainda, frequentemente se modificam as carruagens antigas, adaptando-as ao novo sistema.

Outras inovações estão sendo introduzidas na America, que na Europa são quasi desconhecidas.

Assim, com o fim de reduzir quanto possível o numero de desastres ao subir e ao descer destes vehiculos, algumas Empresas adoptaram uma disposição especial que obriga a conservar levantados os estribos e cerradas as portas durante a marcha, abrindo-se estas e baixando-se os estribos só durante as paragens, por meio de um aparelho electrico manobrado pelo conductor.

Alem destas disposições, a International Railway C.º de Bufalo, está fazendo experiencias de uma outra, em 35 carruagens da sua linha de tremvias.

Até agora as duas portas principaes de entrada e saída das carruagens dos «tremvias em que se paga á entrada»

estavam collocadas a meio desta, ou na plataforma posterior. Havia algumas vezes uma porta de saída suplementar, mas nunca para entrada, salvo em algumas pequenas linhas em que se haviam disposto as duas portas de entrada e saída na plataforma anterior, ao lado do mecanico, encarregado ao mesmo tempo de fiscalizar a entrada de passageiros.

A International Railway C.º resolveu applicar este sistema nas suas linhas, ao caso geral de tremvia com conductor encarregado da venda dos bilhetes, não para que o mecanico se occupe deste serviço, mas para que elle possa facilmente ver o movimento de passageiros.

A disposição dos assentos das novas carruagens é analoga á das empregadas nos metropolitanos subterraneos de Londres, com espaço para viajantes em pé, entre os assentos.

A parte posterior do vehiculo está completamente fechada, tendo apenas uma pequena porta de socorro, que o conductor abre automaticamente em caso de accidente.

A plataforma anterior tem as portas e estribos levantados, de forma que, quando o passageiro quer descer avisa o mecanico comprimindo um botão electrico, e este automaticamente faz descer os estribos e abrir as portas. Fazendo-se o movimento de passageiros por esta plataforma ha a vantagem de o mecanico ver quando o passageiro se apeia e portanto não perder tempo esperando que o conductor lhe dê o signal de partida.

Numa carruagem assim fechada durante todo o percurso, tem, é claro, que se attender ás necessidades de ventilação.

Esta realisa-se por meio de diversos vidros laterais que se podem levantar ou baixar livremente, e de 5 ventiladores collocados no tecto da carruagem, cujo movimento faz deslocar o ar, que sae por diversas aberturas do mesmo, sendo substituído pelo que entra por outras praticadas no pavimento da mesma.

No inverno, uma disposição especial de apparelhos electricos permite manter uma temperatura agradavel.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Espanha

O capitão de engenheiros Milian caiu no aerodromo de Quatro Ventos, de Madrid, ficando ferido gravemente e o aparelho completamente destruido.

— Devem publicar-se em breve as bases do concurso de aviação para disputa da «Copa Tibidabo», com um premio de 5.000 pesetas, em record de velocidade e altura.

Os organisadores do concurso dirigiram convite para elle a diversos engenheiros e aviadores militares que acabam de terminar os seus estudos sobre aviação, subvenzionados pelo governo espanhol.

França

A aviadora americana Quimby, tendo partido de Dover em 16 de Abril ás 5,35 da tarde, desceu ás 7,30 perto de Bolonha.

A travessia do estreito fez-se sem incidentes desagradáveis.

Italia

Não só a França e a Alemanha tratam de organizar poderosas esquadras aereas: a Italia segue-lhes o exemplo.

Assim abriu-se recentemente uma grande subscrição nacional, que já está em mais de um milhão de liras, tendo o rei Victor Manuel concorrido com 100.000 liras.

Do mesmo modo que a França, a Italia mostra preferencia pelos aeroplanos, pondo de parte os dirigíveis predilectos da Alemanha.

— Widmer acaba de fazer a travessia Trieste-Lido, em uma hora e 19 minutos.

«MUNDO ILUSTRADO»

Está já no 6.º numero esta magnifica revista portuense, que tem tido sempre o mais lisongeiro acolhimento em todo o paiz.

Este numero é quasi todo dedicado ao Brazil, inserindo excellentes photogravuras de diversos trechos do Rio de Janeiro, pelas quaes se avalia o progresso que a capital sul-americana tem tido nos ultimos annos.

A parte litteraria não é menos interessante, tanto no que refere ao Brazil como a outros diversos assuntos.

Continuamos nos nossos escriptorios recebendo assignaturas, cujo preço é apenas de 900 reis por trimestre.

Attendendo à numerosa quantidade de assignantes que a nova revista já tem, prevemos-lhe um brilhante futuro.

Encos



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Assembleia Geral Ordinaria dos snrs. Accionistas. — Nos termos do Art. 34.º e 39.º dos Estatutos desta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, são convocados os snrs. Accionistas para se reunirem em Lisboa na séde social, em Assembleia Geral Ordinaria, no dia 15 de Junho proximo futuro, ao meio dia.

Ordem do Dia:

1.º — Apresentação das contas respectivas ao Exercicio de 1911, do Relatorio annual do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º — Quaesquer propostas dos snrs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos.

