

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 590

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Julho de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 4.ª ampliação á tarifa especial n.º 10, p. v.
Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa especial N. B. n.º 6, p. v.

SUMMARIO

	Paginas
Douro e Leixões, por J. Fernando de Sousa	213
Situação financeira dos Caminhos de ferro belgas, por Mello de Mattos	215
Parte Official — Decretos pelos ministerios do Fomento de 28 de junho de 1912, e das Colonias de 10 de julho de 1912	217
Companhia de Benguela	218
Congresso de ferro-viarios. (em Hespanha)	218
Automobilismo. — Novo modelo de automoveis. — França	218
Resgate de linhas ferreas. (em França)	219
Vias ferreas secundarias e Tremvias	219
Congresso do Frio	219
Viagens e Transportes	220
Notas de viagem. — XII. — A barragem do Esmé. — O templo de Edfu. — Passeio ao luar. — Kom-Ombo. — Assuan, os hotéis, os bazares e os Bazarins. — Indigenas sympathicos. — Illustrado	221
Uma Estrada Moderna	222
Novo Paquete	222
Canal de Suez	222
O Convento do S. Gothardo	222
Linhas portuguezas. — Penafiel á Lixa. — Beira Alta. — Minho e Douro. — Companhia Portugueza. — Entre o Mondego e o Tejo. — Fernão Veloso aos Lagos. — Valle do Sado. — Valle do Vouga	223
Parte financeira	224
Carteira dos Accionistas	224
Boletim Commercial e Financeiro	224
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	225
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	225
Linhas estrangeiras. — Espanha. — Inglaterra. — Estados Unidos	226
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal	226
Agenda do Viajante	228
Horario dos comboios	228

Douro e Leixões

Sob este titulo foram reunidos em volume, pela Junta autonoma das Obras da Cidade do Porto, varios artigos meus publicados na *Gazeta*, assim como os resumos de duas conferencias, que fiz em 1908 na *Associação dos Engenheiros Civis*.

Referem-se esses escriptos, assim compilados, á magna questão das obras necessarias nos portos do Douro e de Leixões e das suas melhores ligações com a rede ferroviaria.

Empenha-se aquella corporação em esclarecer o mais possivel tão momentoso assumpto para abrir caminho a uma solução definitiva. Com a maior gentileza quiz dar um desmentido á sentença, segundo a qual *de minimis non curat prætor*, e por isso exhumou do limbo jornalístico a serie, assás longa, d'escriptos, que, durante alguns annos, circumstancias de occasião trouxeram a lume. Deulhes assim valor que não tem e realce que não mereciam, pois só valem pela consciencia com que foram redigidos e pela intenção patriotica que os dictou.

Aqui deixo exarado o testemunho do meu reconhecimento por tão immerecido testemunho de consideração e apreço.

Quem tenha a coragem de relancear com alguma attenção a vista pelas paginas do volume, encontrará talvez um criterio uniforme, apesar da natureza fragmentaria e da genesis occasional dos trabalhos n'elle enfeixados.

Não será de todo inutil pô-lo em relevo antes de me referir a factos ultimamente occorridos que convem apreciar.

Dois problemas intimamente connexos abrange a questão: o das obras hydraulicas mais necessarias e proveitosas para proporcionar ao emporio commercial do norte do paiz os meios de acção de que carece; o das melhores ligações do porto commercial com a rede ferroviaria do paiz.

Uma questão technica e economica de tal magnitude encontrava, a embargar o caminho das soluções conscienciosas e reflectidas, paixões e interesses, que nem a todos deixavam a serenidade d'animo imparcial, precisa para ver claro e dilatar horizontes.

Do conflicto de opiniões havido começa a emergir com inilludivel nitidez um corpo de doutrina, que não soffre quasi contestação e que procurarei resumir.

Das obras de fomento que importa emprender no paiz, poucas ou nenhuma sobrelevam em importancia o melhoramento das deploraveis condições em que se faz o trafego commercial do Porto. O progresso economico da região mais populosa e activa do paiz; o aproveitamento de tantas riquezas do solo, quasi por explorar, na provincia de Traz-os-Montes; a valorização das linhas do Minho e Douro e da de Salamanca á fronteira, que tantos sacrificios tem custado ao paiz, exigem imperiosamente um porto commercial digno d'esse nome em substituição do deploravel conjuncto, verdadeiramente barbaresco, do porto interior do Douro, sem os mais elementares meios de acção, e do de abrigo em Leixões, incompleto e esboçado apenas. Urge pois crear um porto commercial digno d'esse nome, embora á custa de pesado sacrificio, cuja compensação é, aliás, segura.

Faça-se o que se fizer, gaste-se o que se gastar, o porto interior do Douro nunca poderá satisfazer cabalmente as exigencias hodiernas da navegação, nem corresponder ás necessidades do commercio do Porto. A isso se oppõe um conjuncto de condições naturaes ineluctaveis. Loucura seria, pois, sacrificar avultadissimas quantias com resultado duvidoso.

E' em Leixões que está o futuro do trafego commercial. E' alli que se pode e deve gastar largamente em obediencia a um plano methodico e bem concebido, não só tornando irrepreensiveis as condições do porto de abrigo, como fazendo d'este o vestibulo de um porto commercial digno d'esse nome, que a bacia do Leça comporta sem sacrificio excessivo, como já está demonstrado sobejamente.

Por se attribuir a Leixões função preponderante não se deve abandonar o porto interior do Douro. Podem e devem ambos constituir systema, auxiliando-se e complementando-se sob uma administração unica, a qual effectuará entre ambos racional divisão de serviços. Para isso é preciso fazer no Douro algumas obras, que sem incomportavel dispendio melhorem as condições actuaes. No seu delineamento é de rigor a renuncia á megalomania e ao proposito reservado de subalternizar Leixões ao Douro.

As obras de Leixões devem ser subordinadas a um plano sufficientemente largo, susceptivel de execução gradual para se reduzirem os sacrificios immediatos, sem

prejuízo, porém, das futuras exigências do tráfego, seguramente crescentes.

Esse plano acha-se elaborado com superior competência e mereceu o voto favorável da estação consultiva naturalmente indicada para o apreciar: o *Conselho Superior de Obras Publicas*. O projecto, a que ficou vinculado o nome dos dois distintos engenheiros Adolpho Loureiro e Santos Viegas, é hoje a base obrigatória das obras a fazer. Susceptível, embora, de aperfeiçoamentos, como todos os projectos congeneres em materia de tal complexidade e contingencia, não deve ser modificado precipitadamente e de animo leve, nem é qualquer que tem auctoridade profissional para o remodelar profundamente.

Deve haver, em o aperfeiçoar, cuidado e escrupulo igual ao que inspiram os retoques de um quadro notavel.

Materia alguma se accomoda menos que as obras hydraulicas ao entono medieval do *Magister dixit*. Para mais, os auctores do projecto affirmaram a possibilidade de modificações e aperfeiçoamentos que o estudo e as circumstancias podessem aconselhar. Em parte nenhuma d'elle inscreveram o *ne varietur*. Reveja-se e accomode-se ás exigências da execução, com a mais criteriosa prudencia, porém.

Assim, vimos alvitrada a suppressão da doca n.º 1, substituida por um canal, modificação que julgamos inconveniente.

Lembrou-se, tambem, a redução da profundidade das docas para diminuir a despesa, quando em todos os portos importantes se procura augmentar a altura de agua junto dos caes acostaveis, não se recuando, para a obter, deante de obras dispendiosissimas.

Finalmente vi, não ha muito, aconselhado consideravel alargamento da doca n.º 1 para conseguir facilidades na construcção dos muros. Não haverá, a compensar essa economia, maior dispendio no rebaixe do terreno para obter fundos convenientes e na importancia das expropriações necessarias?

Louvaveis são os estudos e trabalhos tendentes a approximar o projecto Loureiro, quanto possivel, da perfeição ideal, comtanto que se não espere que a Esphinge devore o OEdipo, antes que elle tenha encontrado a solução irreprehensivel do problema.

Quantos annos decorridos! Quanto tempo perdido! Quantos prejuizos soffridos pelo commercio do Porto e pela economia nacional! E quanto mais demora, mais custarão as expropriações na bacia do Leça.

Oxalá que a Junta autonoma e o seu intelligente e activo Presidente façam entrar, resolutamente e quanto antes, a questão na phase pratica!

*

Estudos recentes vieram projectar nova luz sobre o systema de ligações ferro-viarias do Douro e Leixões.

Sempre que versei o assumpto, dois topicos me pareceram essenciaes: a suppressão de obras caras no prolongamento do ramal da Alfandega a Leixões, que no seu primeiro troço até o Douro deve ser rigorosamente a linha marginal de serviço dos caes do Douro; a preeminencia a dar á linha de circumvallação, do kilometro 2,5 a Leixões, aproveitando-a para o serviço suburbano de passageiros. Quanto ao de mercadorias, a origem da linha na estação de Contumil, subsidiária da de Campanhã e destinada á formação e decomposição de comboios, facilitava, tanto a distribuição do material vindo de Leixões pelo ramal da Alfandega, por Campanhã, ou pelas linhas do Minho e do Douro, como a concentração do que d'essas direcções áquelle porto convergissem.

Quando o desenvolvimento do tráfego o exigisse, uma curta ligação com Ermezinde facilitaria a circulação directa de comboios entre áquelle entroncamento e Leixões.

Ultimamente procurou-se nova solução, estudando-se

a linha directa entre Ermezinde e Leça. Foi elaborado o respectivo projecto.

Na falta de dados minuciosos, aliás desnecessarios para o confronto que me proponho fazer, procurarei apreciar o valor d'essa solução, a primeira aventada por ordem chronologica.

Foi infeliz o delineamento do caminho de ferro do Douro, confundido até Ermezinde com o do Minho em troço commum, para o qual nem ao menos se previu a segunda via nas expropriações e obras de arte. Em vez de seguir o valle do Douro pela directriz mais curta e de melhor perfil, merecendo em todo o rigor da expressão o nome de linha do Douro, apodera-se d'elle malfadada paixão por Penafiel, e n'esse desastrado *flirt*, ei-lo que sobe e desce e se inflecte e se alonga, entranhando-se em interminaveis tuneis, não se poupando aos mais loucos sacrificios para avistar a dama dos seus pensamentos, a que bem o podia prender um ramal. E ahí temos o tráfego do Douro onerado com percurso inutil, a que se junta o alongamento virtual proveniente do perfil accidentado; a correspondencia das linhas a 12 kilometros do Porto, dificultando a exploração, em vez de se fazer racionalmente na propria cidade.

Debalde Sousa Brandão alvitrou o traçado racional. Prevaleceu um ponto de vista mais acanhado, commettendo-se um erro deploravel.

O remedio, caro, mas que virá com o tempo a ser necessario, está na construcção da linha marginal desde Mosteiró. Figura ella no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900. Para que sejam compensados os respectivos encargos, é preciso que o tráfego da linha do Douro tome consideravel incremento, e tomá-lo-ha seguramente, desde que os portos do Douro e de Leixões sejam o que devem ser; que as linhas complementares suas afluentes se achem construidas; que se complete, nos lineamentos principaes ao menos, a rede d'estradas subsidiarias; que a linha de Salamanca possa, pelas facilidades encontradas, desempenhar mais largamente a sua função. Isto sem fallar na possivel exploração, por grandes massas, das minas de Roborêda e de outros jazigos.

A commissão technica que delineou o referido plano escolheu o kilometro 2,5 da linha do Minho para entroncamento commum, n'ella, da linha de circumvallação e do troço marginal do Douro.

E em verdade, nenhum outro ponto podia ser mais bem escolhido.

Foi essa escolha perfilhada pelas diversas estações consultivas e sancionada pelo Governo. Não se pode, nem deve esquecê-lo.

Perguntarei agora: como se concilia a previsão d'essa segunda via, seguramente a preferida por quasi todo o tráfego de mercadorias, com a ligação d'Ermezinde a Leixões? Pois não é mais racional que as relações da linha do Douro com áquelle porto se façam pela linha de circumvallação? Um pequeno encurtamento obtido ao presente compensa acaso a incongruencia futura, que deixo apontada?

Demais, a ligação estudada de Ermezinde a Leixões custa, ao que parece, mais 100 contos que a linha de circumvallação e não offerece condições igualmente satisfactorias sob o ponto de vista militar.

Que razões podem, pois, aconselhar a preterição de uma linha, que faz parte integrante de um plano harmonico, demoradamente estudado e criticado, attendendo a um tempo as conveniencias immediatas e as exigências do futuro?

Nunca se perde por estudar todas as soluções possiveis de um problema tecnico. E' preciso, porém, que a superabundancia de materiaes não offusque a clara visão da realidade, cuja primitiva nitidez é por vezes obscurida.

E d'esta ligação direi o mesmo que já disse das obras

do porto: não a adiemos indefinidamente! Quatrocentos contos bem gastos levariam a linha de Contumil a Mattozinhos, e enquanto se não fizessem as obras do porto commercial, qualquer via provisoria de serviço facultaria relações de valor entre elle e os caminhos de ferro.

Se não se tivesse sustado a tentativa de construcção em 1905... Ha sete annos!

*

Para findar este desabafo, a que em francez se chamaria *radotage*, resta referir-me á lei relativa aos caminhos de ferro do Alto Minho, promulgada em 20 de junho ultimo, após uma lucta de quatro annos, cujos episodios os leitores conhecem.

Facilitou-se a construcção das novas linhas pela supressão da ponte de Lanhezes. Abriu-se caminho á sua unificação com as linhas da Pova e de Guimarães, ligadas entre si pelo troço, a construir, do Louzado a Mindello. Assegurou-se finalmente a ligação d'esse systema de communicações, sommando cerca de 300 kilometros, com o porto de Leixões, seu *terminus* natural, garantindo-se a continuação do arrendamento do ramal da Senhora da Hora, devidamente alargado, sem prejuizo do serviço privativo do porto.

