

Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 586

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bessa

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

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Maio de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

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

	Páginas
Douro e Leixões, por J. Fernando de Souza.....	149
A linha ferrea de Tcheng-T'AI, 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 automoveis, por G. M.....	155
Tração electrica. — 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. — Italia.....	159
Mundo Illustrado.....	160
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	160
Boletim Commercial e Financeiro.....	160
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	161
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	161
Linhas portuguezas. — Nova carruagem de 3.ª classe. — Inhambane. — Beira a Zambezia. — Eutronicamento-Batalha.....	162
Linhas 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
Horario dos comboios.....	164

Douro e Leixões

«Pois quê?» exclamará, com ligeiro assomo d'enfado, o leitor, relanceando a vista para o titulo do artigo. «Acaso a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* renunciou á sua especialidade para versar de preferéncia assuntos hydraulicos 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 maritima 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 importancia a existencia, ali, de um porto satisfazendo cabalmente os requisitos da navegação. Preciso é pois o *clama*, *ne cesses*, a insistencia oportuna e inoportuna em imprimir á mole immensa da inercia official 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 possível 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. É preciso que elle possa saber a direcção que deve dar ao golpe, achando por fim apurado o que ao Porto convem.

Isso pensou e isso fez um sympathico e illustrado portuense, o sr. Ricardo Spratley, publicando sobre o assunto um interessante folheto de cerca de 90 paginas, intitulado: *O problema das installações maritimas 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 maritima das provincias 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 necessario é considerar os dois fundeadouros, Douro-Leixões, como formando um todo, o das *installações maritimas 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, Bordenes, e Pauillac, Nantes e St. Nazaire, Bristol-Avonmouth, Hamburgo e Cuxhaven, La Pallice e La Rochelle.

Para o rio Douro julga sufficiente 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 Douro fosse a Leixões, ligando directamente os dois portos. Esses caes seriam feitos de preferéncia com estacadas de beton armado, cujo uso em obras analogas se vae alargando de dia para dia, para não roubar espaço ao estreito alvéo do rio. Alem dessas obras, apenas lembra o quebramento 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 Ermezinde. Propõe, alem disso, que o grupo de linhas reduzidas do Minho que vão ter em Leixões a sua testa maritima, 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 Massarelos para as mercadorias que não teem armazenagem e seguem *por visto* para differentes pontos da cidade, podendo aproveitar as linhas dos *Carris de ferro*; finalmente o troço para juzante 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 differentes 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 evidenciaram o uso crescente das estacadas de beton armado nos portos de mar, prevendo-se 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 á esphera de acção da entidade que tenha a seu cargo as installações maritimas da cidade, não convindo confundil-as sob a mesma administração.

Depois de cabalmente justificadas, no capitulo II, as obras alvitadas para o Douro, é o capitulo seguinte consagrado ás 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 estrutura do seu prolongamento pelo emprego de grandes caixões para a formação de enormes blocos.

Vem a proposito referir a opinião de um technico, sobremodo competente, que julga poder dispensar-se o prolongamento do molhe Norte por ser obra cara e difficil 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 difficil e aleatoria.

Em discordancia de vistas do sr. Von Hafe, pondera, com razão, que a accumulacão de navios em Leixões cessará logo que os que ali 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 construíssem docas em Leixões... para os vapores continuarem a pairar fóra da barra á espera que esta dêsse 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 maritima. O molhe Sul do ante-porto ficaria, como no projecto, sem ser necessario 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 occupado pela Alfandega.

Junto da gare maritima deveria haver um bom hotel, cuja creação é justificada com o exemplo de varios portos e com razões convenientes.

Tendo ouvido sobre esta alteracão do projecto do ante-porto pessoa particularmente auctorizada, que conhece a fundo as condições locais, foi-me affirmado que a agitação da vaga em occasiões 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 alteracão, 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 Capitulo IV refere-se ao regime administrativo que deve ser adoptado, em harmonia com as praticas 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 razões 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 á exploração do porto de Leixões, em vez de se proceder á previa revisão, de commum accordo, da lei de 1889.

A mudanca da linha fiscal de circumvallação para além de Mattosinhos determinaria consideravel despeza, 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 cometteu á Junta das obras da cidade o estudo das de Leixões e accrescentou-lhe representantes do concelho de Mattosinhos, da Companhia das Docas e de varias associações.

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

A Junta assim constituida 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 Capitulo 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 francos, mais por imitação que em obediencia a necessidades reaes da nossa economia, e de adduzir o exemplo analogo da creação, tão preconizada, 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 francos 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 lugar, porque sendo o nosso ensino official deficiente, falta-nos a capacidade productora; depois, porque temos de importar o carvão necessario 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 francos, que em Lisboa vigora.

«Trata-se de armazens, quer do Estado, quer de corporações ou emprezas 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 faculdades 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 funcção do que muitos chamam erradamente porto franco!

Entrepoto é um gallicismo originado no vocabulo francez *entrepôt*. Etymologicamente será correctá aquella versão, mas aduaneiramente o *entrepôt* francez corresponde ao nosso armazem alfandegado ou aliançado, isto é, de *regime aduaneiro*, emquanto que o armazem geral franco pertence ao regime livre.

Mas o regime de armazens geraes francos 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 trafego 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 liquida, tanto em Leixões como no Douro, por uma só vez, em cada viagem e indistinctamente no primeiro fundeadouro onde o navio faça operações; que essa taxa comprehenda 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
<i>Carga descarregada:</i>	Reis	Reis
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
<i>Carga carregada.....</i>	65302	até 100 t.— 55000 " 500 t.— 105000 mais de 500 t.— 205000
Passageiros desembarcados.....	536	15000
" embarcados.....	15298	Europa— 15000 America— 25000

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 a importancia das operações commerciaes, calcula o rendimento de 314 contos.

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

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

No ultimo capitulo, sob o titulo de *conclusão*, formúla 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 trafego, e por ultimo lembra a necessidade de melhoramentos do Porto sensatamente delineados, sem pruridos de grandeza irrealisavel, subordinados a são criterio esthetico 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, a 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 teem a patriótica *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'Äi

(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 phantasticos de viajantes que muitas vezes não passavam das praias do mar amarello 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 mandarim e a despeito delle affirmar 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 comtudo 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 attentões dos francezes e inglezes 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 grangear o favor do suzerano ou de o recobrar, todo o producto dos confiscos de muitos seculos, tudo se tinha ido accumulando ali, desde tempos imemoriaes. Tanto nas salas de cerimonia, como nos recantos mais intimos, aglomeravam-se, em montões extraordinarios, os objectos de ouro 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 ouro macisso, tudo estava esculpido, lavrado, cinzelado com tão refinada arte que causavam pasmo mais ainda do que admiração aquelles caprichos, ao mesmo tempo prodigiosos e pueris».

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

Ninguém 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 historia 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.....»