3.º — Eleição de tres vogaes do Conselho de Administração, nos termos dos Artigos 13.º e 17º dos mesmos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o referido Artigo 43.º, os Administradores que completam o seu periodo de exercicio.

4.º — Eleição de dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Artigo 24.º dos ditos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o citado Artigo, os vogaes que completam o mesmo periodo.

Esta Assembleia, segundo os preceitos do Art.º 28.º dos mesmos Estatutos, compõr-se-ha dos snrs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Accões da Companhia.

Para tomar parte na Assembleia devem as *Accções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 15 de Maio inclusivé, e as *Acções ao Portador* depositadas até ás 4 horas da tarde do dia 31 do mesmo mês de Maio corrente.

Em Lisboa — na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto — no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris — nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas;

Em Londres — nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º;

Em Berlin e Francfort — nas Caixas do Bank fur Handel und Industrie.

Os bilhetes de admissão à Asssembleia serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Accções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art. 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Assembleia geral de obrigacionistas. — Em observância aos artigos 51 e 52 dos Estatutos, é convocada a assembleia geral dos portadores de obrigações de 1.º e 2.º grau desta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez destes titulos, para o dia 5 de junho proximo futuro, pelas 3 horas da tarde, na séde do Comité, em Paris, 49, rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22 e 52 dos Estatutos, a eleição de dois administradores.

O deposito de obrigações para esta assembleia deverá ser feito até 21 do corrente mês de maio, inclusivé:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergére;

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros;

No Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalisadas por notario; e as dos residentes em França pelo «Maire» da sua residencia, ou por notario.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortisação do 2.º semestre de 1911

(Conclusão)

120 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau:

46 — 1.465 — 1.466 — 2.010 a 2.012 — 4.619 a 4.623 — 6.476 a 6.480 — 7.612 — 8.982 — 9.299 — 9.812 a 9.816 — 9.861 — 17.551 a 17.565 — 17.570 — 23.680 — 26.768 a 26.770 — 29.783 a 29.790 — 31.481 — 31.482 — 33.619 — 35.483 — 39.488 — 39.560 — 39.562 — 41.043 — 42.460 a 42.462 — 42.483 a 42.489 — 42.522 — 46.303 a 46.313 — 46.692 — 47.943 a 47.947 — 50.626 — 50.627 — 50.896 — 53.443 — 55.039 — 56.163 a 56.172 — 60.452 a 60.456 — 60.788 — 61.498 a 61.501 — 62.675 — 62.676 — 64.502 a 64.506 — 64.537.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

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

4 titulos de 5 obrigações:

1.063 — 1.253 — 1.254 — 2.272

29 titulos de 4 obrigações:

2.804 — 3.044 a 3.043 — 3.526 — 4.755 — 4.979 — 6.005 — 6.091 — 6.092 — 6.468 — 6.403 — 7.406 — 7.407 — 8.635 — 8.643 — 9.451 a 9.154 — 9.737 — 11.907 — 12.012 — 12.596 — 12.608 — 15.127 a 15.129 — 15.132.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

Amortisação do anno de 1911

Com o producto da venda de terrenos do Tejo

29 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau:

1.878 — 2.592 — 3.528 — 3.529 — 4.164 a 4.167 — 7.269 a 7.273 — 7.810 — 15.510 — 20.581 — 24.043 — 24.067 — 24.068 — 24.993 a 24.996 — 25.328 — 27.068 — 27.662 — 27.847 — 27.848 — 32.274.

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

71 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau:

1.407 — 3.528 — 5.025 — 6.473 — 6.475 — 9.699 a 9.702 — 9.817 — 11.834 a 11.858 — 15.986 — 15.995 — 18.804 — 18.814 — 21.162 — 25.883 a 25.890 — 26.648 — 33.344 — 34.467 — 36.055 a 36.058 — 38.049 — 39.027 a 39.030 — 41.240 — 41.912 — 45.389 — 47.649 a 47.651 — 48.974 a 48.976 — 49.638 a 49.641 — 56.091 — 56.092 — 56.129 — 56.130 — 58.911 — 58.912 — 60.646 a 60.651 — 60.902 — 61.003 — 61.050 — 61.051 — 64.533 — 64.536

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Maio de 1912.

O orçamento das receitas já foi aprovado na camara dos deputados, mas a sua discussão fez-se de afogadilho, na ordem do dia de algumas sessões, sem que se dedicasse a atenção devida a tão importante diploma.

Parece que, achando-se aprovado nesta camara devia desde logo principiar a tratar-se delle no Senado e a camara dos deputados, por seu lado, ocupar-se imediatamente do orçamento das despesas.

Tal não se fez; mas tratou-se da Empresa Protectora das Crechas de servir e Amas de leite, nova instituição destinada a salvaguardar a Virtude destas, pelo regimen severo de um internato com um director geral, uma directora, uma secretária e mais numeroso pessoal, e da eterna questão do jogo cuja discussão tem constituído o prato de resistência, de forma que não se pode dizer que o parlamento se conservou inativo durante a quinzena que hoje finda.