Queira Deus que as circumstancias presentes não suscitem difficuldades graves á execução de um plano assente sobre base financeira, que não tem demasiadas ensanchas, embora a retribuição do capital seja certa, quando não se tornem excessivas as suas pretensões.

Realizado elle, construida a linha da circumvallação, todos os caminhos de ferro do norte do paiz entestarão no porto de Leixões. Esperemos que ao mesmo tempo se procure pô-lo em condições de se tirar o maximo proveito d'essas ligações.

J. Fernando de Souza.



Situação financeira dos Caminhos de ferro belgas

(385-1) + (493)

Reserva o Sr. Dr. Léon Litwinski, a cuja obra nos referimos no numero passado, uma segunda parte ao exame critico da situação financeira das vias ferreas na Belgica.

Nota primeiramente que a adopção do principio da fusão orçamental entre o Estado, empreiteiro e gerente dos dinheiros publicos, e o desejo manifesto de dar um caracter diverso de documentação final aos seus relatorios, tem sido os dois polos entre os quaes se exercitou a administração para produzir a maior parte das duvidas e das confusões que subsistem n'esta questão.

No emtanto, outros factores tem influenciado o problema.

Por consequencia, com uma serie de considerações, muito logicas todas, aborda o primeiro problema, que formula nos termos seguintes: «Que systema contabilista é que melhor convem nos caminhos de ferro belgas?»

A escripta commercial, a industrial, a administrativa e a que nas linhas ferreas adoptaram e que de todos participa, contam defensores acerrimos a par de eclecticos.

As discussões, em casos taes, em lugar de esclarecerem o problema, ainda mais o complicam e assim succede que é preciso ter em conta as noções diversas do *completo* e do *exacto*.

Por considerações tiradas das sciencias naturaes de observação, especialmente da meteorologia, chega o Sr. Dr. Litwinski a deduzir que a noção do *exacto* se acha em relação inversa da do *completo*, isto é, que um relatorio financeiro pode ser completo nas suas previsões, mas só é exacta a escripturação financeira que não prevê facto algum, nem avalia a influencia de uma linha ferrea sobre

uma região, nem o accrescimento do rendimento que n'esta tem o desenvolvimento mineiro ou industrial.

N'estas circumstancias, dá-se uma lamentavel confusão entre o balanço, a exposição ou relatorio, e a contabilidade.

De passagem, devemos notar que assim succede em todos os documentos financeiros relativos a questões, que não dependem só da consignação de operações commerciaes que se concluíram.

As celebradas *contas claras* de certo partido politico, que apanhou o poder de assalto com phrases vazias, mas retumbantes como esta, são a prova provada da inocuidade da adopção da escripta commercial a operações que dependem da iniciativa alheia.

As taes *contas claras* deram entre nós uma lei de contabilidade tão obscura que, não ha meio de a entender e muito menos de a regulamentar.

Por vezes chega até a soluções que, pelo seu absoluto rigorismo, se transformam em ridiculissimos resultados.

Não vem fora de proposito um caso bem caracteristico.

Havia depositadas nos cofres do Estado um certo numero de acções, que representavam a paga que a empresa emissora dava ao Estado em troca de vantagens de uma dada concessão colonial.

A colonia a quem interessava o caso propoz que, por estarem altamente cotados esses titulos que eram propriedade absoluta do Estado, elles se vendessem para custear obras de fomento indispensaveis em porto de mar colonial que tem influencia n'um extenso e rico *interland* alheio.

Era uma boa operação financeira, porque se faziam, com capitaes alheios, obras que enriqueciam uma região e que iam tambem beneficiar a empresa que obtivera a concessão.

A contabilidade publica, as burocracias financeiras ouviram aterradas a proposta, examinaram-na indignadas, analyzaram-na furiosas, e, claro está, que, de tanta honestidade offendida, resultou uma rejeição com indignações como nunca as experimentaram os preclaros heroes de que fallam todas as historias, desde os varões mais ou menos illustres de Cornelius Nepos até aos da *Moral em accção*.

De facto, era um crime nefando vender papeis de credito para empregar o producto em obras vantajosas e de seguro rendimento. Estavam alli as obrigações, muito bem guardadas n'um cofre, eram contempladas com olhares de amor pelo titular da pasta, affagadas pelos directores geraes, limpas do pó pelos chefes de repartição, libertadas da humidade pelos primeiros officiaes e havia malvados que queriam despojar o Estado dos seus haveres! E ao alumiar proposta de tamanha atrocidade não recuou o sol horrorizado, como diz o nosso epico.

Bem puderas, ó Sol, da vista destes
Teus raios apartar aquelle dia,
Como da seva mesa de Thyestes,
Quando os filhos por mão de Atreo comia.

Succedeu porém, com as taes acções, o que acontece com muitos papeis de credito: baixaram tanto e tanto, que annos depois ninguem as queria nem por 90 por cento do valor nominal.

Mas a administração tinha sido honesta. Ellas lá estavam nos cofres do Estado, muito bem conservadas e sem darem dividendo, mas nenhum Epaminondas podia contar tamanha acção virtuosa, bem superior á de não mentir nem por brincadeira.

A colonia porém é que ficou sem as obras, mas nos livros da contabilidade figuravam sempre, na conta de capital, aquelles titulos com todos os seus numeros, carimbos, datas e assignaturas de chancellia ou de rubrica.

As disposições sem elasticidade que se promulgam sempre n'um prurido de desconfiança dos funcionarios

publicos, obrigam-nos por vezes a rigorismos que dão os resultados acabados de indicar, narrando um facto absolutamente veridico e conhecido de muita gente.

Ora o que convem frisar, como o faz o Sr. Dr. Litwinski, é que o relatorio financeiro, o balanço e a contabilidade não são identidades.

«O balanço escreve este auctor, contém *mais* do que a contabilidade propriamente dicta, contém principalmente os resultados do inventario e menos do que o que se deve conhecer para que nos convençamos da situação financeira d'uma empresa tamanha como é a das vias ferreas exploradas pelo Estado».

Mais ainda se deve generalizar esta doutrina a todas as empresas do Estado ou que teem com elle relações.

As vias de comunicação construídas de preferencia para um centro mineiro ou industrial, com prejuizo de localidades de menos promettedoras vantagens, é sempre um acto justo de administração, os *drawbaks* para certos productos, afim de proporcionar trabalho às classes operarias. Os estudos de sciencia pura, taes como os serviços meteorologicos, geologicos, e geodesicos entram em inventario como fundo commum da nação, mas teem influencia sobre tanta iniciativa e tanta riqueza que não podem figurar no credito de uma conta de *Ganhos e Perdas* que o Estado pretendesse formular.

Uma organização de avisos de cheias, por exemplo, depende de observações hydrometricas e meteorologicas de muitos annos.

Se o Estado abrisse uma conta corrente em que debitasse todas as despesas que fez com estes trabalhos, e creditasse os valores salvos durante uma ou mais cheias consecutivas, nem por isso quando essa conta meticulosa desse saldo contra, podia asseverar que soffrera um prejuizo.

O conhecimento do regimen fluviographico podia ter dado meios de se estabelecerem com segurança officinas hydraulicas, de se irrigarem terrenos, de se construirem barragens que facilitassem a navegação, e estes proventos particulares não podiam ser reduzidos a dinheiro para irem ao credito da conta alludida, e, quando o fossem, não poderiam todavia figurar n'ella os beneficios de caracter moral, taes como: maior bem-estar de populações operarias, diminuição da emigração pelas facilidades de vida que offerecesse a região e um sem numero d'outras analogas.

Por isso, muito bem diz o Sr. Dr. Litwinski que «o balanço é mais completo na sua concepção e relativamente á contabilidade; mas, graças exactamente a esta consideração perde em *exactidão* e *precisão* o que ganha em *comprehensão*».

Ainda melhor frisa o seu pensamento a obra de que se está dando noticia, quando affirma que o Estado empregado particular, «é obrigado a sacrificar muitas vezes o seu interesse commercial ás exigencias do interesse dos particulares ou do que se chama o interesse geral. Ora não é senão justificado que a contabilidade d'uma empresa explorada pelo Estado possa ter em vista esta consideração, que possa mostrar aos mandatarios do paiz qual a medida em que estes sacrificios voluntarios ou não, influenciaram sobre os resultados definitivos obtidos.»

Cingindo-se mais de perto á questão, o Sr. Dr. Litwinski explica como é que a Administração das linhas ferreas da Belgica organiza o seu balanço, declarando que se theoreticamente exprime a situação financeira ferro-viaria, na pratica tem que ser acompanhado de outros dados da questão, que se encontram nas estatisticas numerosas que figuram em annexos, que examina cuidadosamente, e principalmente, n'um annexo quinto bis, em que figuram os elementos difficilmente determinaveis.

Inserindo no seu relatorio o referido annexo, escreve o Sr. Dr. Litwinski, a administração belga outorgou, pela primeira vez ao que nos parece, nos annaes da historia

da contabilidade do mundo inteiro, o direito de hospitalidade a este genero de elementos financeiros.»

A opinião publica todavia, em lugar de animar esta orientação, condemnou este processo a ponto que, o Sr. Liebart traçou no seu relatorio de 1905 algumas phrases que indicam a tendencia ao regresso de preceitos administrativos de acanhado molde, opinião que o auctor classifica de lastimavel.

N'um penultimo capitulo referente á fusão dos orçamentos do Estado e das linhas ferreas, o Sr. Dr. Litwinski faz notar que nunca os excedentes das receitas ferro-viarias prussianas teem a applicação que lhes dá a lei de 27 de março de 1882.

Com effeito aquella lei prescreve que o excedente liquido se destine: 1.º ao pagamento dos juros da divida contrahida para estabelecer a rede; 2.º a pagar ao thesouro 2.200:000 marcos para cobrir os *deficits* eventuaes; 3.º a amortizar annualmente a divida das linhas ferreas até á importancia de $\frac{3}{4}$ por cento; 4.º a supprir as despesas correntes do orçamento do Estado; e finalmente, 5.º a completar, pelo excedente, a amortização da divida.

Mas o sr. Kolm, professor da Universidade de Goettingen, affirma, n'um artigo publicado em 1906, no *Economic Journal*, que aquellas disponibilidades se teem applicado ao desenvolvimento do ensino da marinha, da utensilagem economica do paiz, etc.

Com razão, critica o Sr. Dr. Litwinski estes desvios de fundos da sua applicação legal, mas não é só por essa consideração que elle vê inconvenientes n'este proceder.

Abusando de tal processo, o Estado protela em muitas circumstancias os melhoramentos das vias ferreas, e bastas vezes assim succedeu entre nós antes da lei de 14 de julho de 1899.

Mas o que se dava entre nós e a que se não refere o Sr. Dr. Litwinski, aconteceu em França, segundo a referencia que faz a um discurso do Sr. Millerand, em junho de 1909, quando sobraçava a pasta das obras publicas.

No Japão, ainda em 1909, o ministro das finanças, marquez de Kitsura, declarou n'um banquete de banqueiros que era preciso estabelecer a independencia financeira des linhas ferreas imperiaes e do thesouro.

Na Belgica, tem-se ido introduzindo gradualmente o systema de confusão dos dois orçamentos, mas por enquanto ainda os rendimentos ferroviarios não teem sido um elemento de politica financeira, talvez por não ter sido necessario, o que, de resto, não declara o Sr. Dr. Litwinski.

Postos estes antecedentes segue-se uma lucida exposição sobre a amortização da divida ferroviaria, renovação do material, annuidades de resgate, juros e pensões, que não pode resumir-se n'esta nota.

Soccorre-se, no capitulo seguinte da sua obra, ao vocabulario economico estranho á lingua franceza, para estudar a incerteza das questões financeiras que comporta a rede belga e por isso é que alli vemos figurar a *rentabilitaet*, para representar o rendimento do capital util que se envolveu na rede do Estado, a *consumer's rent*, que significa, segundo o economista A. Marshall, a differença entre o preço actual da aquisição e o preço por que estariamos dispostos a comprar, ou o excedente do prazer que representa a posse d'uma coisa e o preço por que foi comprada.

No caso das linhas ferreas belgas, tem esta verdade economica applicação, porque, por meio de este termo de significação approximadamente rigorosa, como são todos os da sciencia economica, pode o Sr. Dr. Litwinski apreciar a productividade que indirectamente estabelece uma nova via de comunicação.

Ainda o Sr. Dr. Litwinski applica a lei denominada por A. Marshal de *diminishing returns* ás questões ferroviarias belgas.

Aquella lei essencialmente agricola na expressão que lhe deu o economista inglez, pode exprimir-se assim. «Um augmento do capital e do trabalho applicado na cultura da terra provoca geralmente um augmento menos que proporcional na quantidade de producto, obtido, excepto se coincidir com o accrescimento das artes agricolas» (*Principles of economy* vol. I. pag. 206).

Todavia, o Sr. Dr. Litwinski applica-a com raro exito ao estudo do coeeficiente de exploração na rede belga, fazendo todavia as devidas restricções que o caso comporta.

Finalmente entra na avaliação das linhas ferreas belgas, e conclue que não procura apreciar o estado financeiro em si proprio, mas a questão que comporta a situação financeira das linhas ferreas da Belgica.

Em seu parecer, ha causas de indeterminação que motivaram opiniões divergentes.

A falta de autonomia das linhas do Estado belga e o desejo da administração em produzir documentos que saiam das normas puramente administrativas são as causas particulares da confusão.