«É 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 refluir nos officiaes 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 officinas Krupp, Armstrong ou Creusot tinham que pagar a alguns milhares de operarios e alguns milhões em dividendos e para issourgia 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 chapêus 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-luen-Fu capital da provincia de Chang-Si.

Claramente, o director do banco-russo-chinês de Shangaí 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 nivel 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 milímetros 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 milímetros, 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 avantajarse 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 vae 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, offereceu 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 ellas um viaducto metalico 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 attingiria 150 metros, distribuidos em tres tramos eguaes.

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 dos Mien-Chuei.

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

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 metallica apoiada sobre pilares de pedra.

Levar-nos-hia muito longe a descripção 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 centimetros de diametro. Ao effectuar 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 falhas 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 hydraulico com 2,60 de altura. Foi sobre esse formigão que se erigiu o pilar-encontro.

Nos 15 kilometros comprehendidos 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 metallica com 75 metros de vão e um arco de 10 metros.

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

Parte da linha está assente no *loess*, devido á 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 evital-as e o *loess* chinéz tem a propriedade de se conservar a prumo attin-gindo grandes alturas.

Uma observação interessante é que as trincheiras abertas de verão se conservam muito bem se o sol incidir sobre os taludes dellas 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 centimetros 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 noticia de que extrahimos esta nota, mas não lhes indica as caracteristicas botanicas para se dizer o seu nome scientifico. A primeira parece que substitue o carvalho europeu e o *Tamo* é duro e parecido com a faia.

Como material de tracção possui a linha 50 locomotivas de três typos 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 teem freio manual. Estas locomotivas teem a chaminé á rectaguarda, o que é vantajoso para que o fumo não incommode 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 logares e tambem passadeira e W. C.

Os forgões de bagagem e os postaes 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'iuen (120,39848) e outra na extremidade em Tai-Iuen-Fu.

O pessoal director das oficinas e exploração é todo francès, mas vae educando pessoal chinéz, entre outros o de machinistas, forjadores, caldeireiros, fundidores, modeladores, etc.

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

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 trço da referida linha, comprehendido entre Jafafe e Visen: 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 trço de linha, aprovar o referido projecto com as conclusões do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que por cópia acompa-nha a presente portaria.

Outrossim, há o mesmo Governo da República por bem declarar á companhia concessionária daquela 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.

Pagos 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 Silliman. 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 perdilecta. Assim, em 1811, terminados os estudos universitarios, Samuel Morse foi para Inglaterra entregar-se ás 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 num instante, 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 difficuldade que se lhe afigurava insuperavel.

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 successo 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 victoriosamente todos os seus argumentos e concluía que «se a presença da electricidade pode fazer-se visivel em qualquer ponto do circuito, não havia razão para que a intelligencia humana não podesse 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 reproduziriam 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 dosapparelhos que imaginara poderem servir á sua invenção, e mostrando aos seus contradictores alguns esboços, assegurou-lhes a sua convicção de que em breve conseguiria pôr em pratica as theorias que tão calorosamente defendera.

Uma vez em Nova York, e nomeado professor do Collegio de artes e desenho daquella cidade, metteu hombros á empreza cheio de enthusiasmo, mas, apesar do exito relativo que obteve, os primeiros annos foram de pobreza, 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 aperfeicamentos 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 deu 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, porem, soffrendo a opposição 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, ahí obteve um bom acolhimento de todos os homens de sciencia de Paris e conseguiu a patente sem difficuldade.

Proseguindo sempre na ardua tarefa que emprehendera, em 1842 o governo do seu paiz concedeu-lhe uma subvenção e immediatamente deu começo á construcção da linha entre Washington e Baltimore, com 65 kilometros de extensão, usando primeiramente o systema 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, á 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 á compra, fundando-se em que «o funcionamento do telegrapho entre Washington e Baltimore o havia convencido de que, com qualquer tarifa de preços que podesse vir a ser adoptada, nunca se conseguiria que as receitas podessem cobrir as despesas».

As difficuldades, 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 jezuita tentara a resolução do mesmo problema que immortalisou o nome de Morse.

INSTITUTO FERROVIARIO

No dia 5 deste mez inaugurou-se solememente 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 professional 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 distincto 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 funcionarios 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 Cayolla, o senador Sr. Faustino da Fonseca, e Alexandre

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

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

Em seguida á sessão a direcção do Instituto offereceu aos convidados uma taça de Champagne, tendo-se trocado affectuosos brindes.

A *Gazeta* fez-se representar pelo nosso colaborador Sr. Andrade Gomes, funcionario 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 funcionarios 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 creação deste Instituto, a que anda intimamente ligado o nome de Santos Victoria, antigo e distincto funcionario da Companhia, marca mais uma brilhante etapa da marcha progressiva em que os ferroviarios tão eloquentemente se tem evidenciado nos ultimos tempos; e tanto mais brilhante, forçoso é frizar, quanto vimos, pela primeira vez, reunidos em affectuoso convivio, animados todos do mesmo espirito, 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 pratica e de verdadeiro destaque na nossa sociedade.

CARREIRAS DE AUTOMOVEIS

Emfim! Os proprietarios de diligencias já vão comprehendendo que esses detestaveis vehiculos estão em desacordo com o seculo XX, e que o meio de transporte a substituil-as é, sem duvida, o automovel.

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

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

Os automoveis das primeiras, construidos (a *carroserie*) em Lisboa, são magnificos tanto em conforto como em elegancia, e dispõem de 20 logares cada um, tendo ainda espaço sufficiente para bagagens e malas de correio.

E' uma honra para a industria nacional.

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

Se o caso fôr bem estudado veremos que a differença entre os encargos com uma carreira de diligencias ou de automoveis, não é caso para assustar.

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

Por exemplo: quantos cavallos são precisos para se fazerem duas carreiras diarias entre a estação de Cete a Entre-os-Rios e Sobrado de Paiva? Talvez mais de 12. No emtanto um só automovel faria essas 2 carreiras, e até mais.

Resultava dahí diminuição de despesa e augmento consideravel de receita, pois grande numero de passagerei-

ros deixa de viajar com receio das incommodas diligencias, ou por terem que esportular a importancia do aluguer dum trem.

Outro receio é o dos desarranjos dos automoveis, que na localidade não seria facil concertar.

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

Nem todas as regiões podem aspirar a automoveis como os que agora foram para Ceia e Melgaço, devido a não haver passageiros para os encher; porem as carreiras de Cete a Entre-os-Rios, Braga a Guimarães, Vidago a Chaves, Regoa a Lamego, Gouveia á villa, Guarda á cidade, Leiria á Batalha, Payalvo a Thomar, Santarem á cidade, etc., podiam muito bem sustentar um automovel como aquelles.