Pouco se tem fallado de empréstimos e a tal respeito não aparecendo novos boatos, o que, se não é indicio de que elles foram postos de parte, parece dever levar-nos a concluir que estão apenas de pé as negociações para o de 7.000 contos, dos caminhos

de ferro, visto ser esse que se dava como garantido, o que dissemos no nosso Boletim de 30 de Abril.

Nesta hypothese, cremos que as negociações se estarão realisando simultaneamente em Londres e Paris.

*
As cotações cambiais da quinzena passada mantiveram-se sem alterações dignas de registo, como se vê da tabella que publicamos.

O preço da libra, que em 15 de Abril fechava a 4\$900 compra e 4\$950 venda, ficou hoje a 4\$910 e 4\$960, respectivamente compra e venda. O cambio Rio-Londres fechou a 16¹¹/₁₆ ou 14\$824 reis fracos a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MAIO		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 9/16	48 7/16	48 11/16	48 9/16
" 90 d/v	49 1/16	—	49 3/16	—
Paris cheque	587	590	585	588
Berlim	241	242	240 1/2	241 1/2
Amsterdam cheque	409	411	408	410
Madrid cheque	922	932	910	920

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,10	38,10	—	—	38,05	38	38	—	—	—	37,90	—	—	—	
Dívida Interna 3% coupon	38,10	38,10	—	38,10	38,05	38	38	38	38	—	38	38	—	—	
" " 4 1/2% 1888, c/premios	20,450	20,450	—	20,450	20,450	20,450	20,450	20,500	—	—	20,600	—	20,700	—	
" " 4 1/2% 1888/9	53,100	—	—	—	53,200	53,500	53,500	53,300	—	—	—	—	53,100	—	
" " 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	47,900	—	—	—	47,800	—	
" " 3 1/2% 1905 c/premios	8,800	8,800	—	8,800	—	8,800	8,800	—	8,850	8,800	—	8,800	—	—	
" " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	80,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,500	—	—	—	
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	79,500	—	—	—	80,000	—	—	80,500	—	—	—	—	—	—	
Externa 3% coupon 1.ª serie	65,300	65,400	—	65,400	65,400	65,300	65,300	65,300	65,400	65,400	65,400	65,500	65,500	—	
" " 3% 2.ª serie	64,000	—	—	—	67,500	67,500	67,500	—	67,500	67,500	67,700	67,700	67,700	—	
" " 3% 3.ª serie	67,500	—	—	—	96,000	—	—	—	—	—	—	—	97,500	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal	—	—	—	154,500	154,500	154,500	154,500	154,500	—	—	154,200	154,000	154,000	—	
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132,000	—	—	
Nacional Ultramarino	—	—	—	98,500	98,500	—	—	—	97,500	—	96,000	—	—	—	
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	62,000	—	62,000	62,000	—	98,500	—	98,000	—	
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon	58,000	68,000	—	—	68,000	68,000	68,000	67,500	67,000	66,500	66,500	—	—	—	
Companhia dos Phosphoros, coupon	58,500	—	—	—	—	—	—	58,600	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Através d'Africa	87,000	87,000	—	—	87,000	—	87,100	—	—	87,500	87,400	87,400	—	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	49,600	49,600	49,500	49,500	49,500	—	64,500	—	49,500	49,500	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	16,300	—	—	—	—	—	—	—	67,500	67,500	—	—	
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,500	67,500	—	—	
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88,000	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82,500	—	—	—	
prediaes 6%	88,000	88,000	—	88,000	—	—	83,200	—	—	—	—	—	—	—	
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 1/2%	—	—	—	—	65,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3% português 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port	37	37,50	38	38	—	—	—	37	37	37,75	37,75	37,50	37	—	
Madrid-Cáceres-Portugal	—	462	460	462,50	463	463,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	314	—	314,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	325	325	327	326	323	324	324	326	323	323	325	326	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	257	257	—	254	256	256	253	255	255	253	253	254	254	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	292	292	290	287	292	289	290	289	290	288	288	289	289	—	—
Companhia da Beira Alta	165	163,50	164,25	—	—	163	165	164,25	163	164	164	164	164	—	—
Londres: 3% português	—	66	66	66	66	66	65,50	66	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	87	—	87,37	—	—	—	—	87,35	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MÉDIA KILOMETRICA		
		1911-12		1910-II		Diferença em 1911-12	1911-12	1910-II	Diferença em 1911-12	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
										



Nova carruagem de 3.^a classe. — Das officinas da Companhia dos caminhos de ferro Portuguezes, em St.^a Apolonia, acaba de sahir um magnifico salão de 3.^a classe, piso lateral, com 8 compartimentos, transportando 82 passageiros, cuja inauguração se realizará brevemente. É uma carruagem que se pode qualificar de luxuosa, não lhe faltando assentos e respectivas costas magnificamente estofados, retrete etc., oferecendo por isso toda a comodidade. A sua construcção honra a industria nacional, e a Companhia merece os maiores elogios pelo seu zelo incansavel em bem servir o publico.

Inhambane. — O Diario do Governo de 8 do corrente publicou um decreto auctorizando os estudos dos trabalhos a realizar para serem facilitadas as comunicações entre a testa deste caminho de ferro e o porto de Inhambane.