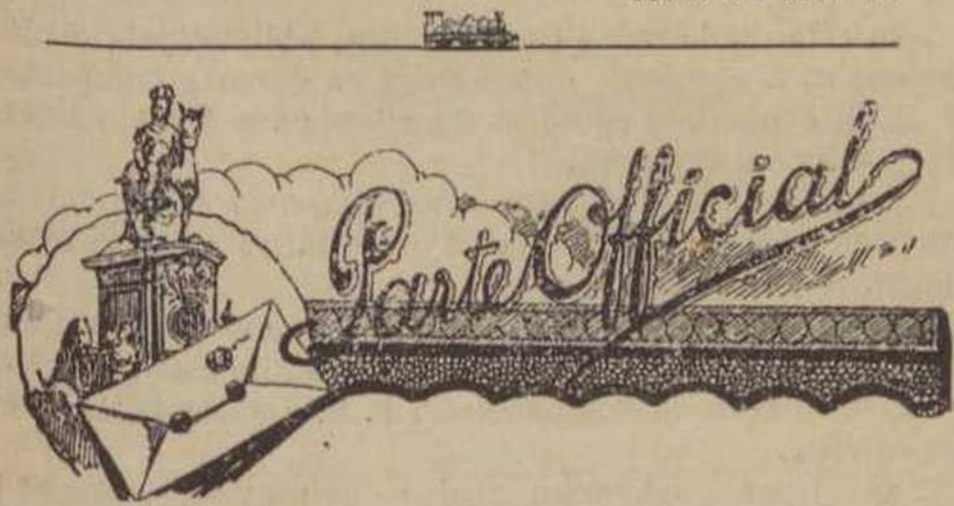
Nas causas geraes faz entrar as questões de amortização, *rentabilitat*, depreciações, etc., as da organização contabilista, que entende não dever ser homogenea mas bifida; isto é, uma d'ellas tem que acantonar-se nos principios de uma boa escripturação, ao passo que a outra deve inspirar-se de preferencia nas acquisições da sciencia economica e financeira.

Estas duas parcelas em que divide o que chama contabilidade, entende o Sr. Dr. Litwinski que se devem manter absolutamente independentes, tanto na sua organização, como nos resultados obtidos, e que é consultando-as ambas que se pode obter clara ideia do valor financeiro da rede belga.

Ha pois no livro do Sr. Dr. Litwinski um conjunto de ideias novas, que demais teem applicação a todos os empreendimentos do Estado e até as relações entre as empresas particulares e as vantagens que d'ellas auferem a nação.

O desenvolvimento, porém, d'esta affirmativa, obrigaria a desenvolvimentos que não comporta já este artigo, mas que facilmente se deduzem do livro de que acaba de dar-se noticia.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É elevada a 844:403\$960 réis a verba de 600:000\$000 réis descrita no artigo 82.º do Orçamento Geral do Estado para 1911-1912, e destinada à construção de novas linhas, obras complementares e material circulante dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 2.º É paralelamente elevada a totalidade do artigo 145.º do Orçamento Geral do Estado de 4.239:150\$000 a 4.483:553\$961 réis.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, em 28 de Junho de 1912. — Manuel de Arriaga — António Vicente Ferreira — António Aurélio da Costa Ferreira.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.ª Repartição

Conformando-se com o parecer da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas das Colónias: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, aprovar o projecto do lanco do caminho de ferro de Benguela, compreendido entre os quilómetros 430 e 783,500, na extensão de 353,500. O que o mesmo Governo manda comunicar ao governador geral da provincia de Angola, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paços do Governo da República, em 10 de Julho de 1912. — O Ministro das Colónias, Joaquim Basílio Cerqueira e Sousa de Albuquerque e Castro.



Portimão a Lagos

A camara dos deputados não approvou, afinal o projecto de auctorização á camara municipal de Lagos para melhoramentos varios, sendo o principal d'estes a ligação d'aquella cidade com a rede do Sul, por Portimão, que é sem duvida um dos melhoramentos mais instantemente reclamados não só pelos interesses locais como pelos geraes de todo o Algarve, e até certo ponto de todo o paiz.

Não se comprehende, em verdade, como assumpto de tão provada utilidade foi deixado para o fim da sessão, para, afinal, ficar para o anno.

O projecto era do teor seguinte:

Artigo 1.º Fica auctorizada a camara municipal de Lagos a lançar o imposto de 1 por cento «ad valorem» sobre as mercadorias exportadas pela delegação aduaneira de Lagos, para garantia dos encargos resultantes das seguintes obras:

1.º Prolongamento do ramal de caminho de ferro desde Portimão a Lagos.

2.º Exgottos da cidade.

3.º Abastecimento de aguas.

4.º Illuminação electrica.

Art. 2.º E' auctorizada a camara municipal de Lagos a contrahir um emprestimo em conta corrente, ou por emissão de obrigações até á quantia de 500:000 escudos effectivos, com applicação á construcção d'um troço da linha ferrea do Sul e Sueste, compreendido entre a estação Ferragudo-Portimão e Lagos.

Art. 3.º Os encargos totaes do emprestimo, excluidos os da amortização, não devem exceder 5 3/4 por cento do capital realizado, sendo a amortização feita semestralmente no prazo maximo de 40 annos, com faculdade de anticipação.

Art. 4.º O producto do emprestimo será entregue á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, á medida das necessidades da construcção do troço de linha a que se refere o artigo 2.º.

Art. 5.º Este troço fará parte, para todos os effeitos, da Linha do Sul e Sueste, e a sua exploração ficará a cargo da administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 6.º São especialmente consignados ao pagamento da annuidade correspondente ao juro e amortização d'este emprestimo, as seguintes receitas ou importancias:

a) A importancia do subsidio de navegação para o Algarve que o Governo actualmente paga em cumprimento do contracto de 13 de janeiro de 1904, publicado no «Diario do Governo» de 21 do mesmo mez e anno, e que, segundo o mesmo contracto, deve ce-sar logo que esteja construido o prolongamento de Portimão a Lagos.

b) A receita bruta total do prolongamento do actual ramal de Tunes a Portimão, incluindo impostos.

§ unico. Logo que a linha entre em exploração serão aquellas receitas entregues, semestralmente, bem como metade d'este subsidio annual, ao estabelecimento bancario que haja feito o emprestimo até a importancia da respectiva meia annuidade.

Art. 7.º As taxas estabelecidas para os transportes dos passageiros e mercadorias na linha de Ferragudo-Portimão a Lagos poderão ser, durante o periodo da amortização, superiores ás tarifas geraes das linhas do Estado e fixadas por forma que torne a exploração o mais rendosa possivel sem prejuizo do desenvolvimento do trafego.

Art. 8.º No caso da receita fixada no artigo 6.º ser inferior á annuidade do emprestimo, a camara municipal de Lagos entrará com a quantia necessaria para a completar, consignando para esse effeito:

a) As disponibilidades da receita da viação;

b) A parte necessaria do producto do imposto creado pelo artigo 1.º e augmentando a percentagem additional ás contribuições geraes do Estado, do necessario para solver o encargo.

Art. 9.º O Governo poderá em qualquer tempo anticipar o pagamento do emprestimo feito pela camara, utilizando os excessos de receita indicada no artigo 6.º d'esta lei, se os houver.

Companhia de Benguella

Realizou-se no dia 29 do passado a assembleia geral d'esta companhia, isto é, satisfiz-se a formalidade legal de se dizer reunida, porque n'uma companhia que tem apenas 12 accionistas, não se pode esperar que, na sua reunião annual, elles não estejam já scientes da situação da empresa, e portanto não ha que armar discussão nem pareceres divergentes.

Ora, na Benguella, de 3.000:000 de acções, pertencem 2.695:750 ao coronel Mellis e ao *honorable* Arthur Stanley, 300:000 ao governo portuguez e só as 4:250 restantes, em lotes de 500 ou 250, a 10 individuos, que constituem os conselhos de administração e fiscal.

O relatorio que temos presente e se refere ao anno findo, consigna que novos estudos foram feitos para o tracado entre os kilometros 430 e 783,500, resultando muito vantajoso sobre o anterior, por encurtar a 140 metros a ponte do Quanza, que, pelo outro estudo, teria 380 metros e por evitar outra ponte sobre o Cuquema.

Na parte em construcção espera-se que já em agosto ou setembro proximo possa ser aberto o troço até o Huambo, isto é, ao primeiro logar do planalto em que ha povoação importante.

A influencia benefica do caminho de ferro tem melhorado consideravelmente as aptidões dos indigenas, tornando-os assíduos ao trabalho.

As contas da exploração foram:

Em 1911

Receita.....	381:148\$000	reais
Despesa.....	299:384\$000	»
Liquido.....	81:764\$000	»

Nos primeiros 5 mezes de 1912:

Receita.....	185:500\$000	reais
Despesa.....	143:700\$000	»
Liquido.....	41:800\$000	»

O rendimento annual kilometrico, que no anno findo foi de 1:141\$000, attingiu já até maio d'este anno 1:254\$000 reais, apesar de ser dividido por mais 21 kilometros do que o anterior.

O anno findo foi o primeiro em que as receitas da exploração cobriram as despesas, dando ainda saldo, pelo que uma parte das despesas do pessoal e outras, das administrações de Lisboa e Londres, começou a ser lançada á conta de exploração.

O desenvolvimento progressivo da companhia vê-se da seguinte nota.

Annos	Kilometros explorados	Receita (em contos)	Despesa (em contos)	Differença	
				mais	menos
1908	197	46	124	—	78
1909	197	70	210	—	140
1910	227	280	346	—	66
1911	381	381	299	82	—

O relatorio expõe que não ha ainda um troço completo de linha com exploração definitiva, visto que, pelos successivos contractos de construcção, a linha ainda não attingiu qualquer ponto importante do planalto, em que haja nucleos de população branca, povoações indigenas ou mesmo estradas, que liguem qualquer dos centros conhecidos com os successivos «terminus» da linha. Esse facto dar-se-ha este anno.

Por uma visita effectuada por technicos, ao longo da linha, é inteiramente confirmada a fertilidade dos terrenos,

onde pode ser com proveito cultivada a canna saccharina, o algodão, o coconote, o trigo, a fava e o milho, como tambem ser exercida a importante industria da criação de gado.

O relatorio é acompanhado de tres mappas, dos caminhos de ferro da Africa do Sul, da linha da companhia e da parte até Quimbande, e de varias vistas de pontos da linha.



CONGRESSO DE FERRO-VIARIOS

Começamos a receber, e a retribuir, a visita do nosso estimado collega madrileno *Adelante* órgão dos ferro-viarios hespanhoes.

E' uma revista illustrada, bem escripta e bem disposta, tornando-se muito interessante.

O seu numero 56, extraordinario, de 2 do mez corrente, foi consagrado a celebrar o primeiro congresso de ferro-viarios hespanhoes que se realizou na Casa do Povo da vizinha capital em 24 a 29 do passado e ao qual concorreram 45.029 socios representados por 125 delegados.

Presidiu ao congresso o presidente da União Ferroviaria, que o promoveu, D. Vicente Barrio, empregado da companhia do Norte.

O congresso occupou-se, como era de prever, exclusivamente das reivindicações do pessoal; redução de horas de trabalho, augmento de vencimentos e de soldadas, melhorias de reforma, restricções á imposição de castigos, multas etc. por parte das companhias, grèves parciaes ou geraes da classe, redacção dos estatutos e constituição da «Federação Nacional dos Caminhos de ferro hespanhoes» que ficou constituída.

Foi tambem redigida uma nota de bases, consideradas minimas, das reclamações que os ferro-viarios se propõem desde já fazer ás companhias.

O *Adelante* dá, como annexos, uma publicação «Manual legislativo de caminhos de ferro» e encetou outra, «Diccionario de Caminhos de Ferro», ambas muito instructivas.



AUTOMOBILISMO

Já estão publicados os resultados obtidos pela *Société Nicoise de transports automobiles*, a quem a Companhia P. L. M. confiara os serviços da estrada dos Alpes, passando por Nice e Briançon.

Estes resultados foram o mais possivel satisfactorios, correspondendo plenamente á espectativa dos organizadores.

As receitas de exploração, previstas em 32:000 francos, attingiram 32:393 francos, somma a que deve juntar-se a subvenção da Companhia P. L. M. e a venda do *Guia* da estrada.

As despesas estiveram abaixo das previsões, graças á excellencia dos carros Berliet, e a uma boa administração.

Novo modelo de automoveis

Informa a revista *Industrias Modernas*, de Barcelona, que um afamado fabricante americano acaba de construir um automovel que julga poderá bater todos os records de velocidade estabelecidos até agora.

Estão-se actualmente realizando uma serie de experiencias em Long-Island, em que se conseguiu percorrer a milha ingleza em 20 segundos, ou seja á velocidade de 286 kilometros por hora.

França

Vae brevemente ser aberto ao publico um novo serviço de automoveis para transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, entre Tour-du-Pin e Morestel.

RESGATE DE LINHAS-FERREAS

Em França

Em duas palavras se podem descrever os fructos da exploração da rede do Oeste, pelo Estado. Nunca, antes do resgate, a insufficiencia do producto da exploração com relação aos gastos, insufficiencia da differença a cobrir pelo Thesouro, em virtude da garantia de juros, tinha excedido 27 milhões, cifra do ultimo anno da exploração.

Em 1911, segundo as previsões rectificadas e resultantes do relatorio da Comissão de calculos, a differença ou deficit alcançara 77 milhões de francos. A exploração pelo Estado custa, pois, aos contribuintes, 50 milhões mais do que em um anno medio da antiga companhia, não excedendo as cargas de um anno medio, 15 milhões.

Se assim acontece, não é porque os encargos do capital tenham augmentado sensivelmente, mas porque o producto liquido da exploração veio a diminuir enormemente. E se o producto liquido diminuiu assim, não é porque as entradas tenham diminuido, mas porque, pelo contrario, augmentaram de forma normal, e augmentaram tambem, mas colossalmente, as despesas de exploração.