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

A diligencia está hoje condemnada, não só pelo seu desconforto mas tambem 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 horrosado, 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 jámais viu tinta desde a sua construcção; 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 ultimo) tratei esta questão das diligencias, lembrando aos alquiladores a conveniencia de substituil-as por automoveis, ou então por uns carros asseados, com boas molas, sem malas aos pés dos passageiros, e o gado que fosse tambem substituido por outro melhor; e, agora que voltei á questão, mais uma vez insisto para que se compenetrem a valer do seu mister, melhorando o serviço das diligencias, 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 anno 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-Riksgrausen, que já está resolvido effectuar-se, a Administração dos caminhos de ferro do Estado deste paiz está elaborando um vasto plano de substituição do antigo systema pela tracção electrica, nas linhas Stockholm-Marstra e Gothenburg-Alingas.

Pelos estudos feitos até agora verificou-se que o novo systema resultará muito mais economico 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 exuberancia da sua vegetação, pelo pitoresco do sitio, pela abundancia de aguas, algumas das quaes gosam de excelentes propriedades medicinaes, pela suas magnificas condições hygienicas e finalmente pela recordação de uma das paginas mais brilhantes da nossa historia, é sem duvida o Bussaco um dos principaes, senão o principal ponto de Portugal que todo o excursionista tem de visitar.

O magnifico hotel ali estabelecido num dos mais artisticos edificios que se encontram no Paiz, sendo como é uma garantia de comodidades e de conforto para o turista, tem concorrido poderosamente para o engrandecimento daquella linda terra.

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

O monumento commemorativo da celebre batalha em que os soldados portuguezes 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 *Luzo* cujas aguas mineraes são tão afamadas.

A poucos kilometros da estação de Pampilhosa e servida tambem pela de Luzo, é ponto obrigado ao excursionista que se dirija ao Bussaco.

Do Luzo ao Bussaco faz-se o trajecto em diligencia por 100 reis por cabeça ou em trem por 500 reis.

Todas as occasiões são proprias para uma viagem a uma tão linda estancia. Na primavera ou no verão, porem é mais apetecivel, quando o corpo mais ou menos escaldado ali vae 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 annos nesta data ali se realisam magnificas festas denominadas da Ascensão. A quantidade de romeiros que das povoações proximas ali affue nesta occasião é enorme, e os seus trajos caracteristicos, 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 Portuguezes e a da Beira Alta organisaram serviços especiaes de bilhetes de ida e volta a Luzo-Bussaco, e dada a modicidade dos seus preços, a affluencia de forasteiros deve ser importantissima.

Feira e festas em Caceres

Todos os annos, pelos fins deste mez, costumam realisar-se magnificas festas e uma importante feira de gado na famosa cidade espanhola de Caceres, situada a cerca de 98 kilometros da nossa fronteira de Marvão.

Por esta occasião ha sempre touradas e varios outros attractivos que acarretam ali muitos portuguezes.

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

O programa das festas é devéras attrahente. Além da feira, estão annunciadas dianas, concertos, espectaculos extraordinarios nos theatros e circos, bailes, illuminações publicas e fogos de artificio confeccionados pelos mais habéis pyrotechnicos, festa de aviação no Aerodromo

em que toma parte o aviador Tixier que pilotará um aeroplano Bleriot-Gnome, batalhas de flores, sessões animatographicas ao ar livre, etc.

Nos dias 28 e 29 têm logar magnificas corridas de touros de morte em que tomam parte os afamados *dies-tros* Vicente Pastor e Tomás Alarcon (Mazzantinito) com as suas *cuadrillas*, artistas cujos creditos estão de ha 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 Portuguezes, de combinação com a de Madrid a Caceres 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 Caceres e volta é de cerca de 5\$800 réis em 1.^a classe, e 4\$360 em 2.^a, incluindo os impostos do sello e assistencia e o imposto para o thezouro espanhol.

Bilhetes de ida e volta para Villa Real

Conforme o Aviso ao Publico que distribuimos com o presente numero, entrou horem em vigor a ampliação da tarifa especial P. n.^o 5 daquella companhia, — P. 6 no Minho e Douro — à estação de Villa Real, na linha de Regoa a Vidago, a que nos referimos no nosso numero de 16 de Abril ultimo.

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 mezes de maio a outubro, entre Porto e varias estações das suas linhas que servem as povoações mais pitorescas e aquellas onde ha estabelecimentos balneares e thermas.

Esses bilhetes, que só se vendem aos domingos e dias feriados, excepto naquelles em que foram annunciados outros serviços especiaes para os mesmos pontos, são aos preços seguintes, incluindo os impostos de sello e de assistencia:

Porto e Campanhã a Barcellos e volta. 1.^a classe 1\$100, 2.^a 800, 3.^a 600; a Vianna 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 occupar logar de classe superior á do seu bilhete pagará a differença segundo os preços das tarifas geraes.

Como se vê os preços destes bilhetes são resumidissimos e não resta duvida 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 consequencia para o desenvolvimento geral do paiz.

Bilhetes a preços reduzidos na linha da Beira Alta

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

	1.ª	2.ª	3.ª
Brenha a Maiorca ou Alhadas e volta ou vice-versa	200	160	110
Liméde-Cadima a Arazede			
ou Cantanhede..... " " " " "	200	160	110
Soito a (Luzo-Bussaco..... " " " " "	290	220	160
(Mortagua..... " " " " "	200	160	110
Castellejo a (Santa Comba... " " " " "	200	160	110
(Carregal..... " " " " "	290	220	160
Oliveirinha a (Carregal..... " " " " "	200	160	110
(Cannas..... " " " " "	230	180	130
Alcafache a Nellas, Mangualde " " " " "	200	160	110
Contenças a (Mangualde.... " " " " "	200	160	110
(Abrunhosa.... " " " " "	390	300	220
(Gouveia..... " " " " "	510	400	290
Abrunhosa a (Mangualde... " " " " "	510	400	290
(Gouveia..... " " " " "	200	160	110
Sobral a (Pinhel..... " " " " "	390	300	220
(Guarda..... " " " " "	260	200	140

Nestes preços não está incluído 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 Zaragoza e Alicante, poz em vigor desde o dia 10 deste mez uma ampliação á tarifa especial B. S. M. N. n.º 11 de pequena velocidade para o transporte de madeiras ordinarias de construcção 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	(Percurso portuguez.....	Reis 15620
	(Percurso espanhol.....	Pts. 34
De Mangualde	(Percurso portuguez.....	Reis 999
	(Percurso espanhol.....	Pts. 34,5

Esta tarifa deve contribuir bastante para o augmento da exportação das nossas madeiras para o paiz visinho, 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 á 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 mez 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 aglomerassem especialmente nas margens do grande rio e ahí construissem os seus templos e as suas necropoles.

Como se sóbe o Nilo?