Beira á Zambezia. — Vão iniciar-se os estudos do prolongamento do Caminho de ferro da Beira á Zambezia, tendo havido sobre o assunto uma conferencia entre o snr. ministro das colonias e um dos directores da Companhia de Moçambique.

Entroncamento-Batalha. — Vae ser entregue ao parlamento uma representação instando pela discussão urgente do projecto de construcção desta linha, que passará tambem por Thomar e Alcobaça, sendo portanto de prever que ella contribuia efficazmente para o desenvolvimento do turismo em Portugal, visto servir a região onde existem os principaes monumentos historicos do nosso paiz.



Espanha

Vae começar em breve a construcção de uma ponte sobre o rio Arga, na linha ferrea de Pamplona-Plazaola-S. Sebastião, cujos trabalhos estão bastante adeantados, apezar de se realizarem num terreno montanhoso que obriga a numerosas obras de arte, entre as quaes nove tuneis. Destes destaca-se um com a extensão de 2.500 metros, dos quaes já estão prefurados 1.350, sendo 700 metros do lado de Leiza e 650 do de Huici.

França

Segundo o *Journal des Transports* foi de 477 kilómetros a extensão das linhas ferreas francesas abertas ao trafego em 1911, assim distribuidos :

Orleans.....	46	kilometros
Midi.....	31	"
Sul de França.....	28	"
Estado.....	25	"
Norte.....	24	"
Leste.....	23	"

A extensão das linhas actualmente em exploração eleva-se assim a 30.615 kilómetros.

Allemânia

No dia 1 do corrente mez foi inaugurada em Leipzig uma nova estação de caminho de ferro, que é actualmente a maior do mundo, pois que, excluindo as suas dependencias, ocupa uma superficie de 96.000 metros quadrados. Nas 32 linhas da sua gare podem 26 comboios efectuar todas as operações de embarque e desembarque

de passageiros, simultaneamente, sem que dahi resulte qualquer dificuldade para o serviço.

O custo desta estação monstro foi de 150 milhões de marcos, ou aproximadamente 36 mil contos de reis.

Chili

Foram aprovados pelo governo chileno os estudos do caminho de ferro de La Serena até Vallenar, tendo sido já começados os trabalhos nos primeiros 80 kilometros, e indo em breve iniciar-se na secção seguinte, entre os kilometros 80 e 120.

A construcção desta ultima apresenta certas dificuldades, devendo ao relevo do terreno, e compreenderá seis tuneis e diversas outras obras de arte.

Esta linha irá valorizar uma vasta região mineira, quasi inexplorada actualmente, onde abundam importantes jazigos de cobre e de ferro.

Brazil

Acaba de fundar-se em S. Paulo uma nova companhia de caminhos de ferro, denominada «Companhia E. F. do Litoral Paulista» que se propõe construir uma linha ferrea de Santos ao Porto de S. Sebastião e mais tarde até Ubatuba e Angra dos Reis.

Estão em via de conclusão os trabalhos da linha ferrea de Guaxupé a Guaranesia, devendo a sua inauguração realizar-se em breve.

Inauguraram-se ha dias os troços de linha ferrea comprendidos entre Valenca e Taboas e entre Tres Ilhas e Barra Longa, da Rede Fluminense. A sua extensão total é de 27 kilometros, sendo a do primeiro 13 e a do segundo 14.

Procede-se actualmente aos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Carolina, no Maranhão e Belém, no Pará.

Segundo informa o *Brazil-Ferro-Carril*, estes trabalhos estão bastante adeantados, mas a sua realização tem sido cheia de dificuldades por se tratar de uma região inexplorada, onde escasseiam os recursos indispensaveis, tendo o pessoal encarregado dos estudos soffrido fadigas enormes e privações de toda a ordem.

Trabalha-se activamente na construcção do ramal entre a estação de Bemfica e a cidade de Lima Duarte, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

Foram aprovados os estudos definitivos da linha Alvarenga-Serrinha, pertencente à Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.

Foi auctorizada a *Sorocabana Railway Company* a prolongar a sua linha de Salto Grande ao porto de Tibiriçá.

A «S. Paulo Rajiway» foi auctorizada a construir um ramal com a extensão de 31 kilometros, ligando a cidade de Piracaiá com a linha ferrea de Campo Limpo a Bragança.

Com o titulo de *Via Ferrea S. Sebastião n Santos* acaba de organizar-se em S. Paulo uma empresa destinada á construcção e exploração de uma linha ferrea ligando aquellas duas localidades. Os estudos estão quasi concluidos.

Columbia

Um syndicato inglez apresentou recentemente ao governo deste paiz uma proposta para a construcção de varias linhas ferreas, destinadas em pôr em communicação os vales de Couca e Magdalena e bem assim as regiões montanhosas, com as costas do Pacifico e do Atlântico. O referido syndicato solicitou do governo que lhe fosse concedido um subsidio e varias porções de terreno cultivavel, proximo das linhas projectadas.

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1912.

SENHORES:

De conformidade com o preceituado no artigo 40.^o dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria está convocada para 15 de Maio proximo, afim de :

a) apreciar as contas e os resultados da exploração no exercicio de 1911;

b) discutir e votar o Relatorio de Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal;

c) votar o quantum a distribuir ao coupon n.^o 7 das obrigações de 2.^o grau; e

d) eleger, segundo os art.^{os} 22 e 34 dos Estatutos, um Membro para o Conselho d'Administração e cinco para o Conselho Fiscal, sendo tres efectivos e dois supplentes.