Ajuizar-se-ha pelo seguinte quadro:

Milhões de francos

Exploração pela Companhia

	Entradas brutas	Despesas de exploração	Producto liquido	Encargos do capital	Deficit
1905.....	198.5	110.5	87.8	96.1	8.3
1906.....	108.6	119.1	89.5	96.3	6.8
1907.....	211.2	131.1	80.1	97.5	17.4
1908.....	218.1	146.8	78.6	98.6	27.0

Exploração pelo Estado

	Entradas brutas	Despesas de exploração	Producto liquido	Encargos do capital	Deficit
1909.....	219.3	152.8	66.5	101.5	35.0
1910.....	229.6	174.4	55.2	101.5	46.3
1911.....	231.4	207.3	27.1	104.5	77.4

Deduz-se d'este quadro que a diminuição do producto liquido, e o augmento correlativo dos defeitos de exploração, tem por causa unica o augmento das despesas.

Pois bem, e quaes são as causas? Comparando-se as previsões para 1912 com as despesas effectuadas pela antiga companhia em 1908, obtem-se os numeros seguintes:

Milhões de francos

	Pessoal	Outras despesas	Total
1908.....	79.1	67.7	146.8
1912.....	122.7	78.7	201.4
Augmento.....	43.6	11.0	54.6

Os quatro quintos do augmento das despesas provem, pois, de serviços pagos ao pessoal, o que é um dos principaes defeitos que temos indicado constantemente, nas explorações por conta do Estado.

Vias-ferreas secundarias e tremvias

Congresso internacional dos Caminhos de ferro de interesse local e dos Tremvias

Realizar-se-ha proximaemente, em Christiania, o Congresso internacional dos Caminhos de ferro de interesse local e dos Tremvias.

Eis as questões que ahi serão discutidas:

A politica da população das terras e os meios de transporte.

Relator: Sr. Kühles, membro do Conselho municipal de Munich.

Resultados experimentaes adquiridos na tracção electrica pelos motores com polos de commutação:

Relatores: Sr. L. Bacqueyrisse, engenheiro, chefe do Serviço dos Trabalhos modernos dos Tremvias da Companhia geral dos Om-

nibus de Paris, e Sr. Eisig, Director dos Tremvias municipaes de Chemnitz.

Prescripções allemãs concernentes ás correntes de electrolyse nas explorações dos tremvias electricos.

Relator: Sr. Buschlaam, engenheiro civil em Berlim.

Fiscalização e custeio das linhas aereas e dos *feeders* (apparehos de alimentação) nas explorações dos tremvias.

Relatores: Sr. E. d'Hoop, director do Serviço tecnico da Companhia dos Tremvias Bruxellenses, e Sr. Otto, director da Grande Companhia dos Tremvias de Berlim.

Disposição dos depositos das carruagens dos tremvias com relação á configuração da rede. Organização do trabalho n'esses depositos.

Relator: Sr. I. H. Neiszen, director dos tremvias municipaes d'Amsterdam.

Meios empregados para proceder ao afastamento da neve nas explorações de tremvias.

Relator: Sr. T. Poppe, director da Companhia dos Tremvias de Christiania.

Relação dos caminhos de ferro de interesse local (caminhos de ferro secundarios, caminhos de ferro districtaes, caminhos de ferro vicinaes, tremvias de estradas, tremvias suburbanos, e, eventualmente, tremvias urbanos) para com os caminhos de ferro das grandes redes, para o serviço cumulativo ou de correspondencia das mercadorias e para a troca do material circulante.

Relator: Sr. L. Campiglio, presidente da União italiana dos Caminhos de ferro de interesse local e dos Tremvias, de Milão.

Methodos diversos para a cobrança das receitas nas linhas de caminhos de ferro de interesse local.

Relator: Sr. G. Lembourg, engenheiro-chefe, director da Sociedade nacional dos Caminhos de ferro vicinaes, de Bruxellas.

Progressos realizados no aquecimento e iluminação das carruagens dos caminhos de ferro de interesse local.

Vantagens e inconvenientes dos systemas usados.

Relator: Sr. F. de Le Hoye, engenheiro, chefe da tracção e do material na Sociedade nacional dos Caminhos de ferro vicinaes, de Bruxellas.



CONGRESSO DO FRIO

A segunda reunião d'este congresso realiza-se este anno em Toulouse, no palacio da Universidade, nos dias 23 a 25 de setembro, sob a protecção dos ministros da Agricultura, do Interior, Guerra, Colonias, Obras Publicas, e Commercio e Industria.

O congresso occupar-se-ha das questões que respeitam ao material frigorifico e gases liquifectos, applicações geraes do frio, e em especial ás industrias chimicas e electricas, transportes frigorificos, applicação do frio á hygiene e á medicina, etc.

A utilidade d'este congresso, no actual momento, sobe de valor pelo facto d'elle tratar do barateamento dos generos de primeira necessidade, nas povoações onde a vida encarece cada dia.

O congresso é nacional, mas podem n'elle tomar parte quaesquer membros extranjeiros, sendo considerados titulares os que pagarem 15 francos, e associadas as pessoas de familia, pagando 10 francos.

Uns e outros (alem dos primeiros poderem tomar parte nas discussões) teem direito a reduções nos preços dos transportes, a assistir ás festas, recepções officiaes e visitas aos estabelecimentos frigorificos de Toulouse, ao banquete final e a uma das duas excursões organizadas, ás gargantas do Tarn e exposição de Bourges, ou aos Pyrenéos Orientaes e a Barcelona. O preço da primeira é de 145 francos e o da segunda de 170 francos, incluindo transporte em 2.^a classe, carros, alojamento e gorjetas.

Agradecemos o convite.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas e feira em Pombal

Todos os annos no ultimo domingo do mez de Julho se realiza na famosa villa do Pombal uma importante feira que é extraordinariamente concorrida pelos povos das regiões limitrophes e onde se effectuam importantes operações commerciaes.

Este anno, uma commissão de habitantes d'aquella villa, no desejo de dar o maior desenvolvimento possivel á sua terra querida, promoveu umas grandiosas festas por occasião da feira, denominadas festas do Bodo, as quaes devem ter logar nos dias 26, 27 e 28 do mez corrente.

Do programma das festas, que é deveras attrahente, destacam-se como mais interessantes, a procissão do Bodo no dia 26; corridas de motocicletas e bicycletas, no dia 27, promovidas pela Camara Municipal; um magnifico concerto pelo Orpheon de Condeixa, composto de 75 figuras; deslumbrantes illuminações e fogos de artificio dos melhores pyrotechnicos portuguezes, e danças populares.

A grande feira é como dissemos no domingo 28, e deve, sem duvida, ser este o dia de maior animação das festas.

Pombal é uma linda e muito rica villa, digna de ser visitada, não só pela sua belleza natural, devida á situação em que se encontra, erguida, n'uma vasta planicie, na falda do monte onde está o velho castello, e de outro chamado *Outeiro das Majas*, como tambem pelo desenvolvimento que tem tomado nos ultimos tempos.

O monumento ao *Marquez de Pombal* que foi inaugurado em 1907, é uma magnifica obra d'arte de que os Pombalinos se orgulham.

Por todas as razões é de esperar que a concorrência de forasteiros a estas festas deve ser muito numerosa, tanto mais que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece bilhetes de ida e volta para Pombal a preços reduzidos em 2.^a e 3.^a classe, das principaes estações desde Entroncamento até Coimbra, de Leiria até Figueira da Foz e Verride, validos para ida de 25 a 28 e volta de 26 a 30 do corrente, pelos comboios ordinarios, excepto os rapidos Lisboa-Porto e o Sud-Express.

Festas a S. Tiago na Covilhã

Em virtude dos ultimos acontecimentos que preoccupam a attenção de todo o paiz, ficaram transferidas *sine die* as brilhantes festas que estavam annunciadas para os dias 21 a 25 por occasião da grande feira annual na cidade da Covilhã.

Feira na cidade de Faro

A importante feira annual de Faro que hontem se inaugurou prolonga-se até amanhã 17.

Durante os tres dias da feira realizam-se varias festividades conservando-se a cidade em constante animação.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabeleceu, como no anno passado, um serviço especial de bilhetes reduzidos das suas principaes estações para Faro e volta, validos pelos comboios ordinarios de 13 a 17 para ida, e até 19 para o regresso.

E' de esperar grande concorrência á formosa capital do Algarve.

Ampliação de tarifa

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de publicar um aviso pelo qual fica incluído na tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, a estação de Coimbra-B, que passa a vender com reciprocidade, bilhetes de ida e volta para todas as estações para que vende Coimbra, com excepção de Souzellas, e aos preços e condições que a tarifa estabelece para Coimbra.

Bilhetes de tramways

Segundo um novo aviso que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de publicar, relativo á validade em comboios, que não sejam tramways dos bilhetes de tarifas de tramways, até aviso em contrario são validos para o comboio n.º 2077 no trajecto Alfaiellos-Coimbra-B, os bilhetes da tarifa n.º 11 bis.

Remessas de peixe em conserva

Por um aviso que os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste vem de publicar, a partir de hontem, ás remessas de peixe em conserva expedidas ao abrigo da tarifa especial n.º 10 de grande velocidade, é concedido o prazo de 8 dias de armazenagem gratuita á chegada á estação do Barreiro.

As novas carruagens de 3.^a classe da Companhia Portuguesa

As duas primeiras carruagens novas de 3.^a classe, da serie de dez que esta Companhia mandou fazer, devem entrar no serviço dos comboios correios n.ºs 8 e 15, ainda este mez.

São de 8 compartimentos, com todo o conforto moderno, das suas congeneres do estrangeiro.

Teem 3 janellas em cada compartimento, um amplo corredor lateral; ao centro uma retrete, duas redes para bagagens por compartimento e illuminação profusa a gaz.

Comportam ao todo 82 logares, sendo os bancos estofados nas costas.

As novas carruagens, á medida que forem sendo construidas, entrarão no serviço dos comboios Lisboa-Porto.

E' caso para felicitar-mos não só a Companhia, mas tambem o publico que poderá viajar com bastante conforto.

Novos salões para os comboios tremvias

Teem andado na linha de Oeste, em experiencia, uns novos salões mixtos de 1.^a e 2.^a classe para os comboios tremvias, eguaes aos que já andam em serviço nas linhas de Cintra e Cascaes.

Visto o cuidado que a Companhia Portuguesa tem em modificar o seu material, é de prever que dentro em breve vejamos desaparecer d'estes comboios tremvias as antigas carruagens de compartimentos lateraes, mais proprias para os comboios de longo curso.

Modificação da tarifa especial N. B. 6 de p. v.

Desde 20 do corrente as expedições feitas ao abrigo da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1901, das estações de Carregal, Nellas, Mangualde e Gouveia para a de Alfaiellos, ou vice-versa, serão taxados aos preços seguintes:

	1. ^a serie	2. ^a serie	3. ^a serie
Carregal	6\$290	5\$570	4\$240
Nellas	6\$790	6\$070	4\$540
Mangualde	7\$190	6\$370	4\$740
Gouveia	7\$590	6\$670	4\$940

Transportes directos sem trasbordo na fronteira franceza

Deu o melhor resultado a experiencia feita em Irun, aos vagões especiaes com eixos intermutaveis, a que por vezes nos temos referido, e que se destinam ao transporte de mercadorias entre França e Portugal, devendo entrar em serviço logo que o Governo portuguez approve a tarifa referente ao trajecto no nosso paiz.

A Companhia Internacional dos Vagões-leitos vae estudar a adopção do mesmo systema de eixos nas suas carruagens e furgões do *Sud-Express*, para evitar o trasbordo em Hendaya-Irun, o que representa um grande melhoramento, e poderá permittir uma economia no trajecto.



XII

A barragem do Esné.—O templo de Edfu.—Passeio ao luar.
Kom-Ombo.—Assuan, os hotéis, os bazares e os bicharins.
—Indigenas sympathicos.

Já se vê que, prevalecendo na população que enche os vapores do Nilo, o elemento anglo-americano, ha n'elles umas certas exigencias de *toilette*: os homens vestem a casaca ou o *smoking* para o jantar, e as senhoras, para o mesmo fim, despem o collo ou os hombros, ornando-se com os seus mais ricos brilhantes.

Mas, é bom notar-se, que quem não quizer fazer figura pode perfeitamente apresentar-se em trajos mais modestos, bastando, ao homem, um casaco e gravata preta, e ás damas qualquer vestido de visitas.

A viagem no Nilo desde Luxor é, como dissemos do restante, sem interesse. Apenas a um e outro lado se vêem povoações com grandes fabricas de assucar, e os curiosos *Shadufs*, engenhos de elevar agua, especie das nossas cegonhas, com baldes de couro tirado por dois e até seis e oito homens, negros como azeviche, corpo nu, apenas com um panno formando tanga, em parelhas, a diferente altura, tirando a agua do rio para um tanque onde a parelha seguinte a vem tirar para outro, e assim a terceira a eleva d'esse segundo tanque ao nivel dos terrenos.

Pelas 3 e meia da tarde passa-se em Esné, onde ha um templo, mas que não vale a pena ver, e por isso não paramos.

Admiremos antes a bella obra moderna, a barragem (que damos em gravura) que consta de 12 tramos de 10

os golpes dos paus e ramos de arvores com que são fustigados.

O templo, consagrado a Horus, tem proximamente 2:000 annos, e é o edificio melhor conservado não só entre



Trecho do templo em Edfou

os do Egypto como de todos os outros sanctuarios do mundo, apesar dos ultrages que os christãos fizeram nas suas paredes e estatuas. Foi começado a construir por Ptolemeu III, 237 annos antes de Christo e levou 90 annos a construir.

Como é dos raros cujo tecto ainda se conserva, e como o vemos de noite, é bom que o visitante se muna de flo de magnezium ou de lampada electrica para illuminar bem as paredes e o tecto que teem muito que ver.