Até ha alguns annos esse prazer era só permitido aos ricos, ou antes, aos muito ricos. Havia apenas os vapores das duas emprezas, 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 dispender 5\$000 reis no logar de cama, e tem a vantagem de vir todo o caminho a convencer-se de que nada perdeu em não vir roncoiramente e por enorme differença 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 administração dos caminhos de ferro do Sudan se deixou, este anno, levar nessa doce 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 hotéis 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 Egypticos, 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 diante o tempo que quizesse, fazendo as excursões á sua vontade

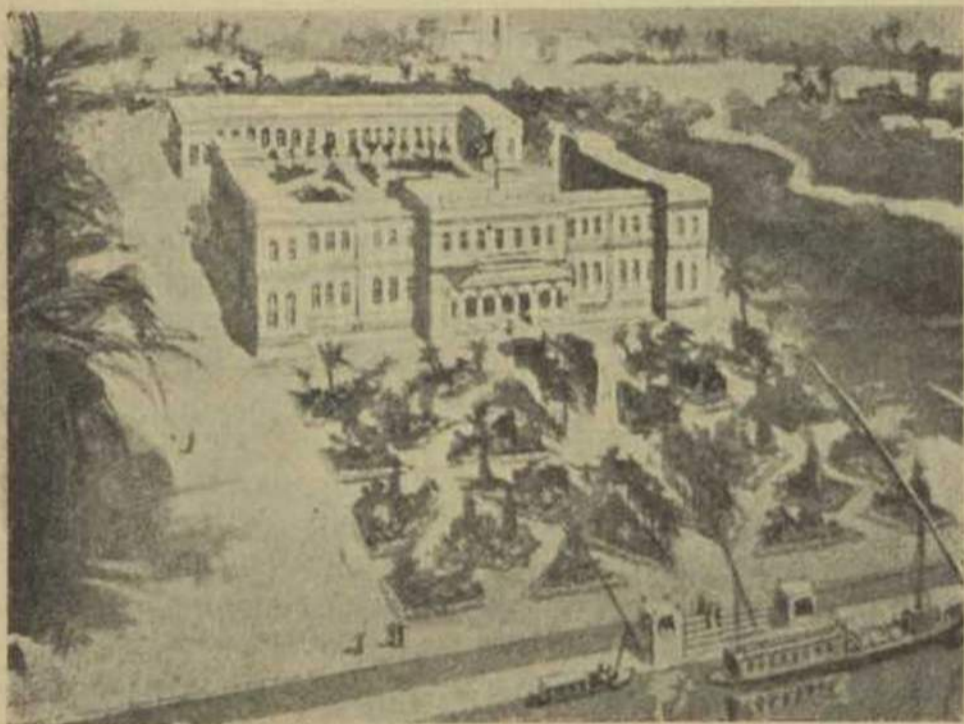
e alojando-se, já se vê que de sua conta, nos hotéis que quizesse.

Os bilhetes custam £ 24-6 ou uns 120\$000 reis, e contando-se com as outras despesas, á farta ainda se fica muito áquem 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, á proporção que este vantajoso serviço vá sendo conhecido.

A differença 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 necropole 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 differença 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 rapidos, o material bem confortavel e com excellentes molas, a linha bem construida; 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.

Comquanto antes de Luxor haja um ponto em que a paragem é necessaria, Kinch, para visitar as ruinas de Benderah, muito importantes, como saindo do Cairo pelo comboio da manhã não é possivel a paragem ali, porque obrigaría a passar a noite e não ha alojamento, o melhor é seguir a Luxor e dahi dispôr de um dia para voltar atraz, a visitar o notavel 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 kilometros em 14 horas, podemos dizer que ella offerece interessantes e variados aspectos; a linha atravessa ou se approxima de algumas povoações importantes, e de

grandes palmeiras, enquanto que, por vapor, se vae 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 carruagens 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), vae menos rapido 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, espaçoso estabelecimento que mantem os seus credits 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 installações e exigencias do Winter Palace.

Delle damos a gravura.

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

Como as musulmanas mantem 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 á organização dos comboios. E como dentro deste compartimento vão á 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 necessario durante a viagem.

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



O capital empregado nos caminhos de ferro

Segundo uma revista allemã os 329.691 kilometros de linhas ferreas em trafego 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
	<hr/>
	13.925.000:000\$000

Os 9.275.000.000\$000 rs. restantes, dá-os a revista allemã como empregados nos caminhos de ferro de Portugal, Hollanda, Austria, Grecia etc.

Nas duas Americas a extensão das linhas ferreas, naquella 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 estatisticas 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 noticia que vamos dar sobre a introdução do invento do celebre americano no velho continente, logo apoz o successo 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 nalgumas cidades da Allemanha 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 commum.

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 construcção de uma rede de linhas com a extensão total de 105 kilometros, 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 energeticamente pela defeza dos seus interesses. Assim a lucta que George Train sustentou no seu paiz para a introdução do seu invento, tiveram que sustental-a egualmente os que na Europa o quizeram tambem explorar.

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

Todas as resistencias porem foram inuteis em face das vantagens fundamentaes do novo systema: 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 provincia e a todos os paizes europeus e o seu successo 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 magnificos e commodos carros que hoje se veem cruzar em todos os sentidos em quasi todas as cidades da Europa, e que occupam 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 systema.

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

Assim, com o fim de reduzir quanto possivel o numero de desastres ao subir e ao descer destes vehiculos, algumas Emprezas 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 sahida 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 sahida suplementar, mas nunca para entrada, salvo em algumas pequenas linhas em que se haviam disposto as duas portas de entrada e sahida na plataforma anterior, ao lado do mechanico, encarregado ao mesmo tempo de fiscalisar a entrada de passageiros.

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

A disposição dos assentos das novas carruagens é analogá 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 mechanico 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 mechanico 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 lateraes que se podem levantar ou baixar livremente, e de 5 ventiladores collocados no tecto da carruagem, cujo movimento faz deslocar o ar, que sahe por diversas aberturas do mesmo, sendo substituido pelo que entra por outras praticadas no pavimento da mesma.

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

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Espanha

O capitão de engenheiros Milian cahiu 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, subvencionados 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 desagradaveis.

Italia

Não só a França e a Allemanha 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 dirigiveis predilectos da Allemanha.

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

«MUNDO ILUSTRADO»

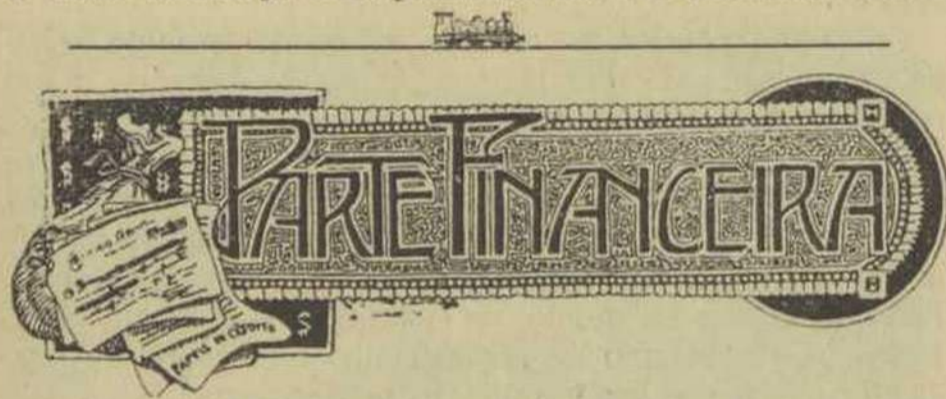
Está já no 6.º numero esta magnifica revista portuense, que tem tido sempre o mais lisonjeiro acolhimento em todo o paiz.