Para cumprimento do disposto no artigo 46.^o dos Estatutos, vamos submeter ao vosso exame o Relatorio e as contas do exercicio findo.

Tendo sido o anno de 1911 assinalado por varios factores desfavoraveis, originados — em parte — pelos acontecimentos politicos e pelo consequente retrahimento de captaes; e tendo sido, ainda, a nossa Companhia particularmente attingida, no mesmo periodo, pelos prejuizos resultantes da greve do pessoal ferroviario; a pequena melhoria que foi registada nas receitas, em comparação com as do anno anterior, deixando antever claramente (logo que a situação se normalise) um novo avanço, deve ser considerada como um indicio bastante animador.

Nesta conformidade, o vosso Conselho d'Administração, confiado num futuro mais prometedor, não hesitou em dar um novo impulso a todos os trabalhos tendentes ao aperfeiçoamento de serviços, imprimindo simultaneamente a maior celeridade na realização dos melhoramentos materiaes projectados.

O programma traçado após a homologação do Convenio, está sendo, portanto, executado com afan, dentro dos limites da prudencia e da mais rigorosa e salutar economia.

Resultados da Exploração

Receitas

As receitas brutas, deduzindo reembolsos, produziram.....	Rs. 555.187.5839
Menos: Impostos pagos ao Governo.....	" 31.233.5013
Receitas líquidas.....	" 523.954.5826
Rendimento kilometrico em 1911: Rs. 2.070.5967.	
A receita líquida realizada em 1910, foi de	" 510.206.5924
Diferença a favor de 1911.....	<u>13.747.5902</u>

representando um angamento de 2,6% sobre os productos do anno anterior.

O resultado mediocre obtido no exercicio findo deve ser, pois, atribuido aos successos politicos, à greve do pessoal ocorrida no começo do anno e à diminuição de receitas fóra do tráfego.

As diferenças constam do seguinte quadro:

	1911	1910	Diferenças de 1910 em relação a 1911
Passageiros.....	203.004.5867	200.502.5294	+ 2.502.5573
Grande velocidade...	59.390.5286	57.589.5017	+ 1.801.5269
Pequena velocidade..	248.482.5890	237.941.5204	+ 10.541.5686
Receitas fóra do tráfego	13.076.5783	14.174.5409	- 1.097.5626
Totaes....	<u>523.954.5826</u>	<u>510.206.5924</u>	<u>+ 13.747.5902</u>

Passageiros: — Tendo sido incluida em 1910, nesta secção, uma receita excepcional de Réis: 5.000.5000, proveniente das festas commemorativas do Centenario da Guerra Peninsular, celebradas no Bussaco, o accrescimo normal, deduzido este factor, é de Réis 7.500.5000; o que equivale a 4% approximadamente.

Em 1911 o numero de bilhetes simples de 1.^a e 3.^a classes foi superior ao de 1910; porém, a venda de bilhetes de ida e volta baixou sensivelmente, devido à suppressão de diversas festas.

Para maior elucidação exhibimos abaixo a destriňa de destriňa deste tráfego:

	1911			1910		
	Número	PRODUCTOS		Número	PRODUCTOS	
		Totaes	Por pas-sageiro		Totaes	Por pas-sageiro
1. ^a classe.....	25.792	52.035.5072	2.017	26.452	51.497.5496	1.947
2. ^a	64.465	45.529.5709	706	68.575	46.941.5224	677
3. ^a	307.776	114.527.5744	372	301.648	111.935.5900	371
Receitas supple- mentares.....	—	4.414.5065	—	—	3.845.5790	—
Totaes....	398.033	216.506.5590	533	396.675	213.743.5410	529

Diferenças de 1911 em relação a 1910

	PRODUCTOS		
	Número	Totaes	Por pas-sageiro
1. ^a classe.....	—	660	+
2. ^a	—	4.110	+
3. ^a	+	6.123	+
Receitas supplementares.....	—	2.591.5844	+
Totaes.....	—	568.5275	—
	—	1.358	+
	—	2.763.5180	+
		4	

O tráfego internacional Portugal-França mostrou apparen-te-mente um ligeiro desenvolvimento (augmento de cerca de 7%); mas o estabelecido no sentido inverso, teve uma importantissima diminuição de 23%.

com os expressos n.^o 9 e 10 da Companhia do Norte de Espanha; encurtando-se, assim a duração do trajecto Lisboa-Paris, cuja viagem ordinaria é actualmente feita em 41 horas e 55 minutos.

No entanto, é ainda de presumir que as referidas Companhias, obedecendo à idéia de impulsivar e desenvolver este tráfego, consintam em fazer novas reduções nos seus horarios, de forma a approximal-o do «Sud-Express», cujo serviço está sendo, também, incessantemente melhorado.