E quanto a explicações, melhor é que, durante o dia, tenha lido alguma coisa para saber o que vae ver, porque o *drogman* da companhia dos vapores, que acompanha os excursionistas, falla um inglez tão puro que os proprios Ingleses não o percebem.

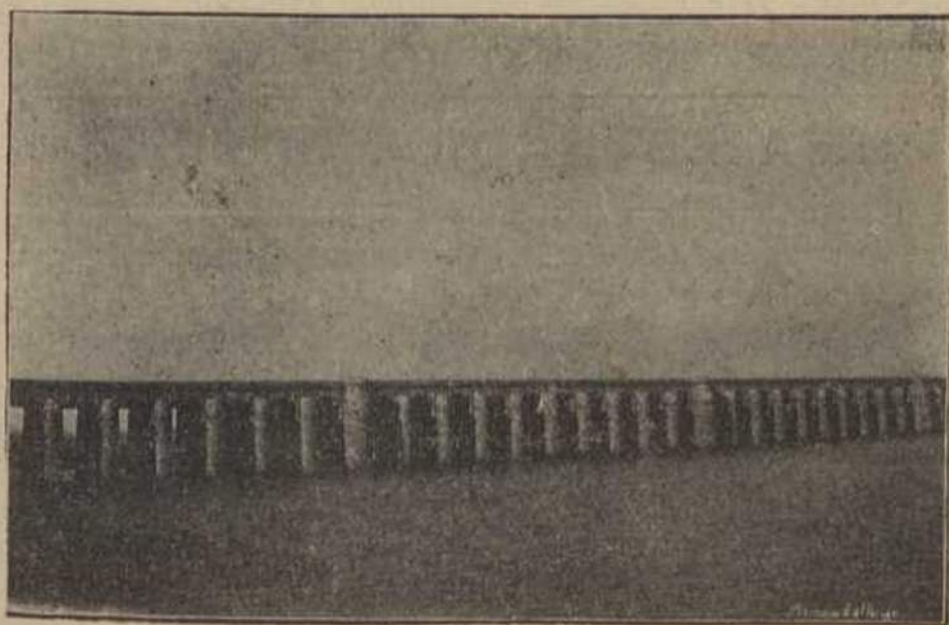
O vapor fica de noite alli, o que faculta dormir-se muito descansado até ás 5 da manhã, hora a que nos pomos em marcha.

Margens ainda menos interessantes, porque já nem vegetação temos; é puro deserto arabico de areia parda, á esquerda, e o libico, de areia amarella escura, á direita.

Pelo meio dia paramos em Kom-Ombo, onde ha outro templo, á beira do rio; muito deteriorado, mas com bellas esculpturas. Reproduzimos em gravura estas bellas ruinas.

Pelas 4 horas chega-se a Assuan.

Ahi, sim, o rio é interessante. Alem da pittoresca ilha Elephantina que lhe toma o centro, dividindo-o em dois braços, as margens são formadas por grandes penedos negros, de brilhantes faces polidas pelas aguas, sobre



Barragem de Esné

portas cada, obra que não vem mencionada nos guias porque só recentemente se acabou.

O nosso vapor entra n'uma represa onde é elevado uns 5 metros para attingir o nivel da bacia superior.

Só pela noite se chega a Edfu, onde o vapor pára para que os passageiros vão ver o templo.

A visita faz-se *au clair de lune*.

Por conta do vapor são postos á disposição dos passageiros numerosos burros, em que se faz a travessia da villa até o famoso templo.

E' poetica e interessante esta caravana ao luar, em que se ouvem muitos risos de damas, muitas imprecações de pretos incitando os burros e muitos zurros d'estes sob

os quaes se ergue de todos os lados uma vegetação variada e luxuriante e d'ella emerge, em posição dominadora, a meio da ilha, o sumptuoso hotel Saboia, um dos principaes da localidade.

Em frente d'elle, um pouco mais para o sul, o hotel Cataracta, egualmente ou ainda mais imponente, estende os seus longos parques por toda a encosta.

Alem d'estes ha outros mais modestos, em accommodações e em preços, que, em todo o caso, não são menores de uns 3\$000 a 4\$000 reis por dia. Quem fôr, pois, com a bolsa apertada tem que alargá-la... ou que fugir.

A cidade, em si pouco tem que ver, consistindo a sua unica especialidade na rua dos bazares, rua estreita, coberta, onde se vende tudo, se offerece tudo, com maçadora insistencia, ao visitante, e se respira mal, porque o ar é viciado pela continua agglomeração de gente, e de burros, de compradores e vendedores.

A tarde da chegada pode, pois, consagrar-se a uma passagem n'estes bazares, e, mesmo a pé, se segue em um quarto de hora ao campo dos *bicharins*.

E' uma visita interessantissima que nos deixa uma impressão inolvidavel: não tanto pela povoação que é o cumulo da miseria, composta totalmente de cabanas de velhas esteiras podres, dispersas pelo campo, entre as quaes pastam rebanhos de cabras, d'uma raça especial do Egypto, com orelhas enormes, mais longas do que a cabeça, e uma especialidade de carneiros de ancas fartamente cobertas de pello, dando ao animal uma apparencia muito original, como se aos lados da cauda tivesse dois balões de oxygenio.

As duas tribus, *Bicharins* e *Ababdé* vivem da criação de gado e da venda de flôres e folhas de sene que colhem no deserto, alimentando-se de verduras que comem mesmo cruas.

E como estas são poucas, porque o seu campo, todo areia, quasi nada produz,—como o sol é abrasador, no

Um mau revelador de chapas photographicas estragou-nos o cliché que tanto empenho tínhamos em mostrar aqui, em que se via uma parte d'esta pelotica na qual as



Grupo de Bicharins

pequenas pulam verticalmente, hirtas, a mais de metro de altura do chão.

Do que se aproveitou de outros, damos a reprodução graphica.

A lingua que fallam é um mixto de differentes idiomas arabes, com seus laivos dos termos europeus que teem ouvido aos turistas, e talvez mesmo as phrases que nos dirigem são para estes creadas adrede, para procurarem fazer-se entender.

E' assim que, entre aquella misturada, nos apercebemos de uns *please*, uns *mercis* e outros europeismos que nos lembram a algaravia dos pequenos gitanos do bairro Albayacin, en Granada (vidé nosso artigo em 1893, pagina 263) de resto egypcios de origem, como os Bicharins.

Mas, diga-se em verdade, que a *illustração* d'estas raças primitivas tem-nos tirado um saber que esperavamos encontrar na visita d'estes logares.

Isto nos fez ir avançando para o interior, até onde, supponho, nunca turista portuguez avançou, sempre á busca de selvagens... que não fallem francez.

UMA ESTRADA MODERNA

O «Southern Kuralist», no seu numero de 15 de junho, traz informações importantes sobre uma estrada moderna, de 32 kilometros, que vae estabelecer-se nos Estados Unidos, e que ha de ser a primeira do mundo. Parte de Atlanta, e é como uma estrada regional.

A bicycleta é que foi a grande promotora das boas estradas; a seguir veio o automovel, que sujeitou as estradas ás mais severas exigencias. Grande numero de velhas estradas estão deterioradas com o uso do automovel, que as destroe impiedosamente.

Os vincos na estrada e a poeira são pois os grandes inimigos do automovel, e com o fim de obviar aos dois contras, é que essa estrada se estabeleceu.

O alcatrão é a materia prima empregada; applica-se como meio ligamentoso da pedra britada. O resultado immediato produz um solo duro e unido quasi como o asphalto, com magnificas qualidades de resistencia, mas caro.

Debaixo do ponto de vista hygienico, a estrada é optima, pois se demonstra, experimentalmente, que o ar atmosferico, sobre uma estrada alcatroada, contem metade dos germens morbiferos do ar das cercanias.

Sendo a estrada cara, esta de Atlanta não o sahiu muito, por ser o alcatrão obtido na região, extrahido do carvão fossil, e extrahido pela propria *Companhia do Gaz* de Atlanta.



Templo de Kom-Ombo

verão e lhes secca os tecidos, e elles, a banha que podem obter é para untar os cabellos não besuntando por isso o corpo—toda a população é magrissima, esquelética.

Mas é nisso que está a especialidade daquella raça: apesar da sua extrema magreza a physionomia é agradável e as raparigas chegam mesmo a ser bonitas, com os olhos brilhantes, vivos, e bocca perfeitissima, de labios finos e dentes bem brancos e bem alinhados.

Depois, o mais curioso são os seus ademanes fidalgos, os seus gestos affaveis, o seu sorriso acariciador, a ternura com que se nos dirigem, á mira, já se vê, de algumas meias piastras que o visitante lhes deixa.

Para esse fim assaltam o estrangeiro, cercam-no, perseguem-no; chegam mesmo a agarrá-lo, para que os ature, para que assista a uma especie de dança de pulos a que chamam, como em bom portuguez, *phantasia*.

NOVO PAQUETE

O *Lloyd Français* de 28 de junho diz que a Companhia *Cyprien Fabre*, que está fazendo serviço directo Lisboa-Nova York, encomendou aos estaleiros das *Forges et Chantiers de la Méditerranée*, um novo paquete typo Canadá, mas maior, tendo o comprimento de 156,^m6 (entre PP 148) e a largura de 17,^m98.

O novo paquete, que deverá ter um andamento de 17 nós, com 9 caldeiras, tem mais uma coberta do que o Canadá. As installações serão combinadas à medida que a construção for avançando, para que lhes possam ser introduzidos todos os modernos aperfeiçoamentos para o luxo e commodidade dos passageiros.

Os estaleiros pediram 21 mezes para a construção, mas é de esperar que esteja construído antes.

E' a linha Lisboa-Nova York que é destinada esta esplendida unidade. Como se sabe, ha mais de um anno que a Companhia *Fabre* inaugurou esta linha, com crescendo successo que honra a bandeira franceza.

Esta encomenda, que marca mais um passo para o progresso, será certamente muito apreciada dos innumerados amigos da *Fabre Line* no Velho e no Novo Mundo.



Canal de Suez

Eis alguns dados por onde se póde fazer uma ideia exacta do desenvolvimento e riqueza desta grande Companhia:

Receitas de 1911, 134.762.000 francos, contra francos 130.406.217 em 1910. Lucros da exploração, francos 105.367.042 contra 101 milhões 880.609 francos em 1910.

Feita a deducção de 11.880.570 francos para juro e amortizações, e de 2.789.595 francos para reserva estatutaria, ficam lucros disponiveis de 70.415.077 francos contra 87.945.248 francos em 1910.

Distribuição, devendo ser submettida à assembleia de 3 de Junho: reserva, 3 milhões de francos; governo egypcio 13.061.323 francos; empregados e despesas varias 3.483.020 francos; dividendo, 165 francos por acção contra 158 francos ou seja 61.823.600 francos: socios fundadores, 80 francos 707 centimos contra 76 francos 45 centimos em 1910, ou seja 3.707.550 francos.



O Convenio de S. Gothardo

Segundo a *Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade ferrate*, de Roma, a questão do Convenio de S. Gothardo parece caminhar para proxima solução.

Diz o nosso estimavel collega italiano:

«A aversão da Italia por este convenio, é notoria, e, digamo-lo também, justificada.

A Italia dispendeu com o S. Gothardo 58 milhões de liras, enquanto a Suissa só dispendeu 31 e a Allemanha 30. Ora, o concluido convenio, com os seus artigos 7.º e 8.º, cria uma situação de favor para a Allemanha e não concede senão escassissimas vantagens à Italia, a qual se encontra assim grandemente ameaçada com a invasão das mercadorias allemãs, e justamente em consequencia das vantagens que a Allemanha quiz para si propria.

«Este tratamento de favor foi o que, até mesmo na Suissa, levantou uma fortissima corrente contra o convenio.

«Uma representação com 116.000 assignaturas, foi apresentada à Assembleia Federal, para pedir que o Convenio seja revisto e emendado. E note-se que é para admirar um tão grande numero de assignaturas, na Suissa.

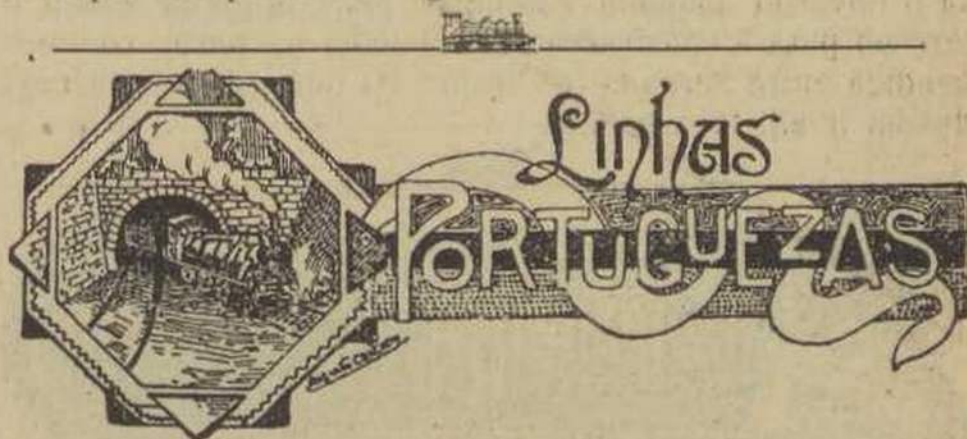
«A situação da Italia é delicada. Existe forte e profunda opposição ao convenio. O Governo também o não secunda

muilo calorosamente. Na commissão parlamentar, que o está examinando detidamente, tem elle irreductiveis adversarios, e também adeptos valiosos. Dos primeiros, dois já se demittiram, os Srs. Rubini e Fiamberti, tendo sido este o relator. O lugar d'este foi occupado pelo Sr. Strigari, que forma entre os adeptos.

«A Suissa pede que a Italia tome uma decisão, dentro de dois annos, e leve então o convenio ao Parlamento.