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



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, approvados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, são convocados os snrs. Accionistas para se reunirem em Lisboa, na sede 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 Exercício de 1911, do Relatório 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 17.º dos mesmos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o referido Artigo 13.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, compôr-se-ha dos snrs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Acções da Companhia.

Para tomar parte na Assembleia devem as *Acções 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 mez de Maio corrente.

Em Lisboa — na sede 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 für Handel und Industrie.

Os bilhetes de admissão á Assembleia serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções 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 observancia 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 sede do Comité, em Paris, 49, rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22 e 32 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 Bergère;
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 legalizadas 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 — 56.165 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 tem 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 1 obrigação:

2.801 — 3.041 a 3.043 — 3.526 — 4.755 — 4.979 — 6.005 — 6.091 — 6.092 — 6.168 — 6.403 — 7.406 — 7.407 — 8.635 — 8.643 — 9.151 a 9.154 — 9.737 — 11.907 — 12.012 — 12.596 — 12.608 — 15.127 a 15.129 — 15.132.

Estas obrigações tem 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 — 11.854 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 tem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Maio de 1912.

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

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

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

Pouco se tem fallado de emprestimos e a tal respeito não tem apparecido 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 realizando simultaneamente em Londres e Paris.

As cotações cambias 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 fechara a 45900 compra e 45950 venda, ficou hoje a 45910 e 45960, respectivamente compra e venda. O cambio Rio-Londres fechou a 16 11/64 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
Amsterdã cheque	409	411	408	410
Madrid cheque	922	932	910	920

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,10	38,10	—	—	38,05	38	38	—	—	—	37,96	—	—	—
Divida Interna 3% coupon	38,10	38,10	—	38,10	38,05	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% 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	—	—	—	80,000	—	—	80,500	—	—	—	80,500	—	—
» 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	79,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Externa 3% coupon 1.ª serie	65,300	65,400	—	65,400	65,400	65,400	65,300	65,300	65,300	65,400	65,400	65,400	65,500	—
» 3% 2.ª serie	64,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,100	64,100	—
» 3% 3.ª serie	67,500	—	—	—	67,500	67,500	67,500	—	67,500	67,500	67,700	67,700	67,700	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	96,000	—	—	—	—	—	—	—	97,500	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	154,500	154,500	154,500	154,500	—	—	—	154,200	154,000	154,000	—
» Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132,000	—	—
» Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	97,500	—	—	96,000	—	—
» Lisboa & Acores	—	—	—	98,500	98,500	—	—	—	—	—	98,500	—	98,000	—
» Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	62,000	—	62,000	62,000	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon	68,000	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	—	—	—	—	—	—	64,000	—	—	64,500	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	49,600	49,600	49,500	49,500	49,500	—	—	—	49,500	49,500	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	16,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,500	67,500	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» predias 6%	88,000	88,000	—	88,000	—	—	—	88,500	—	—	88,000	—	—	—
» 5%	—	—	—	—	—	—	83,200	—	—	—	—	82,500	—	—
» 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	—	—	65,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	37	37,50	38	38	—	—	37	37	37,75	37,75	37,50	37	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante	—	462	460	462,50	463	463,50	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	—	314	—	314,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	325	325	327	326	323	324	324	326	323	323	325	326	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	257	257	—	254	256	256	253	255	255	253	253	254	—	—
» Companhia da Beira Alta	292	292	290	287	292	289	290	289	290	—	288	289	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	165	163,50	164,25	—	—	—	163	165	164,25	163	164	164	—	—
Londres: 3% portuguez	—	66	66	66	66	66	65,50	66	65,50	65,50	65,50	65,50	—	—
Amsterdã: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	87	—	87,37	—	—	—	—	—	87,35	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911-12		1910-11		Diferença em 1911-12	1911-12	1910-11	Diferença em 1911-12	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Reis		Reis	Reis	Reis	Reis		
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes	Réde geral	29 Abril	4.073	1.882.317.000	4.073	1.901.956.000	- 19.439.000	1.754.442	1.772.550	- 18.108
	Vendas Novas	" "	70	30.666.000	70	25.878.000	+ 4.788.000	438.080	369.685	+ 68.395
	Coimbra a Louzã	" "	29	9.045.000	29	7.998.000	+ 1.047.000	311.895	275.793	+ 36.102
Sul e Sueste		30 "	681	581.207.425	681	482.469.425	+ 98.738.000	838.777	724.624	+ 114.153
Minho e Douro		" "	433	529.992.000	433	569.147.994	- 39.155.994	1.224.000	1.314.890	- 90.890
Beira Alta		11 Maio	253	126.851.196	253	120.793.450	+ 6.057.746	501.388	477.044	+ 24.344
Companhia Nacional		1 Abril	185	38.934.919	185	39.925.116	- 990.197	210.459	215.811	- 5.352
Guimarães		28 Fevereiro	56	19.174.180	56	19.969.925	- 795.745	342.396	356.605	- 14.209
Porto á Pova e Famalicão		31 Dezembro	64	172.850.887	64	172.325.694	+ 525.193	2.700.795	2.692.588	+ 8.207
Espanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha		10 Março	3.681	26.082.615	3.681	23.254.539	+ 2.828.076	7.085	6.317	+ 768
Madrid-Zaragoza-Alicante		20 Abril	3.664	37.686.656	3.664	32.572.577	+ 5.114.079	10.285	8.889	+ 1.396
Andaluzes		10 Março	1.083	4.926.439	1.083	4.006.745	+ 919.694	4.548	3.699	+ 849
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.		20 Abril	777	2.903.672	777	2.801.253	+ 102.419	3.737	3.605	+ 132



Nova carruagem de 3.^a classe. — Das officinas da Companhia dos caminhos de ferro Portuguezes, em St.^a Apollonia, acaba de sair um magnifico salão de 3.^a classe, pizo 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., offerecendo por isso toda a commodidade. A sua construção 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 auctorisando os estudos dos trabalhos a realizar para serem facilitadas as communicações entre a testa deste caminho de ferro e o porto de Inhambane.

Beira á Zambesia. — Vão iniciar-se os estudos do prolongamento do Caminho de ferro da Beira á Zambesia, 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 construção desta linha, que passará tambem por Thomar e Alcobaca, sendo portanto de prever que ella contribua eficazmente 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 construção de uma ponte sobre o rio Arga, na linha ferrea de Pamplona-Plazaola-S. Sebastião, cujos trabalhos estão bastante adeantados, apesar de se realisarem num terreno montanhoso que obriga a numerosas obras de arte, entre as quaes nove tuncis. 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 177 kilometros a extensão das linhas ferreas francezas 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 kilometros.