Esperamos, pois, que estas facilidades, embora constituindo no momento presente um verdadeiro sacrificio para a nossa Companhia, em consequencia dos violentos encargos que occasionam, hão-de, dentro de pouco tempo, contribuir para a expansão das suas receitas. Para se conseguir este *desideratum* e para tornar publicamente conhecidas as vantagens do serviço actual, as Companhias interessadas deliberaram, por mutuo acordo, estipendar, à pro-rata, uma agencia de publicidade em Buenos-Ayres, sob os auspicios da Companhia dos Wagons-Lits.

Grande velocidade. — A insignificante diminuição resulta de não terem sido feitos em 1911 os comboios especiais que tiveram lugar em 1910; todavia essa diferença acha-se largamente compensada com o accrescimo de Réis: 2.000.5000, nos transportes dos volumes postaes.

Pequena velocidade. — A progressão constatada em 1910, na importancia de Réis: 10.720.5853 manteve-se, por assim dizer, inalteravel em 1911, cujo augmento verificado foi de 10.541.5686 reis.

Há, portanto, uma continuidade de progressão, oferecendo um aspecto bastante satisfactorio, pelo motivo de não incidir sobre uma unica mercadoria, mas, sim, em todo o conjunto.

Os augmentos estão principalmente distribuidos pela seguintes:

Madeira.....	Reis: 4.781.5661
Material de transporte.....	" 2.969.5156
Mercadorias diversas (Serviço Intern. ^{al})	" 1.537.5498
Cal.....	" 1.509.5165
Carvão mineral.....	" 1.254.5358
Adubos.....	" 1.241.5144
Comestiveis.....	" 1.218.5789
Vinho.....	" 959.5823

As diminuições só afectaram as seguintes:

Sal.....	" 2.465.5543
Peixe seco e salgado.....	" 746.5309

No respeitante ao sal, a causa deve ser imputada às copiosas chuvas.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 20 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 madeiras diversas.

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

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

Descarga de carvão

No dia 20 do corrente mez, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a descarga de carvão.

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

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

ANIMATOGRAPHOS

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectáculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e agradáveis — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telefone n.º 15 — Preços rasonáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé na frente da capa — Rua do Comércio, 73, 2.º

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primo moroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexpressível. 3 Fachadas — Preciosos, Gáldo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilla — Iluminación eléctrica — Luxuoso pátio — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 50	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.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
7 25	7 56	6 5
8 15	8 51	9
10 45	11 16	9 20
1 35	2 6	11 24
3 5	3 36	12 45
5 26	5 55	2 15
6 36	3 45	4 15
7 35	8 6	6 3
9 5	9 36	8 40
10 35	11 6	9 45
1 5	1 41	11 15
		11 45

Mais os de Cascaes, excepto os a.

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

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.
11 23	11 55	12 53
2	2 22	2 53
3 43	4 15	4 40
4 23	5 3	6 49
8	8 40	7 25

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.
7 22	8 48	5 43
8 40	9 46	7 23
10 5	11 11	8 6
a 12 25	1 1	m 9 7
12 58	2 5	9 23
3	4 7	11 21
m 5 15	5 57	1 21
5 29	6 44	2 22
m 6 55	7 43	m 1 16
7 5	8 8	5 14
8 59	10 11	m 6 12
10 30	11 34	7 45
11 40	12 48	8 44
1	2 10	11 15
		12 14

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

f 8 f 10 f 7 18 7 28

f 5 10 f 3 18 f 9 40 9 48

f 6 f 6 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	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

Alfarelos	Pampilh.	Alfarelos	
1 5	4	4 55	7 24
Figueira	Porto	Figueira	
8	2 30	10 19	4 48

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

Coimbra	Louzã	Coimbra	
6 5	7 24	7 50	9 19
12 23	1 42	2 40	3 53
4 38	5 53	6 8	7 17

Porto	Espinho	Porto	
8 52	9 43	10 45	11 44
12 30	1 23	4 12	5 9
8 50	9 43	10 25	11 22

Porto	Ovar	Porto	
1	2 30	5 30	7 15
5 57	7 31	8	9 36
4 10	5 38	6	

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

TARIFA P. N.º 5 — GRANDE VELOCIDADE

(P n.º 6 dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro)

BILHETES DE IDA E VOLTA

Desde 15 de Maio de 1912 considerar-se-ha incluida nesta tarifa a estação de **Villa Real**, situada na linha de Regoa a Vidago dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, passando-se, portanto, a vender, com reciprocidade, bilhetes de ida e volta para Villa Real nas estações constantes do quadro a seguir, aos preços e com a validade que nêle se indicam:

Das estações abaixo a VILLA REAL e volta ou vice-versa	Dias de validade	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa-Rocio	7	145740	145880	75450
Figueira da Foz.....	5	75840	65380	45350
Coimbra	5	75640	65280	45250
Aveiro	5	55840	45780	35250
Espinho	3	45440	35680	25550
Granja	3	45240	35480	25450
Participe do Minho e Douro	-	35740	35080	25150

Ficam em tudo mais em vigor as disposições da referida tarifa P. n.º 5, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Agosto de 1892 e do Aviso ao Publico B. 1897 de 27 de Setembro de 1910.

Lisboa, 8 de Maio de 1912.