«Cremos que o governo italiano esteja disposto a pedir à Camara e ao Senado a approvação do respectivo projecto de lei.

«Na Suissa espera-se que depois da approvação da Italia (visto que a da Allemanha não se demorou nada) cessem as opposições helveticas ao convenio, e que este terminará por ser posto em vigor».



Penafiel á Lixa. — Tendo sido recebida communicação de ter embarcado em Hamburgo, em 11 do corrente, todo o material fixo para a construção do ramal de Penafiel a Novelles, vão ser activados os trabalhos d'este troço.

Ainda n'este mez começará o assentamento dos carris, assim como o alargamento da ponte sobre o Sousa, junto à estação, para o ramal de Lousada.

A direcção resolveu fazer immediatamente a encomenda de todo o material fixo e circulante necessario à exploração do referido ramal de Lousada, que espera poder abrir ao publico, dentro de seis ou sete mezes.

Beira Alta. — Esta companhia sollicitou do Governo, que sejam votadas no proximo anno economico, as verbas necessarias para a construção e conclusão das estradas confinantes com a sua linha; e para a conclusão das obras do porto da Figueira da Foz.

Minho e Douro. — Já foram dadas as ordens necessarias, para que se proceda com urgencia ao exame das pontes metallicas sobre os rios Ave, Neiva e Coura, da linha do Minho, damnificadas pelas explosões de dynamite em 7 do corrente.

Companhia Portuguesa. — Na ultima reunião do conselho de administração d'esta companhia foram reeleitos, o Sr. Victorino Vaz Junior, para o logar de presidente do mesmo conselho, e para vice-presidentes os Srs. Kergall e Ernest Daenhardt.

Para representante do Conselho junto da Caixa de Socorros e Aposentações foi nomeado o Sr. Mello e Sousa, (que foi eleito administrador como representante dos obrigacionistas allemães) em substituição do Sr. Kergall, sendo mais aggregado o novo administrador Sr. Ales de Mattos.

Entre o Mondego e o Tejo. — O Conselho Superior das Obras Publicas foi de parecer que a rede ferro-viaria comprehendida na região do Tejo e Mondego seja constituída pelas seguintes linhas de via larga:

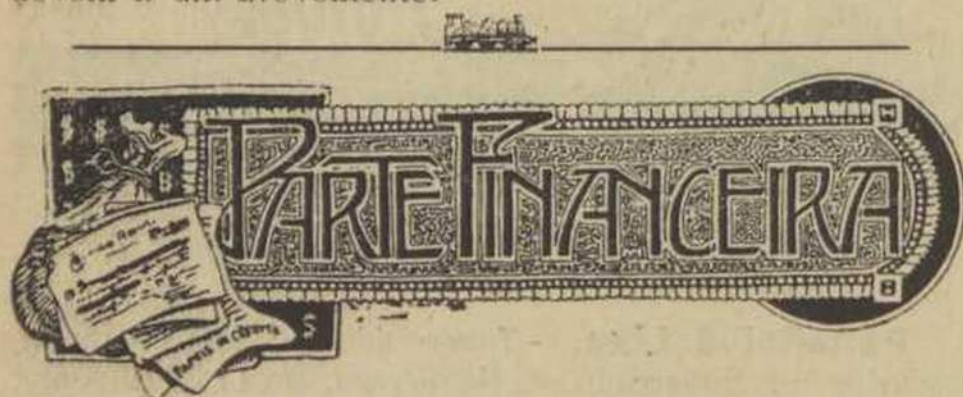
Entroncamento a Leiria por Torres Novas, Minde, Porto de Móz e Batalha; ramal do Porto de Móz á Nazareth, por Aljubarrota e Alcobaça; Setil a Peniche pelo Cartaxo, Rio Maior, Obidos e Albufeira; Carregado a Torres Novas por Alemquer e Merceana; Povia de Santa Iria á Ericeira, por Mafra; Caxem a Caxias.

Via estreita: Pela margem direita do Tejo, proximidades de Cardiga, á estação de Mangualde pelo Entroncamento, proximidades de Ferreira do Zézere, Louzã, Arganil, Coja, Ceia e Gouveia e proximidades de Ferreira a Certã.

Fernão Velloso aos Lagos. — O Sr. Pounds subdito inglez que, como dissemos, apresentou uma proposta na Direcção Geral das Colonias para lhe ser adjudicada a construcção d'uma linha ferrea da bahia de «Fernão Velloso» a região dos Lagos, assumpto que está em consulta nas estancias respectivas, dirigiu á mesma direcção geral, uma outra proposta de emprestimo do capital preciso para a construcção do referido caminho de ferro, a qual vae tambem ser enviada á respectiva repartição para dar o seu parecer.

Valle do Sado. — Segundo dizem de Setubal o sr. ministro do Fomento já fechou o contracto para o emprestimo destinado á construcção d'esta linha.

Valle do Vouga. — A pedido da Companhia franceza o Governo mandou examinar pela Direcção Fiscal o terreno para a construcção d'esta linha na parte comprehendida entre Sernada e Vizeu. Os engenheiros fiscaes devem ir alli brevemente.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Chemins de Fer Portugais. — (Compagnie Royale des) — Comité de Paris — Assemblée Générale des Obligataires. — MM. les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang sont informés que l'Assemblée Générale des Obligataires, primitivement convoquée à Paris, pour le mardi, 25 Juin 1912, puis renvoyée au jeudi — 4 Juillet 1912, est de nouveau remise au Jeudi — 18 Juillet 1912, à 4 heures du soir, Salle du Comité des Forges, Rue de Madrid, n.º 7, à Paris.

— En conséquence, les dépôts d'obligations privilégiées de 1.º rang continueront à être reçus dans les caisses désignées à cet effet dans l'avis de convocation.

Paris, le 3 Juillet 1912. — Le Comité de Paris.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — São prevenidos os Srs. Accionistas de que o prazo para a despesa por conta d'esta Companhia com a renovação da folha de coupons das acções, que, segundo o annuncio de 17 de Maio ultimo, terminou em 30 de Junho ultimo, é prorogado até 31 de Agosto proximo futuro.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Julho de 1912.

Os desgraçados acontecimentos que se desdobraram no paiz desde o dia 6 em que uma tentativa de restauração monarchica, tão arrojada como insensata, ensanguentou as montanhas do norte n'uma lucta fratricida, não admira que produzissem no nosso mundo de negocios um retralimento natural.

As operações da bolsa reduziram-se ao indispensavel não se reproduzindo nos vendedores o terror que muitos desejariam para aproveitar baixas cotações.

Tambem para isso concorreu a firmeza das praças estrangeiras, onde o conhecimento das tentativas revolucionarias nem produziu qualquer baixa dos nossos fundos, nem a alta dos cambios.

As tabellas que adeante publicamos sempre, servem de clara demonstração, se n'ellas compararmos as cotações das primeiras com as dos ultimos dias da quinzena, e o preço das diversas divisas em fim de junho com o de hoje.

Restabelecido o sossego veremos a gora uma maior animação de operações bolsistas porque acudirá á compra a capitalização que sempre se faz dos juros e coupons recebidos no principio do semestre, e essa será mais forte porque os sobresaltos anteriores fizeram sobreestimar nas compras e... porque o calor aperta e ha que ir para as thermas, deixando os negocios arrumados.

Estão quasi concluidas as negociações para o tractado de commercio entre Portugal e Hespanha.

Antes de fixadas as bases finaes serão sobre ellas ouvidas as associações commerciaes e industriaes do paiz.

E' muito justo que assim se faça, posto que temamos que a nossa industria mais uma vez se manifeste no sentido impeditivo da facilidade de importação de artigos que ella não produz.

Um paiz pequeno, como o nosso, não pode ser livre cambista, não ha duvida; mas se as suas alfandegas se transformam n'uma muralha da China para todos os productos da industria estrangeira, a victima é o consumidor, que não tem quem lhe fabrique, no paiz, o artigo de que precisa, e não pode mandá-lo vir de fora porque os direitos são prohibitivos.

E isto dá em resultado que os abastados que não teem interesse em viver aqui, vão para o estrangeiro, onde vivem melhor e mais barato: e quem perde é o nosso paiz.

O conselho de administração dos Caminhos de Ferro Portuguezes, fixou, pelo exercicio de 1911, como se sabe, em 12,50 francos, o coupon das obrigações de 2.º grau de 3% etc, mas tendo a assembleia geral ordinaria dos accionistas de 29 do mez findo, contestado o pagamento de uma parte d'esse coupon correspondente a um franco, por obrigação de 3% do 2.º grau etc., o mesmo conselho, resolveu pagar a parte não contestada em dinheiro, entregando ao mesmo tempo uma cedula eventual. O competente annuncio deve ser muito brevemente publicado.

O orçamento do Estado foi finalmente aprovado, de afogadilho, na noite de 30 de Junho. O decreto que o approva é do teor seguinte.

Artigo 1.º As contribuições, impostos directos e indirectos e os demais rendimentos e recursos do Estado constantes do mappa n.º 1, que faz parte da presente lei, avaliados na quantia de escudos 75.614.443, sendo 72.429.393 escudos, de receitas ordinarias, e 3.185.050 escudos de receitas extraordinarias, continuarão a ser cobradas, na gerencia de 1912-1913, em conformidade das disposições que regulam ou vierem a regular a respectiva arrecadação, applicando-se o seu producto ás despesas legalmente autorizadas.

Art. 2.º São fixadas as despesas ordinarias e extraordinarias do Estado, na metropole, para o anno economico de 1912-1913 na quantia de 79.447.322.933 escudos, sendo as ordinarias de escudos 74.336.355.836 e as extraordinarias de 5.110.967.097 escudos, conforme o mappa n.º 2 que faz parte d'esta lei.

Art. 3.º Continua no anno economico de 1912-1913 a ser fixado em 20 centavos o preço da ração a dinheiro, que tenha de ser abonado nos termos da legislação em vigor.

Art. 4.º A verba consignada no capitulo 13.º do Orçamento da despesa do ministerio das finanças, para satisfação de emolumentos da contribuição de registo, só poderá ser liquidada e paga aos funcionarios que a ella tiverem direito depois de arrecadada.

Art. 5.º E' autorizado o Governo, para cumprimento do disposto no artigo 4.º da lei de 30 de Dezembro de 1911, a satisfazer, por meio de decretos que serão opportunamente publicados no «Diario do Governo», ás condições exigidas no artigo 16.º da lei de 20 de março de 1907.

§ unico. As disposições d'este artigo e do referido artigo 4.º, são igualmente applicaveis á gerencia de 1912-1913.

Art. 6.º Fica o governo autorizado a calcular a taxa media da contribuição predial, nos termos da lei que regulam o assumpto, de modo que o producto da contribuição não seja inferior á respectiva verba inscripta no orçamento.

Segundo a nota official a divida flutuante, em 30 d'abril ultimo, attingia a somma de 88.117.193.5539 mais 1.760.927.5339 reis do que em 30 de março anterior; sendo, no paiz 77.106.918.5606 reis, mais 1.957.489.5131 reis, e no estrangeiro 11.000.373.9533 reis, menos 196.561.5792 reis. Em 30 de Junho de 1911 essa divida era de 82.058.948.5082 reis, isto é, augmentou reis 6.058.245.5268, em 10 mezes.

Tem-se discutido muito na imprensa o facto do atrazo em que se encontra a cunhagem da nova moeda para a qual, segundo veiu declarar o chefe das officinas da Casa da Moeda, nem os cunhos estão feitos!

Outros attribuem tambem o atrazo ao facto das machinas de cunhagem terem sido desmanchadas.

Seja qual fôr o motivo o que não se comprehende é que haja um estabelecimento cujo funcionamento custa caro ao thesouro e que, pelo que se vê, não produz o artigo que é justamente a sua especialidade. Se a Casa da Moeda não faz moeda é então uma instituição inutil.

Isto dizemos sem pena de que a cunhagem da nova moeda não esteja feita, porque enquanto ella não vier para publico sempre temos uma esperanza de que o ministro das Finanças tenha meio de refundir todo aquelle estulto decreto de escudos e centavos,

acabando com um dos maiores disparates que o nosso sabio parlamento nos legou.

Se o actual governo, em que ha homens de intelligencia e de dedicacão, conseguisse isso, era um bem que o paiz teria a agradecer-lhe.

Entretanto que a Casa da Moeda descanse e não tenha pressa, Quanto mais demorar, melhor.

Os cambios tiveram uma levissima alteracão para baixa, como se vê da nossa costumada tabella; a libra ficou hoje, segunda feira, a 4\$910 (compra) e venda a 4\$960.