Allemanha

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, occupa uma superficie de 96.000 metros quadrados. Nas 32 linhas da sua gare podem 26 comboios effectuar 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 approvados 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 construção desta ultima apresenta certas dificuldades, devido ao relevo do terreno, e comprehenderá seis tuncis e diversas outras obras de arte.

Esta linha irá valorisar uma vasta região mineira, quasi explorada 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 comprehendidos entre Valença 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 Belem, 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 construção do ramal entre a estação de Bemfica e a cidade de Lima Duarte, da Estrada de Ferro Central do Brazil.

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

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

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

Com o titulo de *Via Ferrea S. Sebastião a Santos* acaba de organizar-se em S. Paulo uma empresa destinada á construção 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 construção 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 Atlantico. 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 effectivos e dois suplentes.

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 assignalado por varios factores desfavoraveis, originados — em parte — pelos acontecimentos politicos e pelo consequente retrahimento de capitaes; e tendo sido, ainda, a nossa Companhia particularmente atingida, 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 avango, deve ser considerada como um indicio bastante animador.

Nesta conformidade, o vosso Conselho d'Administração, confiado num futuro mais promettedor, não hesitou em dar um novo impulso a todos os trabalhos tendentes ao aperfeçoamento de serviços, imprimindo simultaneamente a maior celeridade na realiação 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\$839
Menos: Impostos pagos ao Governo.....	"	31:233\$013
Receitas liquidas.....	"	523:954\$826
Rendimento kilometrico em 1911: Rs. 2:070\$967.		
A receita liquida realisada em 1910, foi de	"	510:206\$924
Diferença a favor de 1911.....		13:747\$902

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

O resultado mediocre obtido no exercicio findo deve ser, pois, attribuido aos successos politicos, á greve do pessoal occorrida no começo do anno e á diminuição de receitas fora do trafego.

As diferenças constam do seguinte quadro:

	1911	1910	Diferenças de 1910 em relação a 1911
Passageiros.....	203:004\$867	200:502\$294	+ 2:502\$573
Grande velocidade...	59:390\$286	57:589\$017	+ 1:801\$269
Pequena velocidade..	248:482\$890	237:941\$204	+ 10:541\$686
Receitas fora do trafego	13:076\$783	14:174\$409	- 1:097\$626
Totaes.....	523:954\$826	510:206\$924	+ 13:747\$902

Passageiros: — Tendo sido incluída em 1910, nesta secção, uma receita excepcional de Réis: 5:000\$000, proveniente das festas commemorativas do Centenario da Guerra Pininsular, celebradas no Bussaco, o accrescimento normal, deduzido este factor, é de Réis 7:500\$000; 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; porem, a venda de bilhetes de ida e volta baixou sensivelmente, devido á suppressão de diversas festas.

Para maior elucidación exhibimos abaixo a destrição deste trafego:

	1911			1910		
	Numero	Totaes	Por passageiro	Numero	Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	25.792	52:035\$072	2.017	26.452	51:497\$496	1.947
2.ª ".....	64.465	45:529\$709	706	68.575	46:464\$224	677
3.ª ".....	307.776	114:527\$744	372	301.648	111:935\$900	371
Receitas supplementares.....	—	4:414\$065	—	—	3:845\$790	—
Totaes.....	398.033	216:506\$590	533	396.675	213:743\$410	529

Diferenças de 1911 em relação a 1910

	Numero	PRODUCTOS	
		Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	— 660	+ 537\$576	+ 79
2.ª ".....	— 4.110	+ 934\$515	+ 29
3.ª ".....	+ 6.123	+ 2:591\$844	+ 1
Receitas supplementares.....	—	+ 568\$275	—
Totaes.....	— 1.358	+ 2:763\$180	+ 4

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

com os expressos n.ºs 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 á idéia de impulsionar e desenvolver este trafego, consintam em fazer novas reduções nos seus horarios, de forma a approximal-o do «Sud-Express», cujo serviço está sendo, tambem, 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, não-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 accordo, estipendar, á 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 especiaes que tiveram logar em 1910; todavia essa diferença acha-se largamente compensada com o accrescimento de Réis: 2:000\$000, nos transportes dos volumes postaes.

Pequena velocidade. — A progressão constatada em 1910, na importancia de Réis: 10:720\$853 manteve-se, por assim dizer, inalteravel em 1911, cujo augmento verificado foi de 10:541\$686 reis.

Ha, portanto, uma continuidade de progressão, offerecendo um aspecto bastante satisfactorio, pelo motivo de não incidir sobre uma unica mercadoria, mas, sim, em todo o conjuncto.

Os augmentos estão principalmente distribuidos pela seguintes:

Madeira.....	Reis:	4:781\$661
Material de transporte.....	"	2:969\$156
Mercadorias diversas (Serviço Intern.ªl)	"	1:537\$498
Cal.....	"	1:509\$165
Carvão mineral.....	"	1:254\$358
Adubos.....	"	1:241\$144
Comestiveis.....	"	1:218\$789
Vinho.....	"	959\$823

As diminuições só affectaram as seguintes:

Sal.....	"	2:465\$543
Peixe secco e salgado.....	"	746\$309

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

(Continúa).

ARREMATACÕES

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 (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas ás 16.

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

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 (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas ás 16.

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

ANIMATOGRAPHOS

SESSÕES TODAS AS NOITES

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua do Comercio, 73, 2.^a

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

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

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

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Tournal. — 15, Campo do Tournal, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Esteliez. — 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				VALLE DO VOUGA				BEIRA ALTA				SUL E SUESTE				MINHO E DOURO				POVOA DE VARZIM			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Alfarellos Pampilh. Alfarellos				Lisboa Evora Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa											
7 52	8 35	10 3	10 47	1 5	4	4 35	7 24	8 20	12 23	4 15	8 15	8 20	11 5	5 10	9 38								
8 47	9 30	11 9	11 53	Figueira Porto Figueira	8	2 30	10 15	4 48	Lisboa Casa Branca Lisboa	5 40	9 20	—	—	Regoa Villa Real Regoa	7 35	8 58	4 45	5 55					
11 35	12 18	12 31	1 14	Coimbra Figueira Coimbra	7 22	9 4	6 35	8 20	C. Branca Evora C. Branca	10 20	11 10	7	7 55	Regoa Vidago Regoa	8 10	10 20	11 10	2 36					
1 45	2 28	2 45	3 28	4 54	6 52	11 25	1	5 12	5 50	4 15	4 55	1 10	4 40	6 10	10 15								
3 8	3 51	5 41	6 24	Coimbra Louzã Coimbra	8 6	7 24	7 50	9 19	Lisboa Móra Lisboa	8 35	3 5	6 30	1 40	Livração Amarante Livração	10 55	11 29	6 51	7 25					
4 15	4 58	6 23	7 10	12 23	1 42	2 40	3 53	5 40	12 45	2	8 15	5 55	6 29	4 25	4 59								
5 21	6 4	7 30	8 14	4 38	5 53	6 8	7 17	Lisboa Villa Viçosa Lisboa	8 35	4	6 30	1 40	Pocinho Carviçais Pocinho	3 30	5 20	10 55	12 31						
7 27	8 9	8 37	9 21	Porto Espinho Porto	8 52	9 43	10 45	11 44	Lisboa Beja Lisboa	5 40	12 55	11 5	6 35	GUIMARAES									
9 7	9 51	10 42	11 26	5 20	6 13	9 15	10 16	—	—	8 40	1 40	Trofa Guimarães Trofa	8 20	10 1	8 17	9 31							
10 50	11 34	11 56	12 38	8 50	9 43	10 25	11 22	Lisboa Moura Lisboa	8 35	4	6	1 40	6	7 18	3 40	5 24							
Mais os de Paçoa e V. Franca.				Porto Ovar Porto	1	2 30	5 30	7 15	8 40	3 15	1	8 15	Trofa Fafe Trofa	10	12 40	5 16	7 49						
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				4 10	5 38	6 14	7 46	Beja Tunes Beja	7 40	2 58	5 5	12 8	1 41	4 48	9 55	12 25							
10 17	11 15	8 2	9	Porto Aveiro Porto	10 19	12 56	6 10	8 43	Lisboa V. R. S. Ant. Lisboa	8 35	7 40	9 20	8 15	8 20	10 22	4 5	6 42						
10 50	11 34	1 32	2 30	2 15	4 40	12	2 30	8 40	8 50	5	6 35	NACIONAL											
Mais os de Villa Franca.				6 30	8 57	6 38	9 6	Lisboa Portimão Lisboa	8 35	6 10	10 30	8 15	St. Comba Vizeu St. Comba	7 5	9	12 55	2 50						
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Portimão Tunes Portimão	3 35	4 45	11 49	12 50	12 5	2 15	4 5	5 58							
12 31	1 50	6 18	7 35	VALLE DO VOUGA				6 55	8 14	8 25	9 45	12	1 44	6 10	8 1								
α 5 9	6 1	8 42	10	Espinho Oliv. d'Azem. Espinho				Tunes V. R. S. Ant. Tunes	8 17	12 40	6	10 14	Tua Bragança Tua	2 30	8 10	8 10	1 30						
6 40	8 2	3 19	4 46	7 50	9 10	11 40	12 6	8 17	12 40	6	10 14	Tua Mirandela Tua	o 8 45	11 20	o 7 15	9 44							
1 13	2 36	9	10 23	Espinho Albergaria Espinho	8 30	10 40	4 55	7 14	—	—	2 35	6 36	Mirandela Bragança Mirandela	7 15	11 10	3 40	7 6						
Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				5 35	7 55	3 50	6 12	Albergaria Aveiro Albergaria	6 45	8 46	9 45	11 45	POVOA DE VARZIM										
5 9	6 32	—	—	2 50	4 51	6 50	8 58	6 45	4 51	6 50	8 58	Porto Modivas Porto	r 5	5 45	1 6	6 45							
Setil Vendas Novas Setil				BEIRA ALTA				Faro Oihão Faro	12 10	12 31	12 40	11	Porto Povoa-Varzim Porto	11 15	12 33	5	6 19						
6 20	10 7	—	—	VALLE DO VOUGA				3 10	3 31	3 40	4 1	5 55	7 18	7 25	8 38								
Lisboa-R. V. Novas Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Faro V. R. S. Ant. Faro	4 15	6 40	8	10	7 15	8 34	12 50	2 50							
7 30	11 4	4 35	10	VALLE DO VOUGA				4 15	6 40	8	10	9 55	11 10	12 50	4 1								
5 9	8 8	12 7	6 7	Espinho Oliv. d'Azem. Espinho				MINHO E DOURO				Porto Famalicão Porto	6 20	9 11	7 55	10 21							
—	—	8 40	12 6	7 50	9 10	11 40	12 6	Porto Nave Porto	3	4 50	7 57	9 50	9 25	12 11	2 10	5 21							
Lisboa-R. Entronc. Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Portimão Tunes Portimão	8 35	6 10	10 30	8 15	3 40	6 25	6 50	9 35							
7 30	11 55	5 37	10	VALLE DO VOUGA				8 40	6 53	6 40	8 35	POVOA DE VARZIM											
—	—	10	12 55	Espinho Albergaria Espinho				MINHO E DOURO				Porto Famalicão Porto	11 15	12 33	5	6 19							
—	—	4 40	7 55	8 30	10 40	4 55	7 14	Porto Nave Porto	12 55	2 22	5 40	7 8	5 55	7 18	7 25	8 38							
—	—	11 40	4 34	5 35	7 55	3 50	6 12	Porto Nave Porto	3	4 50	7 57	9 50	7 15	8 34	12 50	2 50							
Lisboa-R. Porto Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Tunes V. R. S. Ant. Tunes	8 17	12 40	6	10 14	9 55	11 10	12 50	4 1							
9 10	8 31	7 15	6 7	VALLE DO VOUGA				—	—	2 35	6 36	Porto Famalicão Porto	6 20	9 11	7 55	10 21							
α 11 8	4 25	α 9 50	3 43	BEIRA ALTA				Faro Oihão Faro	12 10	12 31	12 40	11	9 25	12 11	2 10	5 21							
2 15	1 18	3 25	1 13	VALLE DO VOUGA				Faro V. R. S. Ant. Faro	3 10	3 31	3 40	4 1	3 40	6 25	6 50	9 35							
α 6 10	11 57	α 5 14	10 50	BEIRA ALTA				MINHO E DOURO				Porto Povoa-Varzim Porto	11 15	12 33	5	6 19							
d 6 30	e 1 6	9 32	7 5	VALLE DO VOUGA				Porto Famalicão Porto	e 6 37	7 56	e 4 58	6 17	5 55	7 18	7 25	8 38							
10 10	8 11	—	—	BEIRA ALTA				Porto Nave Porto	12 55	2 22	5 40	7 8	7 15	8 34	12 50	2 50							
Porto Entronc. Porto				BEIRA ALTA				Porto Nave Porto	3	4 50	7 57	9 50	9 55	11 10	12 50	4 1							
—	—	e 3 20	2 38	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	5 25	8 11	6 49	9 15	Porto Famalicão Porto	6 20	9 11	7 55	10 21						
Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Faro Oihão Faro	8 45	11 15	8 40	10 31	9 25	12 11	2 10	5 21							
11 15	7 30	8 20	α 3 43	VALLE DO VOUGA				Faro V. R. S. Ant. Faro	10 13	12 52	11 40	1 25	3 40	6 25	6 50	9 35							
1 5 2	10 16	α 9 50	3 43	BEIRA ALTA				Porto Famalicão Porto	12 50	2 35	5 50	8 1	POVOA DE VARZIM										
α 6 10	11 57	α 5 14	10 50	VALLE DO VOUGA				Porto Nave Porto	5 9	7	8 9	11	Porto Famalicão Porto	11 15	12 33	5	6 19						
d 6 30	e 1 6	9 32	7 5	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	6 45	9 28	—	—	9 25	12 11	2 10	5 21							
10 10	8 11	—	—	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	—	—	—	—	3 40	6 25	6 50	9 35							
Porto Entronc. Porto				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	9 16	9 45	10 2	10 2	POVOA DE VARZIM										
—	—	e 3 20	2 38	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	—	—	1 30	1 30	Porto Famalicão Porto	11 15	12 33	5	6 19						
Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	5 25	9 27	8 10	10 31	5 55	7 18	7 25	8 38							
11 15	7 30	8 20	α 3 43	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	5 9	7 20	7	11	7 15	8 34	12 50	2 50							
1 5 2	10 16	α 9 50	3 43	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	—	—	—	—	9 55	11 10	12 50	4 1							
α 6 10	11 57	α 5 14	10 50	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	8 20	10 19	6 8	7 43	Porto Famalicão Porto	6 20	9 11	7 55	10 21						
d 6 30	e 1 6	9 32	7 5	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	3 16	6 4	8 30	6 50	9 25	12 11	2 10	5 21							
10 10	8 11	—	—	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	7 30	9 38	10 49	10 49	3 40	6 25	6 50	9 35							
Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	—	—	—	—	POVOA DE VARZIM										
11 15	10 14	α 3 43	α 3 43	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	8 45	11 15	8 40	10 31	Porto Famalicão Porto	11 15	12 33	5	6 19						
α 5 2	12 10	6 45	α 6 7	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	10 13	12 52	11 40	1 25	6 20	9 11	7 55	10 21							
8 40	7 47	6 24	1 13	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	12 50	2 35	5 50	8 1	9 25	12 11	2 10	5 21							
10 10	—	—	—	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	5 9	7	8 9	11	3 40	6 25	6 50	9 35							
Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	6 45	9 28	—	—	POVOA DE VARZIM										
11 15	11 59	5	α 3 43	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	—	—	—	—	Porto Famalicão Porto	11 15	12 33	5	6 19						
8 40	10 33	—	6 7	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	9 16	9 45	10 2	10 2	5 55	7 18	7 25	8 38							
10 10	—	3 40	α 1 13	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	—	—	1 30	1 30	7 15	8 34	12 50	2 50							
C. Branco Guarda C. Branco				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	5 25	9 27	8 10	10 31	9 55	11 10	12 50	4 1							
3 22	11 22	7 40	3 1	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	5 9	7 20	7	11	Porto Famalicão Porto	6 20	9 11	7 55	10 21						
Lisboa-R. Figueira Lisboa R.				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	—	—	—	—	9 25	12 11	2 10	5 21							
8 10	2 53	2 45	12 31	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	8 20	10 19	6 8	7 43	3 40	6 25	6 50	9 35							
4 23	2 57	—	—	BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	3 16	6 4	8 30	6 50	POVOA DE VARZIM										
Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.				BEIRA ALTA				Porto Braga Porto	7 30	9 38	10 49	10 49	Porto Famalicão Porto	11 15	12 33	5	6 19						
7 22	8 48	5 43	6 45	VALLE DO VOUGA				Porto Braga Porto	—	—	—	—	5 55	7 18	7 25								

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 incluída 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	44\$740	41\$880	7\$450
Figueira da Foz.....	5	7\$840	6\$380	4\$350
Coimbra	5	7\$640	6\$280	4\$250
Aveiro	5	5\$840	4\$780	3\$250
Espinho	3	4\$440	3\$680	2\$550
Granja	3	4\$240	3\$480	2\$450
Participe do Minho e Douro	—	3\$740	3\$080	2\$150

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 Hespanha e Madrid Zaragoza e Alicante

PEQUENA VELOCIDADE

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

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

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	M. Z. A.	NORTE VALENCIA	TOTAL DAS LINHAS HESPAÑHOLAS
		Reis	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Figueira.....	Valencia ou Grao	1.620	4.25	3.00	6.86	12.88	4.01	31.00
	Denia	1.620	4.25	3.00	6.64	12.46	4.65	31.00
Mangualde	Valencia ou Grao...	999	5.00	3.00	7.64	14.34	4.47	34.45
	Denia	999	5.00	3.00	7.40	13.88	5.17	34.45

Poderão disfructar 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 á 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 despesas 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 despesas 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 remetentes utilizar, com madeiras de dimensões ordinarias, os espaços vasio dos mesmos.

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

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

a) — De 1 d'Abril 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) — De 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.

Começando estes prazos a correr n'um 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 indivisivel de 24 horas de demora, passadas as primeiras 24 horas .. 2\$000 »

Em Hespanha — O consignatario deverá effectuar 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 realisado a dita operação, a Companhia destinataria cobrará, pela paralisação do material, 0,25 por wagon e hora effectiva de demora, quer de dia quer de noite, reservando-se, ainda assim, o direito de, n'este caso, fazer a descarga por si mesmo e por conta dos interessados, cobrando-lhes, por este motivo, 0,60 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 indemnisação 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 indemnisações seguintes:

Em Portugal ..	{ Por um atraso de um a tres dias. » » » » quatro a seis dias. » » » » sete a dez dias » » » » mais de dez dias.	Indemnisação de 10 0/0	} Dos participes portuguezes
		» » 20 »	
		» » 30 »	
		» » 60 »	
Em Hespanha..	{ Por um atraso de um ou dois dias..... » » » » tres dias » » » » quatro dias » » » » cinco ou seis dias ...	Indemnisação de 10 0/0	} Dos participes hespanhoes
		» » 15 »	
		» » 20 »	
		» » 25 »	

Para os calculos que precedem, desprezar-se-ha 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 soffrer por molhas ou outras causas, quer seja durante o transporte, quer enquanto estejam depositadas nas estações ou nos wagons.

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

Os encerados que os consignatarios devolvam, utilizados nas remessas indicadas, transportar-se-hão em pequena velocidade, ao preço de 0,25 por tonelada e kilometro, no trajecto hespanhol, e reis 4,50 no trajecto portuguez.

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

Não será exigido boletim de regresso; mas as estações deverão assegurar-se de se os encerados foram effectivamente 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 importancias que, por qualquer motivo, sobrecarreguem a mercadoria, deverá ser satisfeito na estação de sahida, 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 realizem 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 atrasos, 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'aquelles 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 alfandega.

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 Vianna.

AVISO AO PUBLICO

PEQUENA VELOCIDADE

AMPLIAÇÃO À 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 utilizar.

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.

o Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.