O Engenheiro Sub-Director
Ferreira de Mesquita

B. 2098

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com as Companhias de Salamanca á fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, Norte de Espanha e Madrid Zaragoza e Alicante

PEQUENA VELOCIDADE

I.^a Ampliação á Tarifa Especial B. S. M. N. N. II

(INTERNACIONAL E. P. N.^o 9, NAS COMPANHIAS HESPAÑOLAS)

Applicavel desde 10 de Maio de 1912

PARA O TRANSPORTE DE

Madeiras de pinho de Hollanda, pitch-pine, castanho, pinho e outras de classe ordinaria para construcção e carpinteria, em bruto, desbastadas ou serradas em taboas, pranchas, rolos, troços, vigas, travessas, cunhas, etc.

Por wagon completo de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal

Estações de procedencia	Estações de destino	Preços por 1.000 kilogrammas						
		BEIRA ALTA	S. F. P.	M. S.	NORTE PRINCIPAL	L. Z. A.	NORTE VALENCIA	TOTAL DAS LINHAS HESPAÑOLAS
Figueira.....	Valencia ou Grao	Reis	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
	Denia	1.620	4.25	3.00	6.86	12.88	4.01	31.00
Mangualde	Valencia ou Grao...	1.620	4.25	3.00	6.64	12.46	4.65	31.00
	Denia	999	5.00	3.00	7.64	14.34	4.47	34.45
		999	5.00	3.00	7.40	13.88	5.17	34.45

Poderão disfrutar do preço d'esta tarifa as estações intermedias, situadas no itinerario correspondente, se a taxa assim calculada resultar mais vantajosa para os interessados que a de outras tarifas applicaveis à mesma mercadoria no trajecto a percorrer.

Observação Importante — Os preços d'esta tarifa deverão ser satisfeitos na moeda do paiz em que o pagamento se fizer, devendo os participes das Companhias estrangeiras ser calculados ao cambio corrente.

Este cambio será indicado por um aviso periodico affixado nas estações e revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Condições de applicação

1.^a — Nos preços da presente tarifa estão comprehendidas as despezas de transporte e as de evoluções, manobras e transmissão de uma a outra linha.

Não estão, porém, comprehendidas:

- a) - as de carga e descarga, que serão percebidas sómente no caso em que as Companhias executem estas operações em vez dos expedidores ou destinatarios de conformidade com a condição 3.^a d'esta tarifa.
- b) - as despezas devidas ás operações, formalidades e direitos d'alfandega.
- c) - os impostos para o Governo hespanhol e sello para o Governo Portuguez.
- d) - os direitos de guia e registo para a Companhia Portugueza.

2.^a — As remessas de madeiras que pelas suas dimensões necessitem o emprego de dois wagons ligados, taxar-se-hão pelos preços d'esta tarifa e por um minimo de 8.000 kilogrammas por wagon, e, as que necessitem o emprego de trez, por o de 6.000 kilogrammas por wagon, podendo os remettentes utilizar, com madeiras de dimensões ordinarias, os espaços vazios dos mesmos.

3.^a — As operações de carga e descarga serão de conta e risco dos expedidores e consignatarios que as deverão efectuar sob as seguintes condições :

Em Portugal, as operações de carga dos wagons serão efectuadas nos seguintes prazos maximos gratuitos:

a) — De 1 d'Abrial até 30 de Setembro, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 11,30 horas o mais tardar: — até ás 18,30 do mesmo dia; e, sendo o dito wagon posto á disposição depois das 11,30 horas: — até ás 12,30 do dia seguinte.

b) — Do 1 d'Outubro até 31 de Março, sendo o wagon posto á disposição do expedidor até ás 9,30 horas o mais tardar: — até ás 17,30 horas do mesmo dia; e, sendo o referido wagon posto á disposição depois das 9,30 horas: — até ás 12,30 do dia seguinte.

Comecando estes prazos a correr n'un domingo ou dia de feriado, terminarão uniformemente no dia seguinte ás 12,30, seja esse dia ou não de feriado.

Terminados os prazos acima mencionados, cobrar-se-hão:

Por wagon e 24 horas ou fracção de 24 horas de demora..... 1\$000 reis

Por wagon e periodo indivisível de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .. 2\$000 "

Em Hespanha — O consignatario deverá efectuar a descarga dentro das oito horas uteis seguintes áquella em que os wagons tenham sido postos á sua disposição.

Deverão entender-se por horas uteis aquellas em que as estações se acham abertas ao serviço publico, ou seja :

	Dias de trabalho	Domingos e dias festivos
Desde o 1. ^º d'abril até 30 de setembro	Das 6 ás 18	Das 6 ás 12
» o 1. ^º d'outubro até 31 de março.....	Das 6 ás 17	Das 7 ás 12

Decorrido o prazo de oito horas uteis sem que os interessados tenham realizado a dita operação, a Companhia destinataria cobrará, pela paralisação do material, o,^r25 por wagon e hora efectiva de demora, quer de dia quer de noite, reservando-se, ainda assim, o direito de, neste caso, fazer a descarga por si mesmo e por conta dos interessados, cobrando-lhes, por este motivo, o,^r60 pela descarga de cada tonelada.

4.^a — As Companhias reservam-se o direito de ampliar até ao dobro os prazos regulamentares de expedição, transmissão, transporte e entrega, sem que por este facto se lhes possa exigir indemnização alguma.

5.^a — Quando as expedições cheguem ao seu destino com atraso superior ao indicado na condição precedente e que este não seja devido a casos fortuitos ou de força maior, as Companhias só são obrigadas a abonar as indemnizações seguintes :

Em Portugal ..	Por um atraso de um a tres dias.....	Indemnização de 10 %	Dos participes portuguezes
	» » » quatro a seis dias....	» 20 »	
	» » » sete a dez dias	» 30 »	
	» » » mais de dez dias....	» 60 »	
Em Hespanha ..	Por um atraso de um ou dois dias.....	Indemnização de 10 %	Dos participes hespanhóes
	» » » tres dias	» 15 »	
	» » » quatro dias	» 20 »	
	» » » cinco ou seis dias ...	» 25 »	

Para os cálculos que precedem, desprezar-se-há toda a fracção de dia que não chegue a doze horas, contando-se como dia completo, quando essa fracção passe de doze horas.

6.^a — Os transportes serão feitos em wagons descobertos, e, tanto a carga e descarga como estacionamento d'estes, quando estejam carregados, far-se-hão a descoberto, sem responsabilidade para as Companhias por avarias que as mercadorias possam sofrer por molhas ou outras causas, quer seja durante o transporte, quer enquanto estejam depositadas nas estações ou nos wagons.

Os remettentes que desejem que a mercadoria vá coberta, como meio de preservá-la de molhas e outros efeitos da ação atmospherica ou incendios, deverão fornecer encerados, de sua propriedade, de tamanho suficiente para resguardar o carregamento.

Os encerados que os consignatarios devolvam, utilizados nas remessas indicadas, transportar-se-hão em pequena velocidade, ao preço de o,^r025 por tonelada e kilometro, no trajecto hespanhol, e reis 4,50 no trajecto português.

Se as exigencias de serviço o permittirem, mas sem que isto constitua uma obrigação para as Companhias, a devolução dos encerados far-se-há pelos trens mixtos, ainda que para estas devoluções regule tambem a condição 4.^a relativa ao aumento dos prazos de transporte.

Não será exigido boletim de regresso; mas as estações deverão assegurar-se de se os encerados foram efectivamente utilizados no transporte das mercadorias facturadas por esta tarifa.

O expedidor dos encerados ha de ser a mesma pessoa que figurou como consignatario da remessa em que elles foram utilizados.

7.^a — O pagamento das importâncias que, por qualquer motivo, sobrecreguem a mercadoria, deverá ser satisfeito na estação de saída, ou, na de chegada, antes de retirar as remessas dos Armazens das Companhias, nos

quaes se deverá proceder, n'este caso, ao repeso ou verificação, sendo inadmissivel qualquer reclamação, uma vez que se tenham retirado dos ditos armazens de conformidade com as leis em vigor.

8.^a — As remessas que se realisem por esta tarifa não poderão exceder a carga de tres wagons. As expedições deverão, por consequencia, fraccionar-se por grupos maximos de tres wagons, não se lhes devendo mencionar um peso superior ao que se possa carregar á sahida nos referidos wagons, que se tenham posto á disposição dos expedidores.

9.^a — Os preços d'esta tarifa applicar-se-hão d'officio quando resultem ser os mais baratos e os expedidores, a quem préviamente se informará das condições d'applicação, não solicitem outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.

10.^a — A applicação d'esta tarifa especial fica, além d'isso, submettida ás condições das tarifas geraes das referidas Companhias, em tudo que não seja contrario ás disposições precedentes.

Operações Aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição, para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza e hespanhola em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devam servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro

Os agentes aduaneiros das Companhias da Beira Alta e Salamanca á fronteira, em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, encarregam-se dos despachos das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de commissão por operações aduaneiras. Entretanto os expedidores poderão, se assim o entenderem, tomar a seu cargo as operações e formalidades aduaneiras n'aquellos pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer caso devem fazer, na respectiva nota d'expedição, a declaração seguinte :

Todas as operações e formalidades da alfandega nas fronteiras Portugueza e Hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. _____ residente em _____.

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despezas e direitos exigidos, por sua conta e risco, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As Companhias dos Caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á altandega.

Quando na nota d'expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas de conformidade com a respectiva tarifa, pelos agentes aduaneiros das Companhias, a fim de evitar os prejuizos da detenção da mercadoria.

Lisboa, 25 de Abril de 1912.

• Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianya.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

AVISO AO PUBLICO

LISBOA, 1 de Junho de 1912

PEQUENA VELOCIDADE

AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 14

EM APPLICAÇÃO DESDE 10 DE MAIO DE 1912

As expedições de telha do peso minimo de 10.000 kilogrammas, ou pagando como tal, que, por conveniencia de serviço da Companhia, tenham de ser carregadas em wagons da série L., será, para os effeitos da applicação d'esta tarifa, reduzido a 5.000 kilos o minimo de peso de cada um dos wagons a utilisar.

Ficam em tudo mais vigorando as condições da tarifa especial n.º 14 de pequena velocidade, de 15 de junho de 1896.

Lisboa, 2 de maio de 1912.

○ Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.