O Rio-Londres ficou a 16 13/64 correspondendo a 14\$812 por sterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 29 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 1/2	48 3/8	48 1/2	48 3/8
" 90 d/v	49	—	49	—
Paris cheque	587	590	588	591
Berlim "	241 1/2	242 1/2	242	243
Amsterdam cheque	409	411	410	412
Madrid cheque	925	935	925	935

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	JULHO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,80	37,95	38	37,90	37,85	—	37,80	—	—	37,65	—	—	—	—
Divida Interna 3% coupon	37,95	37,95	37,95	37,90	37,90	37,80	—	—	37,65	—	—	37,60	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	20,100	20,100	20,100	20,100	20,150	20,150	20,150	20,150	20,150	20,150	20,150	—	—
" 4% 1888/9	—	—	—	—	—	53,400	—	—	53,500	53,400	—	—	53,400	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	48,500	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	8,800	—	—	—	8,750	8,750	8,750	8,750	8,800	—	—
" 4% 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	—	78,500	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	79,000	—	—	79,000	—	—	—	—	79,000	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	63,800	64,000	64,000	64,000	64,100	64,100	64,000	63,900	63,900	64,000	64,100	64,300	64,200	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	63,200	—	—	—	63,200	63,200	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie	66,100	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	—	—	—	66,000	66,300	66,300	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	154,000	—	151,500	—	152,000	152,000	155,000	155,000	152,000	155,000	152,000	—	152,000	—
" Commercial de Lisboa	—	133,000	—	—	—	—	—	—	—	—	130,500	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	96,800	—	94,300	—	—	—	—	—	—	—	—	95,000	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	94,900	95,000	95,500	95,500	95,500	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	4,050	—	—	—	4,050	—
Companhia Tabacos, coupon	—	64,200	—	—	—	—	—	—	66,000	66,540	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	58,100	58,000	—	—	—	58,200	58,400	58,400	—	58,400	—	58,400	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	86,000	—	86,000	86,000	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	62,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,500	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	15,600	—	—	15,600	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,000	—
" prellaes 6 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86,000	—
" 5 %	—	—	—	70,900	81,800	—	79,800	79,500	—	—	—	—	79,600	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	63,60	63,85	—	—	64,20	77,000	—	77,000	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	319	319	319	318	311,50	310	309	310	310	310	310	310	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	245	249	245	243	—	240	240	240	241	243	241	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	283	281	284	283	—	282	281	—	—	278	278	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	163,25	167,50	167,50	167	165	167	165,25	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64	64,50	64,50	64,50	64,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	87,50	—	87,31	—	87,68	—	—	87,25	87,68	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rêde geral	1 Julho	1.073	2.942.093.000	1.073	2.894.733.000	+ 47.360.000	2.741.931	2.697.794	+ 44.137
	Vendas Novas...	" "	70	52.505.000	70	46.604.000	+ 5.901.000	750.701	665.771	+ 84.930
	Coimbra a Louzã.	" "	29	15.047.000	29	13.326.000	+ 1.721.000	518.862	459.517	+ 59.345
Sul e Sueste.....	30 Junho	681	874.386.985	681	747.911.905	+126.475.080	1.283.975	1.098.255	+185.720	
Minho e Douro	" "	433	854.184.000	433	871.996.287	- 17.812.287	1.972.711	2.013.848	- 41.137	
Beira Alta	27 Maio	253	203.733.859	253	197.313.976	+ 6.419.883	805.272	779.897	+ 25.375	
Companhia Nacional	1 Julho	185	81.456.052	185	80.446.787	+ 1.009.265	440.302	434.847	+ 5.455	
Guimarães	30 Abril	56	40.976.505	56	41.688.405	- 711.900	731.723	744.435	- 12.712	
Porto á Pova e Famalicão	30 "	64	45.479.461	64	48.354.280	- 2.874.819	710.616	755.535	- 44.919	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Junho	3.681	65.822.894	3.681	58.375.203	+ 7.447.691	17.881	15.858	+ 2.023	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	59.036.451	3.664	51.378.943	+ 7.657.508	16.112	14.022	+ 2.090	
Andaluzes	30 "	1.083	13.010.161	1.083	10.981.047	+ 2.029.114	12.013	10.139	+ 1.874	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	" "	777	4.771.316	777	4.503.431	+ 267.885	6.140	5.795	+ 345	



Hespanha

Abriu-se concurso de projectos para o caminho de ferro estratégico de Santiago de Compostella a Orense, passando por Carballino, o qual virá a ser de via unica, com um metro de largura, e sem que, em regra, os declives excedam vinte millesimas, nem o raio das curvas seja menor de 120 metros.

O prazo para a admissão dos projectos é de dois mezes, e o auctor do projecto approved terá todos os direitos consignados nas leis.

Com relação ao caminho de ferro de Avila a Salamanca vão muito adeantadas as negociações. Uma comissão de alcaides e de representantes das Deputações de Avila e de Salamanca visitou o subsecretario da Fazenda, deputado pelos dictas capitães, para lhe pedir que pugne pelo andamento do troço da via-ferrea de Avila a Peñaranda.

Concordou-se em pedir ao Governo que se cumpra a lei que dispõe que as obras sejam feitas por conta do Estado, quando fique deserta a terceira hasta publica.

Inglaterra

Segundo os dados publicados pelo *Board of Trade* relativos ao movimento geral dos caminhos de ferro ingleses, em 1911, anno em que houve a formidável greve dos ferros-viarios, o producto bruto do trafego dos 1.326 256.000 viajantes transportados, elevou-se a 1.348 milhões de francos, com o augmento de 29 milhões sobre 1910.

Afim de obviar ás grandes agglomerações de vehiculos de toda a especie, que pejam as innumerás ruas londrinas, pensa-se em estabelecer, para o serviço dos correios, um caminho de ferro subterraneo.

Segundo o projecto, a via será dupla, com 0,60 metros de largura e será collocada em tubos de 2,8 metros de diametro.

Estados Unidos

Em 1910, havia 240.000 milhas de linhas de caminhos de ferro, nos Estados Unidos. Havia somente 193.000 em 1900.

A media do acrescimo annual das linhas de caminho de ferro, é, ha dez annos para cá, de 5 a 6.000 milhas; tinha attingido 12.000 milhas em 1887. 58.000 locomotivas rodam n'estas linhas, puxando 47.000 vagões de passageiros e 2.135.000 vagões de mercadorias. A media da capacidade do vagão de mercadorias variava em 1910, de 30 a 41 toneladas. O carvão é transportado em vagões de 41 toneladas. O numero dos empregados dos caminhos de ferro, era, em 1910, de 1.699.000, ganhando um salario de 1.143.000.000 dollars. O total dos transportes de mercadorias, 1.743.000.000 toneladas.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 15 de junho de 1912.

(Continuado do n.º 589)

O segundo facto é mais grave: as despesas augmentaram na importancia de 247.824\$431 reis, augmento mais que explicado pelas consequencias da greve geral, nas nossas linhas, e que occasionou a paralyzação total da circulação nos dias 11, 12 e 13 de Janeiro. No orçamento apresentado ao Conselho de Administração em 23 de Fevereiro de 1911, calculou a Direcção Geral em 270 contos de reis o augmento dos vencimentos e outras vantagens concedidas ao pessoal por occasião da greve.

D'estarte a redução das receitas liquidas é consequencia directa d'aquella greve, cuja resolução levou a Companhia a fazer um sacrificio que não pode repetir-se, o que não obsta a que, como sempre se tem feito, sem d'isso nos arrependermos, se ir melhorando a situação do pessoal em harmonia com os recursos da Companhia. As pretensões para os logares de empregados da Companhia são muitas, o que dá direito a exigir dos que forem admittidos o cumprimento consciencioso dos seus deveres e o reconhecimento das obrigações que contrahiram.

Os resultados precedentes não incluem os das linhas exploradas por contractos especiaes: de Setil a Vendas Novas e de

Coimbra-Cidade á Louzã. Aquella linha esteve interrompida desde 1 de Janeiro a 6 de Fevereiro de 1911 por motivo de avarias causadas pelas inundações de Dezembro de 1910; todavia as suas receitas augmentaram, especialmente as de pequena velocidade. As despesas e insufficiencia da exploração conservam-se quasi sem alteração, pois apenas houve a redução de 872\$308 reis; baixando porém o adeantamento feito á Companhia dos Meridionaes, devido a melhoria das receitas, pois de 65:544\$833 reis em 1910, passou a 51:610\$335 reis em 1911, ou seja diminuição de reis 14:934\$498. Em resumo, os encargos da linha de Setil a Vendas Novas foram em 1911 inferiores, de 15:806\$806 reis aos do anno precedente. Para o desenvolvimento das receitas d'esta linha empregam-se todos os meios.

A linha de Coimbra a Louzã (Arganil) teve insufficiencia na exploração de 15:944\$748 reis, ou quasi igual á do anno de 1910, sendo a sua differença para mais em 1911 de 320\$888 reis.

O encargo para a Companhia produzido por estas duas linhas foi inferior, em 15:485\$918 reis, ao do anno de 1910. Convem notar que pôde calcular-se em 240 contos de reis as receitas realizadas em toda a rede pelos transportes procedentes ou destinados á linha de Setil a Vendas-Novas e em 50 contos de reis os da mesma natureza, de ou para a linha de Coimbra a Louzã.

A seguir vêem-se successivamente:

1.º — As receitas da Exploração. 2.º — As despesas da Exploração. 3.º — Melhoramentos effectuados e aquisição de material circulante novo.

Receitas da Exploração

O quadro seguinte mostra as receitas da exploração, liquidas de reembolsos e impostos:

Designação	Receitas do trafego				Differenças em 1911 sobre 1910
	Réde propria	Setil a Vendas Novas	Arganil (Coimbra a Louzã)	Total	
Passageiros	2.510:582\$574	24:158\$823	17:557\$255	2.552:298\$752	+ 39:493\$852
Mercadorias em grande vel...	442:386\$054	18:133\$963	1:388\$410	461:906\$427	+ 30:133\$840
Mercadorias em pequena vel...	2.982:233\$787	78:694\$363	9:262\$061	3.070:190\$211	— 117:865\$754
Receitas diversas do trafego (armazena-gens, assignaturas, despesas de estações, etc.)....	4 2:371\$977	2:939\$620	1:843\$011	407:145\$608	+ 22:665\$376
Total....	6.337:574\$392	123:917\$769	20:048\$837	6.491:540\$998	— 25:572\$686

A seguir mostra-se a comparação das variações de receitas em 1910 e 1911:

Designação	1910 sobre 1909	1911 sobre 1910
Passageiros	+ 133:554\$740	+ 39:493\$852
Mercadorias (grande veloc.)	+ 36:218\$838	+ 30:133\$840
(pequena veloc.)	+ 192:525\$180	— 117:865\$840
Receitas diversas do trafego	+ 30:838\$899	+ 22:665\$376
Total	+ 393:137\$657	— 25:572\$685

Se se attender a que as mercadorias em pequena velocidade deram na réde propria da Companhia:

em 1910.....	3.114:935\$336 reis
em 1911.....	2.982:233\$787 "
ou menos em 1911....	132:701\$549 "

vê-se que a differença provem da pequena velocidade na réde propria. Foi principalmente no 3.º trimestre que as receitas foram inferiores ás de 1910.

PASSAGEIROS

O augmento do numero de passageiros foi de 109.563. Este augmento produziu-se inteiramente na 3.ª classe — 110.396 a mais. O augmento de 22.319 passageiros em 2.ª classe não compensou a diminuição de 23.352 passageiros de 1.ª classe.

O percurso médio, a receita média por passageiro e kilometro em 1911, respectivamente de 33,8 kilometros, 338 réis e 9\$996 réis, conservam-se sensivelmente os mesmos de 1910, que foram de 33,8 kilometros, 337 réis e 9\$984 réis.

A utilização dos comboios foi satisfatoria, elevando-se a relação entre os logares occupados e os postos á disposição dos passageiros a 21,59 % contra 21,57 % em 1910 e 20,49 % em 1909.

O numero de passageiros para a distancia total — numero que mede a intensidade média do trafego de passageiros — augmentou ainda, elevando-se de 226:110 em 1910 a 229:354 em 1911.

Os quadros seguintes dão os resultados do trafego nas linhas

suburbanas, notando-se que no 1.º quadro não estão comprehendidas as receitas de assignaturas, que vão detalhadas no 2.º quadro:

Receitas das linhas suburbanas:	1910	1911	Diferenças em 1911
Lisboa a V.ª Franca	77:354\$170	79:269\$790	+ 1:915\$620
Lisboa a Cintra...	149:474\$100	148:284\$540	- 1:189\$560
Lisboa a Cascaes...	224:499\$590	226:288\$590	+ 1:789\$000
Coimbra a Figueira....	32:884\$300	33:759\$200	+ 874\$900
Porto a Aveiro.....	150:873\$400	167:255\$800	+16:382\$400

Receitas de assignaturas:

Lisboa a V.ª Franca	8:933\$910	9:476\$540	+ 542\$630
Lisboa a Cintra...	21:197\$110	23:078\$140	+ 1:881\$030
Lisboa a Cascaes...	53:413\$790	58:530\$270	+ 5:116\$480
Coimbra a Figueira....	131\$300	284\$000	+ 152\$700
Porto a Aveiro.....	4:486\$880	6:588\$380	+ 2:101\$500

O tráfego nas linhas suburbanas continuou a augmentar, ainda que ligeiramente. Os arredores do Porto deram o notavel augmento de 18:483\$900 reis. Exceptuando esta linha suburbana, onde se cobram muitas passagens em transitio, o augmento da receita provem das assignaturas.

A linha de Cintra deu resultados pouco satisfactorios.

O quadro que segue mostra que as receitas provenientes de bilhetes de banhos de mar desceram ás de 1907, tendo havido a diminuição de 26:715\$548 reis em relação a 1910, apesar do numero de bilhetes ter sido maior. Isto indica que foram os passageiros dos longos percursos que faltaram, especialmente os de Hespanha. O característico do tráfego de passageiros em 1911 é a diminuição de bilhetes de banhos de mar, sem a qual o augmento notado no conjuncto do tráfego de passageiros — 39:493\$852 reis — teria sido superior a 66 contos de reis.

Annos	Numero	Producto	Annos	Numero	Producto
1902....	27.896	97:450\$482	1907....	37.678	119:286\$114
1903....	28.587	102:734\$211	1908....	38.082	120:022\$725
1904....	36.669	103:705\$450	1909....	41.086	132:642\$354
1905....	32.842	104:213\$386	1910....	46.453	146:518\$733
1906....	32.297	116:281\$618	1911....	46.532	119:803\$185

MERCADORIAS EM GRANDE VELOCIDADE

O augmento do tráfego das mercadorias em grande velocidade foi muito satisfactorio em 1911. O percurso medio foi n'este anno de 12E,4 kilometros, superior a 1910, que foi 121,6 kilometros, ao passo que a tarifa media por tonelada baixou para 62,64 reis em 1911, quando em 1910 foi de 62,80 reis.

O principal augmento provem do transporte de generos alimenticios, — notavelmente o peixe, das estações de Vallado e de Cella, que servem a praia da Nazareth.

Segue o quadro das receitas e tonelagem das mercadorias em grande velocidade nos dez ultimos annos, liquidas de impostos e reembolsos:

Annos	Tonelagem — Kilogrammas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno precedente
1902.....	36.508.523	275:132\$203	+ 22:754\$803
1903.....	34.734.156	277:603\$345	+ 2:471\$142
1904.....	37.140.561	297:298\$298	+ 19:693\$953
1905.....	39.975.350	322:801\$158	+ 25:503\$860
1906.....	41.522.433	347:393\$879	+ 24:592\$721
1907.....	42.992.340	369:562\$088	+ 22:168\$209
1908.....	45.221.126	372:632\$341	+ 3:070\$253
1909.....	47.133.839	395:553\$749	+ 22:921\$408
1910.....	54.137.007	431:772\$587	+ 36:218\$838
1911.....	56.564.594	461:906\$427	+ 30:133\$840

Ha a notar que o resultado obtido em 1911 é o mais elevado até hoje.

MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

O quadro seguinte mostra as receitas e a tonelagem nos dez ultimos annos:

Annos	Tonelagem — Numero de toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno precedente
1902.....	1.223.471	2.338:069\$888	+ 34:072\$848
1903.....	1.353.712	2.535:306\$588	+ 197:236\$700
1904.....	1.404.689	2.646:093\$544	+ 110:786\$956
1905.....	1.402.962	2.623:198\$223	- 22:895\$321
1906.....	1.489.886	2.820:024\$021	+ 196:825\$798
1907.....	1.512.949	2.847:283\$145	+ 27:259\$124
1908.....	1.574.136	2.832:254\$910	- 15:028\$235
1909.....	1.671.199	2.996:530\$785	+ 163:275\$875
1910.....	1.795.031	3.188:055\$965	+ 192:525\$180
1911.....	1.760.938	3.070:490\$211	- 117:865\$754

Em 1911 a Companhia cobrou por conta do Estado, 126:674\$612 reis de imposto no transporte de pequena velocidade, em 1910 cobrou 82:421\$655 reis. N'aquelles 126:674\$612 reis figura a somma de 73:520\$237 reis, correspondente ao augmento de imposto de transitio, de que a Companhia supportou no anno de 1911 todo o encargo sem nenhuma compensação. A diminuição das receitas de pequena velocidade teria sido em 1911 apenas de 44:345\$517 reis, se não fôra aquella circumstancia anormal, que findou já.

As principaes differenças em 1911 são as seguintes.

Apesar do augmento na tonelagem de vinhos, que foi de 1:448 toneladas em 1911, nota-se uma diminuição nas receitas de reis 28:942\$320. A causa d'isto provem dos vinhos das regiões de Santarem e de Oeste, que serviam para lotar os do Porto, verem fechar-se este mercado em virtude de novas disposições legaes, vindo assim para o consumo de Lisboa.

O transporte de materiaes de construcção, nos quaes estão incluídos os toros para minas, descem 72:087\$376 reis em 1911, o que é devido quasi exclusivamente á diminuição da exportação d'aquelles toros que n'este anno baixou 55:965\$300 reis. A situação do mercado do carvão e as grèves na Inglaterra tem grande influencia n'este ramo de tráfego.

A diminuição da receita proveniente do transporte de carvão attingiu 19 contos de reis; essa diminuição é devida á redução da importação da bulha.

A diminuição notada no transporte de couros e desperdícios é apenas apparente, pois resulta de mudança na classificação. N'este anno classificaram-se nos adubos — comprehendidos nos «diversos» — os residuos de azeites applicados para a fertilização das terras. O augmento das receitas dos adubos, compensou, com uma differença de approximadamente um conto de reis, a redução apontada na rubrica «Couros e desperdícios».

(Continúa).

O POSSUIDOR da Patente Portuguesa

N.º 7077, referente a um «processo e disposições para recuperar separadamente, nas operações de ustolação, de oxidação, etc., os gases com um grande teor de acido sulphuroso e os gases com um teor menor de acido sulphuroso», deseja conceder licenças d'exploração sobre o referido processo registado.

Carta com as letras **F. Z. R. 879 a**

Rudolf-Mosse, Frankfort s/Main (Allemanha)

UMA IMPORTANTE CASA

DE

INDUSTRIA DE CAMINHOS DE FERRO RURAES

Necessita de casas importantes em diversas cidades do paiz, para representantes.

Dá preferencia a casas commerciaes, conhecedoras de negocios de caminhos de ferro ruraes e industriaes.

Cartas a J. E. 13.973

Rudolf Mosse--Berlín S. W.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

Pedidos á Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

ANIMATOGRAPHO

SESSÕES TODAS AS NOITES

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

AGENDA DO 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. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

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

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

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

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

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

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

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits a ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Esteliez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodrê	P. Arcos	C. Sodrê	
6:30	7:21	7:55	8:30
7:50	8:26	8:55	9:30
8:45	9:16	9:25	9:55
9:19	9:49	10:15	10:50
10:25	10:56	11:11	11:35
12:40	1:16	1:25	2:00
3:35	3:45	3:45	4:15
4:30	5:06	5:20	5:55
5:20	5:51	6:00	6:30
5:50	6:21	6:30	7:00
6:19	6:49	7:05	7:35
6:50	7:21	8:00	8:30
7:20	7:50	8:45	9:15
7:49	8:19		
8:57	9:28		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodrê	Cascaes	C. Sodrê	
6:30	7:08	5:24	6:30
7:15	8:06	6:25	7:31
7:45	8:36	7:20	8:07
8:20	9:11	7:50	8:55
8:50	9:21	8:20	9:09
9:45	10:21	8:50	9:37
9:50	10:58	9:25	10:11
11:15	11:51	9:35	10:22
11:20	12:28	10:13	11:00
12:05	1:08	10:30	11:06
1:15	2:06	11:20	12:26
1:30	2:33	12:12	12:36
2:15	2:51	12:50	1:37
2:20	3:28	2:20	3:25
3:25	4:16	3:50	4:06
4:15	5:06	4:25	5:01
5:19	5:46	5:25	6:07
5:15	6:06	6:00	6:36
5:45	6:36	6:20	7:07
6:15	7:06	6:55	8:01
6:45	7:21	7:30	8:06
7:15	8:06	7:50	8:37
7:25	8:33	8:25	9:31
8:15	8:51	9:00	9:36
8:30	9:38	9:55	11:01
9:45	10:21	10:30	11:06
10:35	11:18	10:43	11:45
11:20	11:56	12:15	12:31
11:25	12:33	12:55	1:15
11:55	12:45	1:35	2:11
12:50	1:26		
1:25	2:08		

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10:11	10:43	10:53	11:21
11:58	12:31	1:53	2:29
2:00	2:32	2:53	3:21
3:43	4:15	4:40	5:09
6:25	6:56	6:43	7:20
7:55	8:34	9:00	9:28

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8:50	9:33	10:45	11:28
11:45	12:28	1:30	2:14
12:45	1:29	2:45	3:28
3:38	3:51	5:30	6:09
4:15	4:58	6:42	7:29
7:06	7:43	7:13	8:35
8:03	8:43	8:53	9:37
9:07	9:51	10:42	11:26
10:52	11:36	12:20	1:00

Mais os da Povoia e V.ª Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoia	Lisboa-R.	
10:22	11:20	12:12	12:58

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V.ª Franca	Lisboa-R.	
7:02	8:14	5:32	6:44
1:44	3:02	7:15	8:35
5:09	6:01	8:40	10:00
5:42	7:04	3:19	4:46
11:53	1:13	9:12	10:35
1:18	2:36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5:09	7:10	10:40	12:37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5:25	9:15		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V.ª Novas	Lisboa-R.	
7:30	11:40	5:35	11:50
5:09	8:08	12:07	5:55
		8:40	12:37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7:30	11:23	7:40	11:50
		5:00	8:07
		11:40	4:34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8:30	2:16	7:14	5:55
9:30	8:36	8:39	2:31
11:30	12:40	3:49	1:13
4:07	12:44	5:49	11:44
10:10	8:14		0:15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
3:25	2:20		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11:36	7:10	8:30	2:31
1:52	10:10	8:30	5:55
8:40	8:00	9:48	2:45
10:10	8:00	5:30	1:13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11:36	10:14	6:45	5:55
5:02	12:10		5:55
8:40	7:47	6:24	1:13
10:10			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11:36	11:50	4:55	5:55
8:40	10:33		3:45
10:10			1:13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Guarda	C. Branco	
2:10	9:56	6:15	1:29

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Caldas	Lisboa	
1:30	6:32	2:25	7:20
7:55	1:00		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8:10	2:55	5:40	12:23
4:23	12:46	3:34	11:58
		8:42	9:36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarelos	Lisboa-R.	
4:23	12:46	3:35	11:58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarelos	Caldas	
1:00	7:14		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
3:34	3:55	12:25	12:46
11:45	12:06	4:15	4:36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Biancho	Figueira	
6:55	7:18	8:50	9:18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Alfarelos	Entrone	
3:14	11:50	2:50	9:39

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarelos	Figueira	
2:25	3:02	12:10	12:48
10:20	10:55	8:40	9:18
1:55	3:07	10:22	11:00
7:30	8:04		
8:42	9:50		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarelos	Pampilh.	Alfarelos	
1:10	3:59	4:39	7:11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7:20	1:11	11:25	5:07
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7:22	9:41	6:35	8:20
4:50	6:48	11:25	1:03
		11:35	12:45
Coimbra	Louza	Coimbra	
5:25	6:54	7:10	8:39
12:20	1:43	2:50	4:07
4:48	6:03	6:18	7:27
Porto	Espinho	Porto	
7:37	8:33	9:40	10:36
8:58	9:50	10:40	11:38
12:40	1:33	2:38	3:34
5:05	5:53	7:10	8:06
8:45	9:38	11:30	12:26
10:25	11:18		

Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
6:00	7:28	5:30	7:11
6:00	7:28	8:00	9:39
12:26	1:53	9:30	11:06

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10:36	1:02	6:00	8:26
2:40	5:01	11:27	2:24
6:54	9:25	2:47	5:12
		7:10	9:36

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Valle do Vouga			
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
8:25	9:49	5:35	7:05

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8:20	10:56	7:20	10:02
5:35	8:19	4:50	7:25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Albergaria	Aveiro	
9:40	11:38	6:35	8:31
3:00	4:40	11:50	12:45
7:15	9:11	2:50	4:46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8:10	9:50	5:30	7:26
3:15	5:10	10:35	12:22
8:30	10:20	5:40	7:17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5:18	1:00	4:19	10:30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10:40	4:47	2:23	9:38
2:53	7:54	10:10	5:07
11:15	6:41	2:24	7:00

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6:25	7:00	6:00	6:35
8:35	9:10	8:25	9:00
9:50	10:25	9:55	10:30
11:10	11:45	11:35	12:10
1:25	2:00	1:50	2:25
2:45	3:20	3:50	4:25
4:40	5:15	4:35	5:10
5:40	6:15	6:00	6:40
8:40	9:20	7:35	8:15
11:10	11:50	10:05	10:45
1:10	1:40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8:35	10:11	8:40	10:30
11:10	12:53	11:46	1:40
2:45	4:18	3:22	6:40
5:40	7:26	6:00	8:15
8:40	10:18	8:50	10:45

Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.
10 40	4 47	2 23
2 33	7 54	10 10
		5 7



Caminhos de Ferro do Estado

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Aviso ao Publico

4.ª AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 2 de julho de 1912

Em vigor desde 15 de julho de 1912

REMESSAS DE PEIXE EM CONSERVA

A estas remessas é concedido o prazo de 8 dias de armazenagem gratuita á sua chegada á estação de Barreiro.

Lisboa, 24 de junho de 1912.

	1.ª Classe			2.ª Classe			3.ª Classe		
	R. A.	S. P.	Total	R. A.	S. P.	Total	R. A.	S. P.	Total
Carregal	12000	12000	24000	12000	12000	24000	12000	12000	24000
Trilhos	12000	12000	24000	12000	12000	24000	12000	12000	24000
Manobras	12000	12000	24000	12000	12000	24000	12000	12000	24000
Garagens	12000	12000	24000	12000	12000	24000	12000	12000	24000

O Engenheiro Director

Artur Augusto Mendes

Lisboa, 10 de Julho de 1912.

O ENGENHEIRO A.C.B. DIRECTOR
Ferreira de Mesquita

Exp. n.º 1.410

H. 2114

2:500 ex.—Julho de 1912—Tip. dos Cam.ºs de Ferro do Estado

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta***Aviso ao Publico****TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE****Remessas de Carregal, Nellas, Mangualde e Gouveia para Alferrarêde
ou vice-versa**

A partir de 20 de Julho de 1912 as expedições feitas ao abrigo da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1901, das estações constantes do quadro abaixo para a de Alferrarêde, ou vice-versa, serão taxadas aos preços constantes do mesmo quadro:

Estações	1.ª Série			2.ª Série			3.ª Série		
	B. A.	C. P.	Total	B. A.	C. P.	Total	B. A.	C. P.	Total
Carregal	1\$630	4\$660	6\$290	1\$470	4\$100	5\$570	1\$160	3\$080	4\$240
Nellas	2\$140	4\$650	6\$790	1\$930	4\$140	6\$070	1\$470	3\$070	4\$540
Mangualde.....	2\$490	4\$700	7\$190	2\$210	4\$160	6\$370	1\$670	3\$070	4\$740
Gouveia	2\$890	4\$700	7\$590	2\$550	4\$120	6\$670	1\$900	3\$040	4\$940

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, de 1 de Fevereiro de 1901.

Lisboa, 10 de Julho de 1912.

O ENGENHEIRO SUB-DIRECTOR

Ferreira de Mesquita

B. 2114

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares