

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 25.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Fomento  
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 592

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'Algoaria, 27

LISBOA, 16 de Agosto de 1912

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Sul e Sueste.** — 8.ª ampliação á tarifa especial n.º 7, de grande velocidade; aviso ao publico sobre os ramaes das Minas de Nogueirinha e Alvito.

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — Tarifa especial n.º 26, de grande velocidade; aviso ao publico sobre os ramaes das Minas de Nogueirinha e Alvito.

## SUMMARIO

	Páginas
Uma bella conferencia, por J. Fernando de Sousa.....	245
Clupea Pilchardus, por Mello de Mattos.....	247
Parte Official — Portarias de 2 de agosto de 1912, pelo Ministerio do Fomento.....	249
Linha do Sado, e Barreiro a Cacilhas.....	249
Sociedade de Geographia — Estudo do porto de Lisboa.....	249
Aviação e Aerostação — A radiotelegraphia nos aeroplanos.....	250
O Sr. Lloyd George e a arbitragem.....	250
Dívidas Publicas.....	251
Novas Povoações em Benguela.....	251
Trabalho nocturno das mulheres, em Hespanha.....	251
Contra a combustão espontanea do carvão.....	251
Eschola dos Estudos Superiores Sociaes.....	251
Monte-pio Official — Assembleia geral.....	251
Viagens e Transportes.....	252
Notas de viagem. — XIV. — De Assuan a Wadi-Halfa. — Um vapor que parte tarde. — Expresso de passageiros com mercadorias. — Uma maravilha n'uma rocha. — Frio tropical (Illustrado).....	253
Linhas portuguezas. — Guadiana. — Benguela. — Moçambique. — Valle do Vouga. — Valle do Sado.....	255
Linhas extranjeiras. — Hespanha. — Allemanha.....	255
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	256
Boletim Commercial e Financeiro.....	256
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	257
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	257
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Continuação).....	258
Arrematações.....	259
Agenda do Viajante.....	260
Horario dos comboios.....	260

## UMA BELLA CONFERENCIA

Augmenta de dia para dia o numero dos que se compenetraram da importancia do desenvolvimento do turismo para a economia nacional. Deve-se essa corrente de opinião, infelizmente pouco intensa para o que era necessario, a meia duzia de carolas, incorrigivelmente dedicados ao bem do paiz, desejosos de contribuir para o seu progresso, esperando contra toda a esperanza que chegue o dia em que a preocupação dos interesses vitaes sobrepuje, domine e vença a nevrose politica.

Pertence a essa pleiade benemerita o Dr. Vieira Guimarães, espirito culto, paladino devotado do nosso thesouro artistico, constituido por essa admiravel trilogia: Alcobça, Batalha e Thomar. Desde annos que o distincto professor e polygrapho quebra lanças pela construcção do caminho de ferro, que, ligando Thomar com a Nazareth, facilite a romagem dos excursionistas n'aquella formosa região, tornando mais accessiveis que ao presente aquelles formosos monumentos dos tempos aureos da nossa historia.

Infelizmente as hesitações e delongas dos poderes publicos tem feito procrastinar a realização de aquelle melhoramento, dando lugar a que surgissem outros alvitres menos accommodados ás conveniencias regionaes e de mais

difficil realização, como é a linha do Entroncamento á Nazareth, para via larga.

Ultimamente ainda, ha menos de um mez, fez o Sr. Dr. Vieira Guimarães uma interessante conferencia, em que o brilhantismo da forma corre parelhas com a excellencia da doutrina.

Começou o illustre conferente por encarecer n'uma eloquente synthese as bellezas tão variadas da nossa boa terra, em que a obra de Deus era digna de ser aproveitada por melhores mãos.

Ver a terra abençoada da patria, admirá-la, apreciá-la, estudá-la e valorizá-la é o primeiro dever do turista e mui principalmente quando ha maravilhas de arte e se tem a felicidade de possuir um diaphano céu, uma variadissima paisagem e um lindo mar como o nosso.

Sim, minhas senhoras e meus senhores.

Percorrei o mundo, véde o seu espectaculo e dizei-me depois se já vistes scenario tão deslumbrante como aquelle que em pallidas côres e a largos traços vos vou pintar.

Subi commigo a uma eminencia.

Por exemplo, ás terras historicamente chamadas de Entre-Douro e Minho, a cuja borda, como tronco enorme de mamuth terciario, alteia o portentoso Marão, e pousae, na cuniada, na solitaria capelinha do Senhor da Serra.

Véde ao levantar do sol, n'um limpido dia de julho, o grandioso paporama do oeste, que na claridade crescente se vae definindo, deixando ver essa cyclopica plateia de montes que a nossos pés se estende e onde se adivinham rios encantadores, varzeas sombreadas, valles admiraveis, jardins floridos, cidades formosas e o mar... o glauco mar a estirar-se n'uma fimbria de areia rebrihante, lá no fundo do horizonte.

Para leste, no declinar do astro-rei, assombra-vos o atormentado do solo, que, de prega em prega, parece subir, como decoração maravilhosa d'um theatro de gigantes, e para o sul, em ondulantes collinas, declina doce, demoradamente, no estreito e profundo Douro, que é um thesouro de perspectivas e de finissimo nectar.

Galgae depois a aspera riba e o nobre coração do velho Portugal depara-se-vos como que irrigado pelas possantes coronarias do Mondego, do Vouga e do Zézere, que em ravinas fundas vão descendo, aquelles a alcangarem as terras planas da sua formação, onde um, dolentemente, se espreguiça, enroscando-se á casaria branca da decantada e saudosa Coimbra, outro, colleando mouchões e lezírias d'uma formosissima Hollanda de 10:000 hectares, e este, o indomavel Zézere, continuando, de escantilhão, na sua sanna raivosa, contorcendo-se em penedia selvatica, até morrer altivo e nobre no abundante Tejo, em que «a braveza herminia leva de baixo a pujança castelhana».

Descamos mais no parallelogrammo formoso do nosso ridentissimo Portugal e, continuando a ver, muda-se agora o scenario.

De convulsionado, atormentado, encarquilhado, ravinoso, passamos á larga e ampla planicie alluvial, que o Tejo, qual Nilo, abençoá na fecundidade de suas aguas, e mais a sul á immensidade transtagana, onde o azinheiro, o sobreiro e a oliveira põem manchas typicas de paisagem inculta e as messes de trigo alouram a campina sob um céu de profundo azul.

Mas ainda não finaliza o deslumbrante quadro e uma prega gigante se alevanta para descer em amphitheatro attrahente, doce, maravilhoso e variado na luminosidade d'um céu africano, até ao oceano, que se estende na immensidade do infinito.

Dizei-me agora, vós que me escutaeis, se não é verdade: que reconditas bellezas, que cyclopicas paisagens, que doces prados, que crystallinas fontes que lindos rios, que acariciadoras praias, que afamadas thermas, que paradisiacas estancias se vos não patenteiam n'este nosso formoso Portugal, n'este

Jardim á beira-mar plantado?

Esta é a natureza que não tem rival, n'um verdejante Minho, n'uma Suissa transmontana, n'um virente valle de Besteiros, n'uma



fonte dos Amores, n'uma lendaria e linda Nazareth, n'uma Salva-terra fecunda, na mesopotamia formosa entre o aureo Tejo e o pomífero Sado, n'um jardim maravilhoso d'um sempre florido Algarve, n'uma Cintra poetica e n'um Bussaco gigante de flora e de panoramas.

Em rapida resenha são em seguida enumeradas as nossas riquezas artisticas, que importa tornar conhecidas.

E', pois, este conjuncto de arte e de natureza, que, pallido e rapido, vos acabo de descrever, que eu vi e estudei para me lançar depois na visita a nações, que de ha muito cuidam nos seus thesouros artisticos e bellezas naturaes, para d'ellas fazerem uma das mais perennes fontes de suas receitas economicas.

Das suas bellezas naturaes, nada trouxe d'essas excursões; porque, de novo o affirmo: Portugal é bello entre os mais bellos paizes do mundo.

Mas da sua arte muito trouxe, e muito quizera que os nossos homens publicos fôsem tambem lá fóra, para depois ver se se iniciava de vez essa importantissima industria pela qual meia duzia de patriotas, ha tempo, vem a trabalhar e de que esperam uma era de fecundos resultados materiaes e moraes para a sua querida terra, que bem digna era de ser governada com mais intelligencia, saber e patriotismo.

Assim, convencido de ha muito da subida riqueza do nosso bello paiz e do grande valor architectonico dos seus tres principaes monumentos, venho emprehendendo dura campanha para que elles sejam postos em condições de serem commoda e rapidamente visitaveis por nacionaes e extranjeiros.

Dura campanha disse eu, e bem dura, até fatigante tem sido, porque infelizmente em Portugal para que vença uma ideia economica e patriotica é preciso gastar energia tal, que cansa, esgota e envelhece.

Sobre os tres monumentos de Alcobaga, Batalha Thomar incidiu especialmente a attenção do conferente que em quatro traços definiu as characteristics historicas e artisticas.

E' do convento de Christo que com mais amor se occupa, como é natural em quem o tem tomado para themas d'estudos especiaes.

Seja-nos licito transcrever este bello trecho em que tão eloquentemente se definem as modalidades da opulenta ornamentação do monumento de Thomar.

Cada pedra das suas paredes falla d'um feito perduravel da milicia sagrada das navegações, cada motivo architectonico canta um hymno nacional, cada trecho de suas ornamentações narra um epico triumpho sobre o mar, e todo o edificio é um poema de patriotismo em que o genial artista João de Castilho escreveu, primeiro do que Camões, em estrophes arrebatadoras, a homérica empresa dos argonautas lusos, a immortal missão de progresso do nosso querido Portugal.

As symbolicas e suggestivas lettras d'esse encantador poema são:

As estatuas de D. Affonso Henriques, D. Diniz, D. Henrique e D. Manuel; anjos com as divisas d'este; os esqueletos calcareos dos coraes e madre-perolas dos superficiaes recifes indianos e dos atóles frequentes do Oceano Pacifico; os ramos retorcidos dos nossos seculares azinhaes; as ondas dos mares por nós sulcados; os curvos aguadores com que os nossos robustos marinheiros molhavam as enfunadas velas, n'essas longas viagens por todos os mares; os bem torneados bezantes das valentes cotas dos nossos audazes cavalleiros; as guizeiras das nossas réguas; as correntes dos nossos barcos; um calabreteado virador boiado, talingado, de um lado, a um arganéu e, do outro, amarrado a uma ancora com um côte; uma graciosa correia com uma formosissima fivella, gracil emblema da Jarreteira do *Venturoso*; flôres de liz, reminiscencias puras do gothico; fortes enxarcias e cordoalha das nossas bem aparelhadas embarcações; algas, botilhões, sébas, eloquentes exemplares da riquissima flora dos mares descobertos; espheras armillares, dadiva heraldica do grande rei D. João II áquelle que seria seu successor; a cruz de Christo, divisa sublime da nobre cavallaria; as quinas portuguezas, excelso brasão da patria; pranchas de cortiça; folhas e capsulas das nossas dormideiras, das nossas mais rusticas e crespas brasica-oleiracias; vigilantes cães e raticidas gatos das nossas numerosas frotas; a lendaria Manticora das fabulosas terras orientaes; um musculoso marinheiro agarrando um carvalho pelas raizes, talvez para utilizar o gigante roble na fabricação do seu navio; a altiva carranca da arrogante roda de proa das nossas alterosas naus e as velas arfantes e risadas de uma d'essas elegantes caravellas que nos levaram á deslumbrante e fascinadora India.

Posto assim em alto relevo o valor artistico dos tres monumentos insiste o conferente pela organização da

construção da linha de turismo, que os deve ligar entre si.

Ora tendo nós esta triada architectonica no mais lastimavel afastamento das linhas ferreas, qual é o nosso dever senão ligá-la por um caminho de ferro, no mais alto interesse economico do paiz e na mais abrigante commodidade e rapidez que o excursionismo exige nos nossos transportes, hoje que a doida vertigem da velocidade é uma característica do seculo XX!

Assim devia ser, e ha-de ser; porque confio ainda no rejuvenescimento do nosso paiz em prol do seu progresso e civilização.

Sahida essa linha do Entroncamento, onde teem paragem todos os comboios, o que facilitará consideravelmente a mudança de carruagem e por tanto a viagem, entrará ella no industrial e ridente valle do famoso e formoso Nabão, a cujo meio, n'uma veiga deliciosa e historica, se levanta gentilmente a artistica e laboriosa cidade de Thomar.

D'ahi irá tanto quanto possivel servir a nova e já afamada estancia de banhos do Agroal, rival, pelas beneficas condições de suas aguas, da celebre estação franceza de Plombières.

Passará depois na enconsta do alcantilado morro de Ourem, coroado ainda pelas altivas muralhas de seu roqueiro castello, galgando em seguida ao massiço da Fatima, que ladeará a sul, e indo, pelo Valle da Quebrada, á vinicola e marmorifera região do Reguengo, alcançará a breve trecho o poetico e lindissimo monumento da Batalha, que jaz criminosamente, indesculpavelmente, a 15 kilometros da mais proxima estação de caminho de ferro e a 30 da mais afastada.

Da Batalha sahirá um troço a ligar a nobre cidade de Leiria.

Por fim, cortando perpendicularmente o valle do Lena, valorizará uma rica região huliifera e abeirar-se-ha dos ferteis campos da historica e industrial Alcobaga, indo morrer na bella e afamada praia da Nazareth, por tantos titulos notavel na therapeutica, na lenda e na historia.

Com este caminho de ferro, como védes, fechar-se-ha uma importante malha na nossa rede ferro-viaria, trazendo a nova linha um enorme trafego ás linhas principaes e levando a todas as terras servidas um grande incremento de progresso e de civilização.

Calculando sómente aqui o lucro do movimento turistico que, por entrada, computo em 20:000 excursionistas por anno, e gastando cada um n'um dia 5\$000 reis, nós teriamos a bonita somma de 100 contos a distribuir por Alcobaga, Batalha e Thomar, o que equivaleria a fundar, em cada povoação d'estas, um estabelecimento fabril com a população de 1:000 operarios e cujas ferias importariam em 30 e tantos contos por anno.

E se contarmos agora com os transportes d'esses 20:000 turistas, nós teremos mais 200 contos a virem melhorar a economia nacional.

E isto só com 20:000 viajantes de principio; pois não podemos hoje mesmo calcular a que numero attingirá, tanto mais que vai dar-se um consideravel acontecimento marítimo — a abertura do canal do Panamá — que será de incalculavel importancia para o porto europeu que maior somma de condições favoraveis reunir a bem da navegação, commercio e turismo, o qual, a haver juizo e patriotismo na nossa infeliz terra, esperamos que deverá ser o nosso amplo e lindo porto de Lisboa.

Que abandonada riqueza nós temos n'esses tres bellos e afamados monumentos!!!

Cumpra, pois, valorizá-la, chamando á civilização essas joias architectonicas de inestimavel quilate, para que não continuem a appellidar-nos de barbaros, dando provas do nosso atrazo e do nosso desleixo.

Continuar a deixar estar essas preciosidades artisticas separadas por enfastiantes estradas da via ferrea, é não dar importancia á eloquencia dos numeros e fechar os olhos aos frisantes exemplos de nações menos favorecidas do que a nossa, que trabalham affincadamente no desenvolvimento da apreciabilissima industria do turismo.

Para que é chamar gentes a ver e admirar o que temos de bom, se o temos em precarias condições de commodidade, como estão esses tres expressivos padrones, attestadores de factos brilhantissimos da nossa historia artistica e social?

Pasa que é enfundar o nosso turismo sómente á zona de Lisboa e não o alargar á ridente região extremenha, onde dominam, na pujança da sua maravilhosa arte, aquellas gemmas artisticas que são o nosso orgulho e que tanta admiração produzem nos extranjeiros que corajosamente se affoitam a ir contemplá-las?

Preferimos citar a commentar.

Não diriamos mais nem melhor que o distincto propagandista.

Assim tivesse a sua voz auctorizada echo efficaz e a construção da linha de turismo fosse uma das proximas *étapes* da obra necessaria do fomento, pelas facilidades proporcionadas ao excursionismo.

J. Fernando de Souza.



# Clupea Pilchardus

347.553

664.951.411

O leitor habituado à classificação decimal, logo após o carrancudo título alatinado, vê pelo 6 que se trata d'uma sciencia applicada, o grupo 66 diz-lhe que é a chimica industrial; proseguindo declara-lhe o 664 que é d'uma industria de substancias alimenticias que se vae fallar.

De modo que o primeiro grupo refere-se às industrias da alimentação, a alimentos solidos e substancias alimenticias.

Continuando a analyse temos 664.9 a dizer-nos que é d'um caso de conservação de productos de origem animal que vai occupar-se este artiguelho e o 5 que se lhe segue aponta os peixes como sendo os animaes conservados.

Que essa conservação se faz ao ar livre di-lo a unidade que termina o grupo 951.

O quatro que inicia o terceiro grupo allude à conservação em latas e o 41 que é o azeite, a substancia conservadora.

E chegando ao fim refere o 441 que o peixe conservado é a sardinha e que esta notazita pode bem tratar dos processos de preparação em geral, da salga, descabeçamento, lavagem, secca e outras manipulações.

Mas se olhar para os numeros à esquerda da columna e em subtitulo, dirá então:

3, sciencias sociaes.

34, direito.

347, sciencias penaes.

347.5, infracções contra a fé publica, os bons costumes e a ordem familiar.

347.55, fraudes commerciaes, industriaes e em arrematlações.

347.553, contrafacções e alterações de nomes, marcas, insignias, sellos, distinctivos, desenhos e modelos industriaes. Direitos contra a propriedade industrial e artistica.

De modo que o leitor que não queira ter o trabalho de ler o que vae seguir-se, concluirá, se não fôr naturalista, que se ha de tratar de fraudes em conservas de sardinha e, de facto, assim é. Quando o seja, perguntará que prelecção vae fazer-se relativamente à sardinha cujo nome scientifico se lhe depara logo no titulo e com todas as letras, quasi como n'um exemplar de museu zoologico.

Pois o facto é, que alguma coisa de tudo isso se dirá no que vae seguir-se.

No seu relatorio de 1905, publicado no segundo numero do *Boletim do trabalho industrial*, o illustre engenheiro e grande homem de sciencia cujo saber é quasi encyclopedico, Sr. Marrecas Ferreira, escreve com grande proficiencia, como sempre, sobre a industria das conservas de peixe, a area da terceira circumscripção dos serviços technicos da industria.

Existe ella tambem nos districtos do Porto, Aveiro, Coimbra, Faro e Funchal, de modo que a primeira, segunda, quarta e quinta circumscrições talvez podessem trazer um contingente importante para a differenciação d'esta industria nos diversos districtos do paiz e até nas ilhas adjacentes.

O que se prova pelo trabalho do Snr. engenheiro Marrecas Ferreira e pela enumeração dos districtos que acaba de fazer-se é que o fabrico das conservas de peixe é importantissima em Portugal.

Com effeito, o illustre engenheiro declara que esta industria entretem a actividade constante de muitas fabricas, contando mais de trinta só na area a seu cargo <sup>(1)</sup>.

Mais adeante, depois de considerar os problemas

importantes que ella comporta, escreve ainda aquelle sabio engenheiro «não é uma industria estacionaria ou apenas sujeita a pequenas variações, como um simples processo ou ligeiras modificações nos pormenores, bem pelo contrario, tanto nas materias primas de que precisa como nas circumstancias do meio em que se produz, nas suas diversas modalidades, n'essa luta constante de ideias e de interesses muda sensivelmente de *facies* com o tempo em que se observa, representando sempre materia nova; é um assumpto que nunca póde ficar completamente estudado; apresenta-se hoje de um modo, amanhã de outro e n'esta successão de cambiantes através dos tempos, o mais que se pode conseguir por mais ambicioso que seja o plano do estudo, é surprehendê-la, n'um determinado momento, n'uma das suas phases de evolução, registando-lhe os caracteres da sua estrutura, como a photographia os do corpo humano, o que não quer dizer que affague a louca pretensão de a ter photographado com fidelidade» <sup>(1)</sup>.

Complexa como é a questão, ainda ella vem contender com assumptos do direito penal e d'aquelles em que menos se estabeleceu doutrina até agora.

A propriedade industrial, com effeito, constitue um direito moderno, que pouco mais conta de um seculo, por isso que data da destruição das formas do trabalho industrial que, organizadas na idade media, foram vivendo até a epocha da revolução franceza.

As *jurandes* irradiaram por toda a Europa.

Vemos na Allemanha, após lena, surgir o regimen da empreitada, o *Unternehmung*, como lá dizem, e é de então que começa a desaparecer o poderio do *Junker* ou senhor da terra. As ideias physiocraticas só então se impõem, para iniciarem, com uma doutrina economica que tão pouco parece amoldar-se ao caso, o industrialismo que nos ultimos quarenta annos transformou talvez para peor toda uma nacionalidade, onde o intellectualismo vae cedendo o logar à brutalidade dos esportes, confirmando assim a affirmativa do retrocesso da humanidade para a selvageria, que Herbert Spencer poz em evidencia n'um dos seus ultimos trabalhos.

Em Portugal desaparece a casa dos Vinte e quatro, e, estabelecendo-se a liberdade de trabalho, sem as peias e artificios corporativos, o mesmo succede em toda a Europa.

Os *tsecks* e os *artels* russos, se ainda hoje subsistem, transformaram-se em syndicatos trabalhadores, assim como succedeu aos *ghildes* da Flandres.

Mas a par d'essa evolução para o industrialismo criou-se um direito novo que precisava de ser garantido.

O ambito commercial ampliou-se ao mundo todo e começou-se então a defesa da origem dos productos e a dos nomes e marcas dos fabricantes.

Aqui surge uma legislação divagante, que ainda não poudé fixar os seus principios e defini-los claramente.

Impõe-se a honestidade commercial, mas ainda hoje não está garantido o consumidor contra as manobras fraudulentas do productor ou, mais rigorosamente fallando, do vendedor a retalho.

Se se criou a inspecção sanitaria dos generos de alimentação, a venda d'um producto com marca imitativa, quando não encerre substancias nocivas á saúde, deixa inteiramente desarmada aquella inspecção e só o fabricante é que póde defender perante os tribunaes o valor e a importancia da marca que fez registar.

Processos ha n'este sentido que são interessantissimos e que teem corrido tribunaes de diversas nações, e um d'elles se debate actualmente na Inglaterra e na Allemanha, que sobremodo interessa a nossa industria das conservas de sardinha.

A esta questão, consagra o numero de junho ultimo

<sup>(1)</sup> Boletim cit p. 91.

<sup>(1)</sup> Boletim cit p. 92.



da *Revue Economique Internationale* um artigo interessantíssimo e cujas conclusões é preciso que sejam conhecidas pelos nossos fabricantes de conservas de peixe.

Da attitude que elles tomarem na defesa dos seus interesses resultará ou o desenvolvimento da sua industria ou a sua total ruina. E' bem uma questão de vida ou de morte e correlativamente um prejuizo para o nosso paiz, que não exporta tanto quanto o comportam os mercados estranhos e tanto quanto o permite a productividade do nosso solo e dos nossos mares.

Isto frizou em mais d'um ponto, o publicista sr. Léon Poincard na *Science Sociale*, sob o titulo de *Portugal inconnu* e que hoje já se encontra vertido na nossa linguagem.

De resto já passa a ser nariz de cera a affirmativa de que Portugal não produz tanto quanto lh'o permite a capacidade do seu solo e a benignidade do seu clima.

Em 1859, um grande sabio portuguez, ornamento da Universidade de Coimbra, o Sr. Dr. Antonio dos Santos Viegas dizia, parece que até por estas palavras: «Temos muitos recursos; o que nos falta é trabalhar e mais ainda, *saber trabalhar*» <sup>(1)</sup> e cheio de amargor cifou aquelle inclito lente de sciencias physicas a reprimenda que Brezelius, como homem do norte e acerrimo trabalhador, fez ao nosso paiz e que por pudor, talvez mal comprehendido, a penna que isto escreve reproduz na lingua em que a escreveu o notavel chimico sueco.

Aquelle de quem Wurtz disse que a despeito de todas as honrarias que podem caber em partilha a um sabio que trabalhou até aos ultimos dias da vida <sup>(2)</sup> exclamou: «*Bone Deus! si lusitani noscent sua bona naturae, quam infelices essent plerique aliae terrae exoticae!*»

Hoje porém temos que reconhecer que os mercados do mundo não aguardam os productos que vagarosamente vão ter com elles e a lucta é de tal ordem que todos os meios servem para desacreditar os generos de qualidade superior por aquelles que menos valem, mas que melhor reclamo fizeram.

Assim succede que, a despeito do que, em legislação da propriedade industrial, se conhece pelo nome de *arrangement de Madrid*, e que é uma convenção datada de 14 de abril de 1891 para repressão das fraudes devidas á falsa indicação de proveniencia, teem os commerciantes honestos de defender os productos que vendem perante as justças de todos os paizes em que os falsifiquem.

Precaria defesa é esta, mas accresce que apenas oito Estados adheriram ao *arranjo madrileno*. São elles o Brasil, Cuba, França, Gran-Bretanha, Hespanha, Portugal, Suissa e Tunisia, mas ainda ahi é divagante a legislação, de modo que o melhor meio de conseguir uma definição dos productos que convem proteger consiste no recurso dos tribunaes.

Cada producto, diz a *Revue Economique Internationale*, no numero acima citado, constitue de facto um caso especial que não pode ter solução equitativa senão por meio das instituições judiciais do paiz em que pela primeira vez se desenvolveu a industria cujo nome commercial se deve proteger... Acabou-se por se reconhecer que aos tribunaes locais é que compete a apreciação soberana das delimitações e se nos referirmos ao arranjo de Madrid, encontraremos que é este mesmo principio da *apreciação soberana dos tribunaes* que rege esta convenção internacional <sup>(3)</sup>.

Ora succede que os fabricantes de conservas de Nantes, em lugar de aguardarem providencias do Estado, como é de uso nos povos latinos, procuraram defender uma designação característica contra a fraude que ia tomando caminho de vencer o commercio honesto.

Os Americanos e os Noruegueses começaram a metter em latas pequenos peixes, usando dos processos de conservação que de Nantes irradiaram para outros paizes especialmente para o nosso e deram a estas conservas o nome de *sardinhas*.

Chamados aos tribunaes allegaram que o termo de que usavam é generico e não caracteristico do *Clupea pilchardus*, cuja zona de dispersão se limita aos mares que banham as costas da Bretanha, de Hespanha e de Portugal.

Segundo os norte-americanos e os noruegueses, os termos «*fish in oil*, *poissons à l'huile*» são equivalentes a *sardines à l'huile*, *sprats in oil* e outros analogos e representam um processo de fabrico destinado á conservação de qualquer peixe miudo.

Na opinião dos fabricantes de Nantes, a palavra *sardine* é privativa d'um determinado peixe e tanto isso é verdade que se lhe applica quer elle seja conservado em latas, quer vendido ou consumido fresco. Assim o designam até as listas (*cartes*) dos restaurantes e devemos dizer desde já que o que succede em França se dá tambem entre nós.

Desde 1879 que os fabricantes da costa da Bretanha sustentam processos com uma pertinacia digna de elogio e de ser imitada.

A primeira questão obteve em 6 de março de 1880 uma sentença do tribunal do commercio de Nantes que define claramente a demanda.

O processo foi iniciado pelos requerimentos de 29 de Julho e 23 de agosto de 1879 formulados por 19 fabricantes francezes contra nove casas concorrentes accusadas de vender *sprats* sob a designação de conservas de sardinhas.

Dos considerandos d'aquella sentença convem traduzir para aqui os principaes, porque estabelecem doutrina.

«Considerando que o *sprat* e a *sardine* são peixes muito diferentes;

Que estes dois peixes scientificamente classificados á parte não possuem nem a mesma forma, nem os mesmos caracteres, nem o mesmo gosto.

Attendendo a que ainda que seja difficil distinguir os dois peixes scientificamente, é pelo menos certo que se distinguem *commercialmente* e que em Belle-Ile, por exemplo os fabricantes recusam após escolha todos os *sprats* que se encontram misturados com as sardinhas.

Attendendo desde então que *commercialmente* os dois productos são muito *distinctos* e não teem o mesmo valor, não é permittido vender com o mesmo nome um producto muito differente sob o ponto de vista commercial.

Por estas razões prohibe aos réos que fabriquem e vendam *sprats* sob o nome de sardinha em azeite.

Appellando estes da sentença, o tribunal de Rennes em 27 de dezembro de 1881 confirmou nos termos seguintes a que proferira o tribunal de commercio:

Prohibe aos appellantes o fabrico e venda de *sprats* sob o nome de sardinhas em azeite.

Novo processo se intentou, que foi decidido por sentença de 18 de julho de 1903 do tribunal de commercio de Nantes e não menos caracteristica é esta do que a antecedente, motivo porque tambem aqui se traduzem os seus considerandos.

«Attendendo a que a lealdade commercial tanto como a lei prohibem rigorosamente aos fabricantes e commerciantes a venda de mercadorias de qualidade inferior sob a denominação enganadora d'um producto de natureza e qualidade mais procurada e cotada em preço mais elevado;

Que aos tribunaes compete reprimir energicamente todo o acto d'esta natureza que possa illudir os consumidores a respeito da verdadeira substancia das mercadorias;

Attendendo a que toda a severidade na condemnação de praticas desleaes é util não só para o publico como tambem para os verdadeiros interesses do commercio».

(1) Doutor M. N. Geraldès, Cathecismo-Nacional de Philosophia do Trabalho, vol. 1.º, p. 77.

(2) Histoire des doctrines chimiques, p. 62.

(3) Revue cit. p. 596.



Esta sentença foi confirmada em appellação em 22 de março de 1904 nos termos seguintes. «Diz e julga que é illicito rotular *sardinhas em azeite* e outros peixes nas caixas que não conteem senão *sprats*, quer esta denominação esteja em caracteres identicos, quer, como no caso presente, as palavras «sardinhas em azeite» se leiam em letras gordas e as palavras «e outros peixes» em typo menor.

Parece que bastava esta jurisprudencia passada em julgado para reprimir a fraude em França, mas tanto cá como no resto do mundo o commercio honesto tem que se defender sempre contra o procedimento do que se chama *concorrença desleal* e que reveste formas extraordinarias e imprevistas, a ponto tal que justificado é o pessimismo dos que tem que lidar ou julgar contendias de propriedade industrial.

O caso porém do processo de 1907 não pôde ser referido em poucas linhas porque encerra um parecer de grande importancia pela auctoridade do nome. E' o do inspector geral das pescas maritimas, doutor em sciencias, Sr. Fabre Domergue e por isso, no proximo numero, se completará esta notula com o que se está passando em Inglaterra e na Allemanha e que é de molde a prejudicar o nosso commercio e exportação de conservas de peixe, se os interessados não protestarem energicamente e não se defenderem persistentemente e com affinco.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Tendo sido presente ao Governo da República Portuguesa a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1912 (2.º semestre do ano económico de 1911-1912): hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 26 de Julho findo, aprovar a referida conta e ordenar que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 23:043\$195 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

Paços do Governo da República, em 2 de Agosto de 1912. — O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

Tendo sido presente ao Governo da República Portuguesa a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Foz Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1912 (2.º semestre do ano económico de 1911-1912): hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 26 de Julho findo, aprovar a referida conta e ordenar que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 19:137\$876 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

Paços do Governo da República, em 2 de Agosto de 1912. — O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

Tendo sido presente ao Governo da República Portuguesa a conta de liquidação da garantia de juros da linha de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária daquela linha, referente ao periodo decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1912 (2.º semestre do ano económico de 1911-1912): hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 26 de Julho findo, aprovar a referida conta e ordenar que à

mencionada Companhia seja paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 46:882\$988 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

Paços do Governo da República, em 2 de Agosto de 1912. — O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

## Linha do Sado, e Barreiro a Cacilhas

Realizou-se finalmente o emprestimo de 2:400 contos auctorizado pela lei de 27 de outubro de 1909 para a construção da linha do Sado e para a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas destinado á grande velocidade.

Não foi ainda publicado o contracto, pelo que desconhecemos as condições do emprestimo, que foram subordinadas á lei ultimamente votada modificando aquella. Apenas consta que o emprestimo é em ouro, que o pagamento da annuidade só começa depois da construção e que durante ella os juros intercalares sahem do capital mutuado.

Sabemos ser intenção da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e da Direcção do Sul e Sueste dar o maximo impulso aos trabalhos, que estão aliás muito adeantados entre Garvão e Grandola, o que permitirá o rapido assentamento da via a partir d'aquelle entroncamento.

E' de esperar que á via se dê, mesmo á custa de maior dispendio a robustez precisa para as velocidades que comporta o seu excellente perfil, com rampas não excedendo a 13 ‰. O carril de 36 kilogrammas é para isso sufficiente comtanto que se lhe não regateiem travessas, que se reforce a junta e que se balastre com pedra britada, facil de obter na zona além de Grandola e até em Alcacer segundo nos consta.

Egualmente é para desejar que o terraplino da estação de Setubal tenha a largueza precisa para um largo desenvolvimento do trafego, que dão jus a esperar as futuras relações da linha com o porto. Podem por este ser exportados minerios, poupando-se-lhes 29 kilometros de percurso, assim como outras mercadorias. E' preciso que se não repita o erro praticado em relação a todas as nossas estações importantes, construidas com proporções acanhadas, tornando-se dispendiosissima ao presente e em alguns casos defeituosa ou quasi impossivel a sua ampliação.

Por maioria de razão o mesmo occorre ponderar ácerca da estação de Cacilhas. O ultimo projecto approved foi subordinado a esse criterio de larga previsão do futuro, que importa observar.

Não menos importante é a previsão do futuro Arsenal que deve ser juxtaposto á linha.

Resta por ultimo a questão malfadada, ainda pendente, da ponte do Seixal, em que as exigencias locais, mal cabidas, ameaçam de dar logar a um inutil dispendio de mais de 70 contos e a uma disposição da obra que mais embaraça a navegação que o que se achava previsto e já executado. Oxalá que o bom criterio tecnico e administrativo sobrepujem as imposições do caciquismo local.

## Sociedade de Geographia

Reuniram, a 10 de corrente, as sub-commissões encarregadas do estudo do porto de Lisboa, versando os seguintes assumptos:

- 1.º O Canal do Panamá; sua influencia nas relações commerciaes com a Europa, e em especial com o nosso paiz.
- 2.º Situação presente do porto de Lisboa, em relação a quanto interesse á navegação e trafego marítimo de mercadorias e passageiros para o nosso paiz e para os paizes vizinhos, e em especial ao que possa derivar da abertura do Canal de Panamá.

Com relação ao primeiro assumpto, o Sr. Ernesto de



Vasconcellos leu o seu respectivo relatório, que foi aprovado e vai ser presente à grande comissão. Com relação ao segundo ponto, trocaram-se impressões, ficando resolvido que na próxima sessão se discuta o respectivo parecer, que servirá de base à discussão.



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### A radiotelegraphia nos aeroplanos

(Da *Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*, de Roma)

«Acabam de fazer-se, em Chartres, experiências radiotelegraphicas em aeroplanos. A Sociedade «La Radio-Electricité» experimentou com bom resultado, no biplano *Savary*, um transmissor de novo typo (systema Rouzet) construído nas oficinas Pellin, de Paris.

As primeiras provas realizaram-se por meio de aparelhos de excitação directa. Este processo de excitação, ha muito abandonado tanto nas estações terrestres como nas maritimas, em vista do seu fraco rendimento e da impossibilidade de poder dispôr-se de uma grande energia, permittia todavia um exito restricto.

Nas recentes experiências de Chartres o novo transmissor funcionou em condições totalmente diversas. A antenna de 30 metros (nas primitivas experiências era de 125 metros) não prejudicava de facto as faculdades evolutivas do biplano *Savary*. Além d'isto, o aparelho transmissor, sendo de excitação indirecta, não podia, em caso de contacto accidental, offender em nada os aviadores, sendo a corrente de alta frequência, completamente inoffensiva.

O novo systema transmissor pôde alojar-se n'uma especie de officina em miniatura, pois o aparelho completo, incluindo os accessorios, pesa 32 kilos, e o espaço que occupa é sómente de 27 x 27 centímetros. O aparelho compõe-se de um pequeno commutador auto-excitador de 200 *vattes*, 110 *voltas* e 110 períodos, e prende-se ao motor do aeroplano por meio de um dispositivo especial.

A corrente de 110 *voltas* é elevada a 30.000 *voltas* mediante um pequeno transformador de genero industrial, e é depois empregada na carga de um condensador de 0,0018 *micro-farades*. O circuito da carga em alta tensão limita-se a um espaço restrictissimo. O transformador está fechado n'uma caixa hermetica aparafusada com todo o cuidado. O aparelho, perfeitamente isolado, fica assim longe do alcance dos aviadores.

A descarga oscillante obtem-se por meio de um novo oscillador, empregado em todos os postos radiotelegraphicos da Sociedade «La Radio-Electricité»; e as oscillações são transmittidas á antenna por meio de um resonador Oudin.

A antenna de 30 metros pôde ser envolvida e despida á vontade graças a uma alavanca; o fio pôde arrancar-se em menos de 15 segundos; e um dispositivo de segurança permite o corte do fio em caso de descida repentina.

Partido o aeroplano de Chartres, o piloto Frantz, que conduzia Rouzet como observador, effectuou um vôo de cerca do 150 kilometros. Durante todo este percurso, e comquanto o biplano se tivesse afastado 50 kilometros do ponto de partida, os aviadores mantiveram-se em constante communicação com a pequena estação receptora installada provisoriamente no aerodromo de Chartres.

Todos os espectadores, entre os quaes até o aviador tenente Cheutin, encarregado de assistir ás experiências, foram informados continuamente, por via hertziana, de todas as observações effectuadas no alto pelos aviadores.

Este resultado é notavel, sobretudo considerando as condições em que se obteve. O posto receptor tinha a antenna composta por um unico fio de 40 metros preso ao alto de um alpendre, ou seja a 10 metros de altura.

A energia do posto transmissor do aeroplano era sómente de 200 *vattes*, e a extensão da antenna era apenas de 30 metros. Maugrado estas condições, os signaes foram recebidos com a maior nitidez, e apesar tambem dos ruidos exteriores do aeroplano.

Estes esplendidos resultados dispertam a fé n'esta nova applicação da radiotelegraphia, tanto mais que ao principio não se acreditava que podessem ser superadas todas as difficuldades de uma estação radiotelegraphica a bordo de um aeroplano.

O que será agora necessario é obter-se um bom funcionamento, pequeno consumo de energia, grande leveza e pequenissimo enchimento. Além d'isso a estação deve apresentar absoluta segurança, pois não é admissivel que os aviadores, aos perigos da navegação aerea vejam sobrepostos tambem o perigo de serem victimados mais ou menos gravemente pelas descargas electricas. E especialmente o piloto deve estar livre de effectuar qualquer movimento sem que o assalto o receio de um contacto fortuito com a estação electrica.

Desde a inicio da applicação do aeroplano aos reconhecimentos militares, havia-se sempre pensado em empregar a telegraphia sem fios na transmissão immediata das observações feitas a bordo dos aeroplanos.



## O Sr. Lloyd George e a Arbitragem

O Sr. Lloyd George, illustre ministro inglez, pronunciou um discurso importantissimo, por occasião da ultima greve dos *dockers* (doquistas).

Parece que o Sr. Lloyd George, cujas ideias socialistas são bem conhecidas, teve de modificar um tanto ou quanto essas ideias, em presença da greve dos doquistas inglezes, que dura ha já umas boas nove semanas, e cujo termo ainda se não descortina.

Confessou o Sr. Lloyd George que a acção governamental tem limites, e que, quando fosse decretada a arbitragem obrigatoria, ou a arbitragem imposta, esta não poderia dar resultados satisfactorios senão quando esses resultados devessem ser por egual forçosos tanto para os operarios como para os patrões.

Eis as palavras do Sr. Lloyd George:

«O Governo, disse elle, não pôde proceder, em circumstancias d'este genero, senão a inqueritos, experimentando depois a conciliação das partes litigantes. Se não possuir os meios de conciliar essas partes, não será porque não tenha sollicitado esses meios. Não sómente a opinião publica não exprime o desejo de que se forneçam novos poderes ao Governo, mas oppõe-se mesmo em these a uma tal medida. Os patrões e os operarios sabem muito bem que quando se queira ir além da conciliação, adoptando-se a arbitragem obrigatoria, essa arbitragem tem de ser obrigatoria para todos.

«Os operarios tem que encarar a situação de frente. No caso particular da greve das docas, viam-se elles adstrictos a acceitar-lhe as consequencias, mas não é possivel estar a fazer leis para cada caso particular. Um problema d'estes deve receber uma solução geral seriamente estudada.

«O Governo chegou á conclusão que é preciso abordar este problema o mais depressa possivel. Não estando o poder executivo munido dos poderes necessarios, e maiores, os seus esforços não podem ser uteis. E' indispensavel que um paiz como o nosso, que tem que lutar contra formidaveis concorrentes, tenha á sua disposição o meio de pôr termo a estes conflictos. Estou longe de suppôr que possam ser sufficientes a persuasão e a conciliação.

«O poder executivo deve estar armado de poderes mais vastos. Deve estar nos casos de exercer influencia não só sobre uma das partes, mas tambem sobre a outra».



O que o Sr. Lloyd George não diz é como poderá constranger os operarios ao respeito pela arbitragem. Até que elle tenha resolvido este problema delicado, (e levará tempo decerto a resolvê-lo) a arbitragem obrigatoria é inadmissivel.

Ha leis naturaes perante as quaes quaesquer outras forças teem de ceder. Parece havê-lo reconhecido o Sr. Lloyd George; e esse reconhecimento da parte de um ministro com grandes tendencias socialistas, constitue uma importante lição para todos os Governos, para todos os Parlamantos e para todas as nações.



## DIVIDAS PUBLICAS

Uma revista allemã, *Die Conjunctur*, publica o total das dividas de 50 Estados, que se eleva a 197 billiões de francos, ou seja 35.460:000 contos de reis.

Calcula-se que todo o ouro existente não bastaria para essa somma colossal.

A França figura na cabeça do rol, com 32.753 milhões de francos; depois a Allemanha com cêrca de 25 billiões; a seguir a Russia com 24 billiões, a Inglaterra com 18 billiões, a Italia com 13 billiões, a Hespanha com 9 billiões; a Austria com 5 billiões; Portugal com 4 e a Turquia com 3 billiões.

O principado de Reuss ignora o que seja ter divida publica.



## Novas povoações em Benguella

Deu entrada no ministerio das Colonias o plano da futura cidade de Huambo, ao kilometro 430 do caminho de ferro de Benguella.

A cidade do Lupi, ao kilometro 355 do mesmo caminho de ferro, fundada ha sómente sete mezes, conta já trinta casas commerciaes todas importantes.



## Trabalho nocturno das mulheres, em Hespanha

Eis o texto da lei que estatuiu, em Hespanha, sobre o trabalho nocturno das operarias:

«Art. 1.º Prohibe-se o trabalho nocturno das mulheres em fabricas e em officinas.

Art. 2.º O descanso nocturno a que se refere o artigo antecedente terá uma duração minima de onze horas consecutivas; n'estas onze horas deverá comprehender-se sempre o intervallo das nove da noite ás cinco da manhã.

Art. 3.º Exceptuam-se d'esta prohibição:

1.º Os casos de força maior; e

2.º Aquellas industrias agricolas, ou outras, em que se utilizem materias susceptiveis de decomposição, sempre que não haja outro meio de evitar a perda d'essas materias.

Art. 4.º As infracções a esta lei serão punidas com multas de 20 a 250 pesetas, sómente exigiveis aos patrões, salvo o caso de manifesta irresponsabilidade dos mesmos.

As auctoridades municipaes serão encarregadas do lançamento e cobrança das referidas multas, quando o determinem as Juntas locaes e provinciaes. As reincidencias dentro do prazo de um anno, serão punidas com multas dobradas.

Art. 5.º A prohibição dos trabalhos nocturnos das mulheres, estabelecida nas disposições anteriores, entrará em vigor a 14 de Janeiro de 1914, com excepção das industrias textis, que ficarão submettidas ao regimen do paragrapho seguinte:

Nas industrias textis fica prohibido o trabalho das mulheres casadas, e viúvas com filhos, a partir de 14 de

Janeiro de 1914. Quanto ás solteiras, e viúvas sem filhos, reduzir-se-ha, pelo menos, de 6 % annual, o numero das empregadas no trabalho nocturno até 14 de Janeiro de 1920, data a partir da qual ficará prohibido em absoluto o trabalho nocturno da mulher.

Art. 6.º O Ministro da Governação publicará antes d'aquella data o Regulamento inherente a esta Lei.



## Contra a combustão espontanea do carvão

Afim de evitar a combustão espontanea do carvão, ou de lhe evitar o desenvolvimento, o Sr. Razons, no congresso da «*Société française pour le progrès des sciences*», realizado ultimamente em Dijon, examinou, primeiramente, as transformações inevitaveis que experimentam as diferentes especies de hulha collocada em monte, deduzindo em seguida as condições vulgares que favorecem a combustão, e d'ahi chegou a conclusões preconizadoras de certos processos praticos, que damos a seguir, e que o Sr. Razons julgou efficazes para tolher a auto-combustão do carvão, ou para detê-la quando declarada.

1.º Nos depositos de minas ou de explorações industriaes, em que haja necessidade de armazenar o carvão por mais de dois mezes, convem não armazenar em monte senão o carvão lavado.

2.º Para o carvão não lavado, armazenado quer nas minas quer n'outros depositos, é util collocar entre os montões, de distancia a distancia, registradores de temperatura que accussem o seu incremento.

3.º Quando se observe uma temperatura anormal no carvão não lavado, depositado nas minas, é preciso levá-lo immediatamente ao lavadouro.

4.º Quando se observe um aquecimento anormal no carvão situado no deposito de uma fabrica, é preciso, pelo menos, remexer o montão com uma pá, para fazer baixar a temperatura.

5.º Por ultimo, para limitar e mesmo para annular os perigos, que possam resultar de um principio de auto-combustão, é preciso deter a combustão encetada, por meio de um corpo liquido ou gazooso não combustivel que se lhe addicione.



## ESCHOLA DOS ESTUDOS SUPERIORES SOCIAES

Entre os cursos professados em 1913 na «*École des Hautes Etudes Sociales*» de Paris, contar-se-hão os seguintes:

1.º O jornalismo e as questões ferroviarias.

2.º O syndicalismo patronal.

Este ultimo será feito pelo nosso collega, o Sr. A. Pawlowski, redactor principal do «*Journal des Transports*» de Paris.

O Sr. Aulneau, advogado, tratará d'estes dois pontos: «*A Expansão commercial da America*»; e «*O Canal do Panamá e as linhas de navegação ao Pacifico*».



## Monte-pio Official

Sob a presidencia do general Sr. Encarnação Ribeiro, secretariado pelos Srs. Carlos da Silva Oliveira e Julio Costa Monteiro, reuniu-se, hontem á noite, a direcção da assembleia geral d'este estabelecimento.

Depois de lida a acta, o Sr. Baptista Ferreira apreciou largamente a concessão dada á familia de um socio pensionista.

Ao entrar-se na ordem da noite, que era para discussão do relatorio e contas da ultima gerencia, a assembleia resolveu levantar a sessão, visto esse relatorio não ter sido impresso e distribuido pelos socios, como preceitua o regulamento d'este monte-pio.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## O Senhor da Serra de Semide

As romarias são ainda hoje, e sê-lo-hão por bastante tempo, enquanto outra coisa não haja que mais captive o povo pouco culto, um dos melhores pretextos para umas horas de bella folia, em que o trabalhador em pleno dia de sol e ar limpo, se vae procurar refazer da monotonia da vida quotidiana.

A razão de ser da romaria é quasi para todos uma questão secundaria; muitos mesmo, a melhor parte por certo, nunca se deram ao trabalho de esquadrihar na lenda que a envolve; é o costume, a tradição, e esse costume e essa tradição dão-lhes o bastante para um dia de goso.

Os outros, os cultos, também vão á romaria, e acham-na bella, empolgante, uma *fita* de scenas pictorescas, repassadas de ternura, de ingenuidade, de malicia, d'amor e religiosismo em completa promiscuidade. E com franqueza, só quem ainda não assistiu ao espectáculo que offerecem essas tradicionaes costumeiras populares, é que poderá desdenhá-las.

Para a observação da indole de um povo, dos seus habitos e costumes, nada ha de melhor que a romaria.

Aquella mulher afogueada pelo sol que lhe tisa as faces, vae cumprir a promessa que fez em tal dia do anno á Nossa Senhora X ou ao Senhor Y—são tantas as divindades da invocação do povo—para que o marido ou o filho se vejam curados d'uma chaga ou das maleitas que o apoquentam. Foi bem succedido, quiz o acaso que elle se curasse; ella ali vae, vestida com o melhor fato domingueiro, coberta de bellas arrecâdas que lhe custaram o melhor do suor do seu rosto, e com o coração cheio de fé, a alma a sorrir uma alegria santa, que é a melhor das alegrias ainda.

Aquella rapariga de seios opulentos, ancas roliças, toda ella a ferver-lhe o sangue, transpirando vida e amor prometteu uma vella ao Senhor da Serra se este lhe desse um noivo,—um rapaz bonito e bom, são e puro como ella.—Vae á romaria, lá está o rapaz. Duas horas de namoro em verso—e que verso, a verdadeira poesia,—e á tarde, de volta, á luz crepuscular, toda ruborizada, recebe, offegante, os beijos ardentes que o rapagão em chamas d'amor, lhe depõe ousadamente nas faces.

Pouco tempo depois, mais um feliz casal apparece na freguezia, fazendo inveja aos solteirões e fazendo despertar famosas recordações do passado aos paes, cujos olhos se marejam de doces lagrimas.

Mas, agora vêmos que iamos entrando muito pelo amago das coisas bellas.

Vamos pois ao fim, que não é bem a apologia das romarias, nem coisa que se pareça. E' unicamente fazer saber aos nossos leitores que são apreciadores do genero, que nos dias 12 a 24 d'este mez tem logar em Semide a tradicional romaria ao Senhor da Serra. E' um Senhor da Serra como outro qualquer, o quadro é que não é bem egual aos que já temos visto em outras localidades.

Vão ver, vão ver, e para isso não ha que gastar muito dinheiro, porque os caminhos de ferro, no desejo de ganharem dinheiro e darem facilidades ao publico, fazem serviço especial a preços reduzidos, cuja validade é de 12 a 24, tanto para ida como para a volta, pelos comboios ordinarios, excepto os rapidos, e pelos supplementares que se realizam, um de ida que parte de Coimbra ás 6 horas para chegar a Trémua, ás 6,32, e outro de volta de Trémua ás 21 para chegar a Coimbra ás 21,28.

Vendem bilhetes d'este serviço especial as estações de Pombal até Ovar, de Leiria até Figueira e Verride, e de Carvalhosa até Louzã.

Aproveitem, pois, e á volta digam-nos se foi ou não bem empregado o tempo e o dinheiro.

## Feira annual em Caldas da Rainha

Começou hontem e termina amanhã a importante feira que todos os annos se realiza na formosa villa de Caldas da Rainha e para a qual a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes organizou serviço especial a preços reduzidos, de Lisboa a Caldas e volta, que tem sido muito aproveitado.

A validade dos bilhetes para o regresso termina no dia 18.

## Festas em Coruche

Terminam no dia 18 as grandiosas festas á Senhora do Castello que, como nos annos anteriores, principiaram no dia 14 em Coruche.

Para estas festas, que teem decorrido com desusado esplendor, estabeleceram a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes bilhetes das estações de Lisboa até Abrantes e das da linha de Vendas Novas para Coruche e volta a preços muito reduzidos, válidos para ida de 13 a 18 e volta de 15 a 20.

Espera-se que a concorrência já muito numerosa nos dois primeiros dias das festas, ainda seja mais avultada nos ultimos.

## Festas da Agonia em Vianna do Castello

A feira da Agonia e as festas que todos os annos se realizam n'este mez na mais linda cidade do Minho, são pelo seu caracteristico e deslumbrante aspecto, das mais bellas que se realizam no nosso paiz.

Já nos temos a ellas referido em annos anteriores mais ou menos pormenorizadamente; não entraremos pois, hoje que o espaço no-lo não permite, na sua descripção, limitando-nos apenas a chamar para ellas a attenção do publico.

Como dissemos no nosso ultimo numero, os caminhos de ferro estabelecem bilhetes a preços reduzidos por essa occasião.

Esses bilhetes são validos para ida de 15 a 19 e volta de 18 a 22, pelos comboios ordinarios, excepto os rapidos e os seus preços são os seguintes:

	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
De Lisboa R.....	5\$500	3\$900
» Santarem.....	4\$330	3\$110
» Torres Novas.....	4\$080	2\$920
» Abrantes.....	4\$300	3\$090
» Portalegre.....	5\$400	3\$900
» Elvas.....	6\$100	4\$400
» Paialvo.....	3\$910	2\$810
» Pombal.....	3\$450	2\$480
» Coimbra e Coimbra B....	3\$400	2\$440
» Coruche.....	5\$140	3\$490
» Vendas Novas.....	5\$500	4\$000

N'estes preços está incluído o imposto do sello e o de assistencia.

Com preços tão reduzidos deve sem duvida ser grande a concorrência a Vianna durante as festas.

## Tourada na Figueira da Foz

Depois de amanhã, 18, deve realizar-se na cidade da Figueira da Foz uma magnifica corrida de touros, cujo programma é deveras attrahente.

Por esse motivo as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta, estabeleceram um serviço de



bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, das suas principais estações, validos para ida de 15 a 18 e para volta de 18 a 21, por todos os comboios ordinarios, excepto os rapidos.

Os preços dos bilhetes de Lisboa a Figueira e volta são:

4\$910 em 1.<sup>a</sup> classe, 4\$080 em 2.<sup>a</sup> e 2980 em 3.<sup>a</sup>.

Os aficionados que aproveitem.

### Viagens economicas de Figueira a Luso-Bussaco

A Companhia dos Caminhos de ferro, da Beira Alta organisou um serviço especial de viagens entre Figueira e Luso-Bussaco a preços reduzidos, em todos os domingos do corrente mez e do de Setembro proximo.

Os preços d'esses bilhetes validos unicamente para os comboios 103/101 que parte da Figueira ás 10 e 31, e 102/104 que parte de Luso ás 19 e 21, são de 800 reis em 1.<sup>a</sup>, 600 em 2.<sup>a</sup> e 400 em 3.<sup>a</sup> classe, imposto do selo incluido.

Estes comboios tambem podem ser aproveitados pelos passageiros portadores de bilhetes do serviço ordinario ou d'outro serviço especial, não só das estações de Figueira e Arazede, como de Cantanhede e Pampilhosa.

### Vagões d'eixos intermutaveis

Já foi approvada pelo nosso Governo e vae entrar em vigor a partir de 20 do corrente, a tarifa internacional n.º 309 que regula o transporte dos vagões de eixos intermutaveis que já estão transitando entre França e Portugal, aos quaes já nos temos referido e ainda, mais de espaço, nos referiremos.

### Ramaes das Minas de Nogueirinha e Alvito

Por um Aviso publicado pelos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Direcção do Sul e Sueste, que distribuimos com o presente numero, foram ampliados a partir de hontem aos ramaes das Minas de Nogueirinha e de Alvito as tarifas especiaes combinadas entre as suas redes P. n.º 9 e P. n.º 11 de pequena velocidade.

### Feira em Villa Viçosa

Realiza-se nos dias 29 a 31 d'este mez em Villa Viçosa a feira annual, a mais importante do concelho que costuma sempre ser muito concorrida.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabelece durante os dias da feira um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das suas principais estações para Villa Viçosa.

Esta villa, uma das mais formosas do Alemtejo, com as suas muralhas e o castello a attestarem as suas nobres tradições historicas, offerece grande interesse ao viajante.

### Notas de expedição em Grande Velocidade

Segundo um Aviso que a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acaba de publicar, a começar no dia 1 do proximo mez de setembro, será adoptado um novo modelo de notas de expedição em Grande Velocidade, que substituirá a actual que, desde a data referida, deixará de ser acceita nas estações d'estas linhas para transporte de mercadorias n'aquella velocidade.

### Tarifa de bilhetes reduzidos

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, ampliou, a partir do dia 10 d'este mez, a sua tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre varias estações, estabelecendo bilhetes entre a estação de Montemor e as de Torre da Gadanha e de Vendas Novas, nas condições do «Aviso ao Publico» que acaba de publicar.

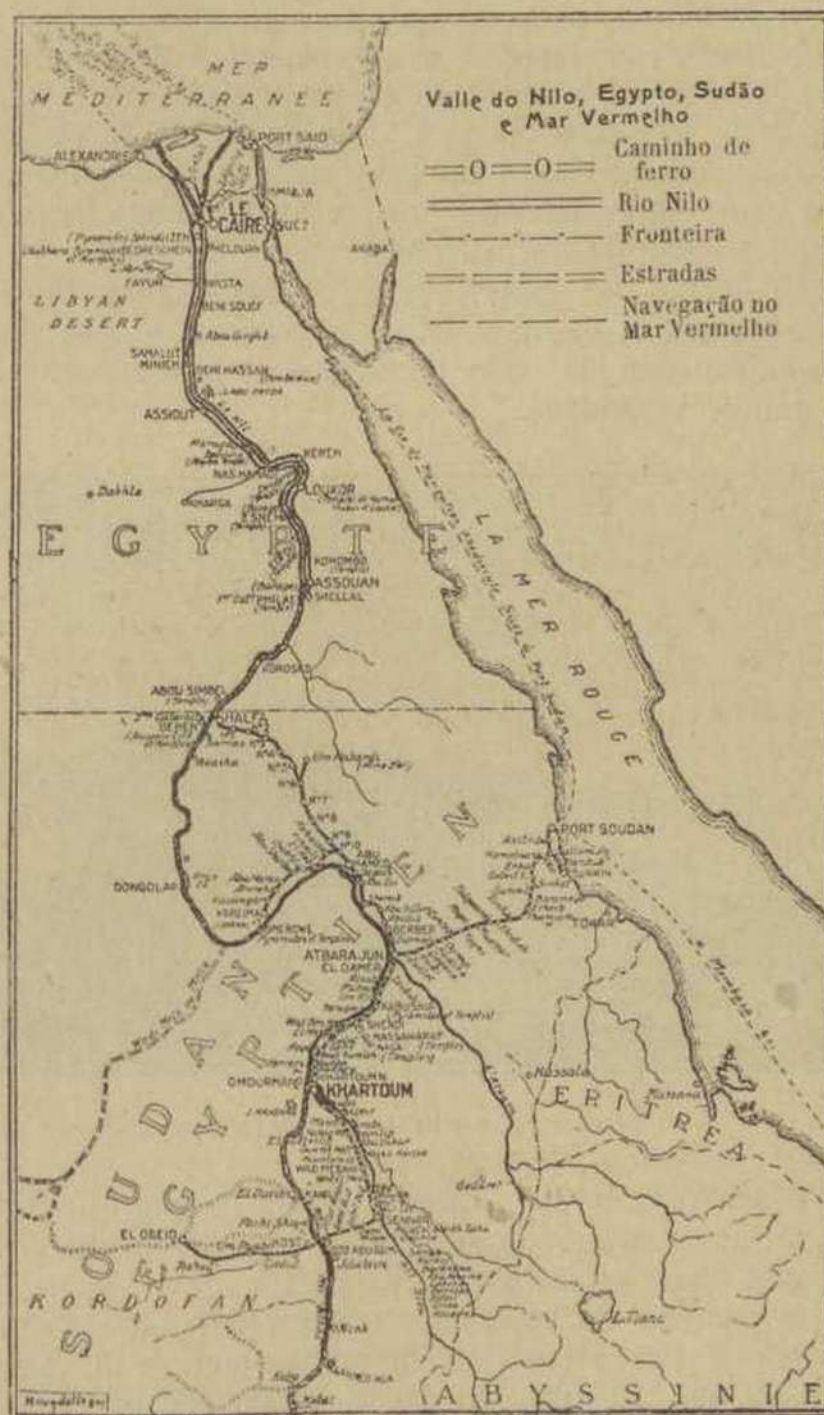


XIV

De Assuan a Wadi Halfa. — Um vapor que parte tarde. — Expresso de passageiros com mercadorias. — Uma maravilha n'uma rocha. — Frio... tropical.

Continuando a viagem para a Baixa Nubia toma-se, de novo, o caminho de ferro até Shellal, onde o comboio vae mesmo até o caes de embarque.

Para mais elucidacão dos nossos leitores, damos aqui o extracto de uma carta franceza do itinerario que temos seguido e vamos seguir no Egypto, Sudão e Mar Vermelho.



Como não ha ainda, e não haverá por muito tempo, caminho de ferro entre Shellal e Wadi Halfa, ha que passar ahi ao vapor que faz esse trajecto pelo Nilo.

Acaba alli o serviço dos caminhos de ferro egypcios, que é bom, como dissemos, e começa o do Governo do Sudão.

O vapor *Sudan* espera-nos, e n'elle já, com antecedencia, temos tomado as *cabines* necessarias. Para alojamento, largo tempo nos fica, porque o comboio chega ás 4 horas (e não ha outro mais tarde) e o vapor só parte ás 7.

Já aqui temos uma demonstracão de mau serviço a que não sabemos achar explicacão.

Sendo uma das partes mais interessantes da viagem a sahida do grande lago artificial que a barragem forma em



Shellal, e os primeiros 100 kilometros até Amada, se o vapor partisse pelas 3 horas, os excursionistas gosariam todo este bello percurso; veriam o attrahente panorama do rio, com os templos de Philæ; depois as grandiosas cadeias de montanhas selvagens de Kalabié que limitam o horizonte, os palmeirões sahindo das aguas, as successivas curvas do rio, apertando-o entre margens bem cultivadas e extremamente pictorescas.

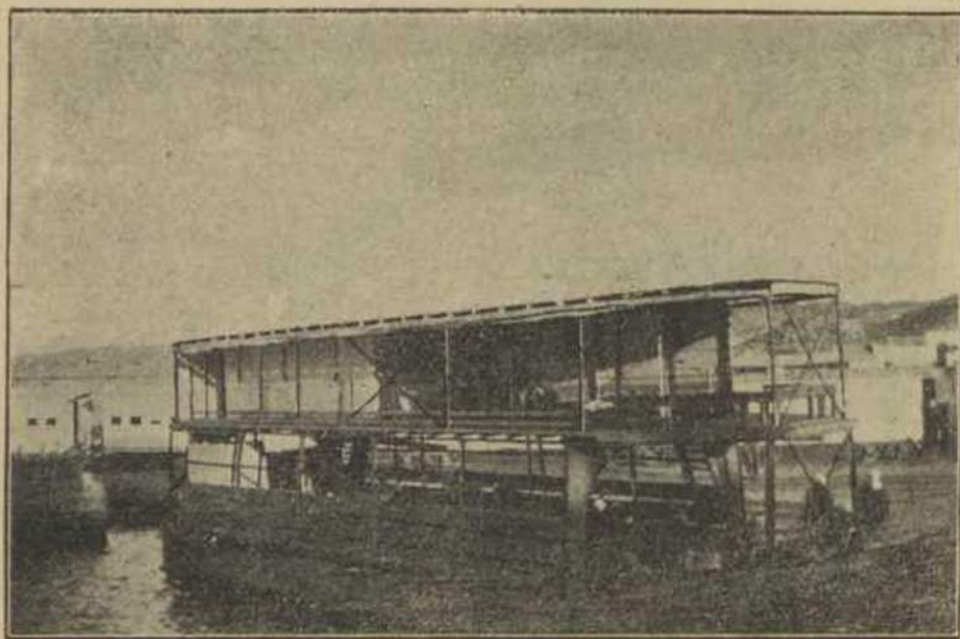
Mas nada d'isso se vê—apenas, se distinguem mal, e se lastima não verem melhor, as *silhouettes* dos montes e dos arvoredos—porque já ás 7 horas, no inverno, a noite desce sobre nós pouco depois.

O trajecto que vamos fazer em barco é de 208 milhas ou 334 kilometros, em que se empregam umas 42 horas, incluindo a paragem, durante a segunda noite.

O vapor, mais modesto que o *Nubia*, a que anteriormente nos referimos, é, comtudo, muito commodo e extremamente asseado. Tem tambem, como os outros, roda á popa. A' proa é um salão envidraçado, para os turistas gosarem o panorama da viagem.

Isto na terceira coberta, reservada á passageiros de 1.<sup>a</sup>, cujo bilhete custa 406 piastras (20\$300 reis) ou com os bilhetes circulatorios a que n'outro artigo nos referimos. A segunda coberta, de accomodações mais modestas, leva passageiros de 2.<sup>a</sup>, cujos preços de passagem não são annunciados para que não sejam aproveitados pela gente que viaja por prazer. Na 1.<sup>a</sup> coberta é a cozinha, a tripulação e a machina.

Ha ainda 3.<sup>a</sup> classe, para arabes e gente do povo, n'uma barcaça, de que damos a gravura, que se liga ao lado do vapor, levando tambem esse barco mercadorias de grande velocidade.



Barcaça que vae ligada ao vapor «Sudan»

E aqui está o vapor a que a administração do «Sudan» faz reclamo, chamando-lhe pomposamente «um serviço de turismo igual ao melhor do Baixo Nilo»!

A addição da barcaça lateral prejudica o andamento, porque a navegação é, em muitos pontos, difficil, e na viagem que fizemos deu em resultado encalhar o vapor, no segundo dia, causando a quebra de uma pá e o entortamento da cana do leme, que deu um trabalho colossal a substituir e causou a demora de tres horas e meia.

Os preços que acima indicamos não incluem comida, que se paga á parte por 120 piastras (6\$000 reis) pelo dia e meio que passamos a bordo; bebidas á parte. E' boa a cozinha, mas, como se vê, bem paga.

Na primeira noite o vapor marcha sempre, fazendo a machina um razoavel ruido. Acordamos no dia seguinte entre paredes de rochedos, em que vemos numerosos buracos a que os egypcios chamam *spéos*, destinados a sepulturas de individuos notaveis. O vapor não pára.

Ao romper da manhã passamos o tropico de Cancer.

Em breve, á esquerda, vemos os restos demolidos da grande fortaleza romana de *Kasr Ibrim*, construida no

mais alto cume da montanha em maravilhosa situação strategica, como sentinella vigilante da navegação e das estradas nubianas.

Na outra margem deparam-se-nos numerosas capellas commemorativas, do templo de Thutmosis III (1515 a



Os colossos do templo de Abou-Simbel

1461 annos antes de Christo) o grande rei que conquistou a Syria e espalhou a influencia egypcia na Asia Menor.

Vamos encontrando aqui a tendencia para um novo systema de fundação de edificios tumulares e religiosos.

Cada terra com seu uso, diz o proverbio, e o uso aqui não é já a elevação de construcções, de templos e monumentos funerarios, estatuas etc, mas o de aproveitar a propria montanha para n'ella abrir cavernas ou lapidar colossaes figuras e maravilhosas ornamentações.

Vamos assim aguçando o appetite para admirarmos os extraordinarios templos de *Abou-Simbel* que deviam ser o grande fecho da viagem n'esse dia.

Mas a demora no encalhe do vapor fez-nos atrazar, e só á noite chegamos aos 280 kilometros da viagem, onde paramos, para, na manhã seguinte, admirar essa prodigiosa obra que os esforços do explorador Burekhard conseguiram descobrir, ha justamente um seculo.

O vapor atraca junto á praia e ahi passamos a noite, parados, com o aviso de que quem quizer ver os templos tem que se erguer ás 5 e meia da manhã.

A essa hora, com effeito, já o arabe nos bate á porta do camarote, trazendo-nos a chavena do chá com as quatro bolachinhas da ordem.

Ás 6 está toda a gente na praia, caminho dos templos, que são a uns 200 metros apenas, por terreno facil.

Caso inesperado: o frio é intenso! Temos, no vapor, 12 graus centigrados e cá fóra bem menos; felizmente que o sol se vae levantando para nos aquecer, e para nos dar uma impressão nova, pela qual agradecemos ter deixado a visita para de manhã: é que o templo principal está perfeitamente orientado ao nascente, de forma que o sol penetra n'elle perfeitamente a direito, illuminando-o até a sala do fundo, á distancia de cerca de 50 metros da porta.

O templo-caverna de Abou-Simbel, sendo o ultimo que se visita n'esta viagem, situado o mais ao sul de todo o nosso percurso, é uma digna chave de ouro da excursão no alto Nilo.

E' que aquelle santuario é tão especial, tão extraordinario, que nenhum outro no mundo se lhe compara.

Digamos desde já que tendo elle 80 metros de fundo por 50 de largura e 30 de altura, foi *todo elle* talhado na rocha viva, e não só talhado mas conservando-se, na propria rocha, os blocos necessarios para as estatuas que o ornamentam, sem a addição de um unico pedaço de pedra, por pequeno que fosse.

O visitante, ao defrontar-se com aquella maravilha, fica



por tal forma impressionado que estaca, a admirá-la sem vontade de avançar para a ver no interior.

A fachada, toda ella coberta de esculpturas, é ornamentada por 4 colossos de 20 metros de altura, aos dois lados da porta, representando o rei Ramsés II sentado.

A esculptura é perfeita e os traços das enormes estatuas d'uma doçura extrema.

No interior, a sala principal é dividida em tres naves por dois renques de 8 pilares, aos quaes se encostam estatuas do mesmo rei, de pé, de 10 metros de altura e também artisticamente trabalhadas.

A' direita e á esquerda abrem-se ainda 12 salas diferentes, e ao fundo o *Santo dos Santos* (equivalente ao nosso altar-mór) cujas paredes e tecto são, como o corpo do edificio, ricamente esculpidas.

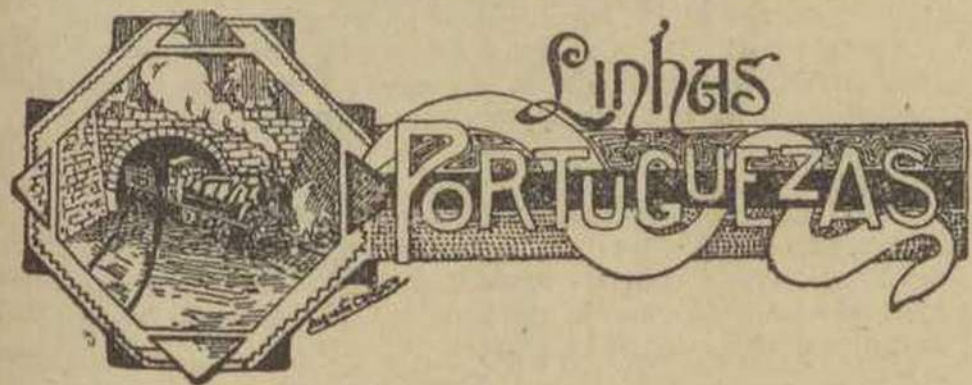
O santuario era consagrado a Amon, rei de Thebas, e a Harmakhis, rei de Heliopolis, as duas principaes divindades do Egypto.

Ao lado d'este templo ha um outro no mesmo genero mas muito mais pequeno e inferior em valor artistico.

D'este ponto em diante a viagem não tem interesse durante as quatro horas que se levam até Wadi Halfa (ou em pronuncia portugueza Uadi-Alfa) onde o vapor atraca ao caes, e um enxame de moços se disputam a honra de nos levar a bagagem ao comboio.

A honra só, porque umas grandes taboletas avisam os passageiros com bilhetes directos de que nada devem pagar pelo carroto dos volumes.

Mas sempre se lhes dá alguma coisa, porque o *bakchi-che* é doença endemica de todo o Egypto, mesmo do que está sob o directo dominio inglez.



**Guadiana.**—Vae proceder-se a nova vistoria á ponte sobre o Guadiana, pela commissão de verificação das pontes e construcções metallicas.

**Benguella.**—A linha ferrea de Benguella ficou assente, em Julho ultimo, até ao Huambo, na extensão de 430 kilometros. Espera-se a inauguração, até este ponto, no proximo Setembro. A receita, em Maio, foi de 46:427\$280, contra 31:279\$300, em igual mez anterior. Em Junho foi a receita de 41:000\$000 e a despesa de 31:000\$000.

**Moçambique.**—Em reunião da commissão parlamentar de senadores e deputados coloniaes, foi resolvido, entre outros assumptos, pedir a auctorização para o Governo explorar ou contractar a construcção de um caminho de ferro que siga de uma das bahias da costa de Moçambique até á fronteira do Nyassa inglez.

**Valle do Vouga.**—Deram entrada na repartição de caminhos de ferro do ministerio do Fomento, e afim de serem devidamente authenticados, os desenhos (2.ª collecção) do projecto do caminho de ferro do Valle do Vouga (Jafafe a Vizeu), e os mappas dos alinhamentos rectos e curvos e dos traineis do mesmo caminho de ferro.

**Valle do Sado.**—Em virtude do emprestimo de 2:400 contos, destinado á construcção do caminho de ferro do Valle do Sado, vão tomar grande desenvolvimento as obras respectivas, bem como as do ramal do Barreiro a Cacilhas.

No nosso «Boletim Commercial e Financeiro», falla-se desenvolvidamente do emprestimo para estes caminhos de ferro, bem como n'um outro artigo inserto n'este numero da nossa *Gazeta*.



### Hespanha

Foi publicada na *Gaceta*, do paiz vizinho, uma *real orden* do Ministerio do Fomento, mandando abrir concurso para a construcção de um caminho de ferro estrategico entre Orense e Portugal, passando por Ginzo de Limia e Verin. O prazo do concurso é de dois mezes, e as principaes condições as seguintes:

«Esta linha ligar-se-ha a todas que concorram em pontos por ella servidos, embora de diversa largura de via, entendendo-se por ligação o facto da confluencia n'um molhe commum que facilite os transbordos.

As pendentes, em geral, não deverão exceder 20 millesimas, e o raio das curvas não será inferior a 1,20 metros.

O peso do carril será, pelo menos, de 30 kilogrammas por metro, e nas rampas extensas, com declives de 15 a 20 millesimas, não será inferior a 35 kilogrammas.

O material de tracção será fixado, em vista do plano e perfil da linha, das prescripções relativas á tracção e composição dos comboios, e tendo em attenção que deverá a linha permitir que a percorram comboios de tropas de todas as armas, com o seu material correspondente e á velocidade de 25 kilometros á hora.

Este caminho de ferro deverá ser dotado de material apropriado para o transporte de peças de artilharia de 6,87 metros de comprimento e do peso maximo de 6.300 kilogrammas.

Nos projectos poderá adoptar-se a tracção electrica, desde que se demonstre ser esta preferivel á tracção a vapor, no caso sujeito.

A linha não deverá passar pela vanguarda dos pontos fortificados, nem d'aquellas posições, que, pelas suas condições especiaes de situação e outras, hajam de ser occupadas militarmente, constituindo nucleos de defesa.

O auctor do projecto approvedo terá os direitos que as leis e regulamentos de caminhos de ferro secundarios e estrategicos, conferem.

Prohibe-se o aproveitamento de estradas ou outras vias ordinarias, permitindo-se sómente o do cruzamento das mesmas, e nas melhores condições.

Os projectos só poderão ser firmados por profissionaes com diploma conferido em Hespanha.

Este caminho de ferro estrategico de Orense á fronteira portugueza deve ligar-se aqui á linha que vem da Regua (Valle do Corgo) e que será prolongada de Vidago a Chaves e fronteira. Esta linha é também de 1 metro. Em Orense irá á estação actual da linha de Orense a Vigo.

O Governo hespanhol encontra-se auctorizado, por decreto de 22 de julho ultimo, a pôr a concurso a construcção dos troços do caminho de ferro de Ripoll a Puigcerdá, e o troço de origem da via-ferrea de Lerida a Saint-Girons (secção Lerida a Balaguer).

Vae estabelecer-se em breve, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongados, um serviço de carros automotores (ou seja de automoveis) completamente novo em Hespanha, como de resto na Peninsula. Esse serviço será entre São-Sebastião e Zarauz, de começo, e mais tarde, dando aquelle bom resultado, entre São-Sebastião e Deva.

Os carros, cuja construcção já vae muito adeantada, caminharão, sem reboque, nos raihes da via-ferrea, como se fossem verdadeiros tremvias, e serão muito amiadados.

O exorço de tracção obtem-se, como em quaesquer automoveis, por um motor de gasolina situado na deanteira dos carros, com a potencia de 80 cavallos, com quatro cylindros, e que move um dynamo de 70 a 75 cavallos, accionando dois motores de 35 HP cada um, sendo n'esta parte o systema analogo ao usado nos tremvias. Levando cada carro o seu aparelho gerador de força, é obvio que não é preciso nenhum cabo conductor.

Os carros compõem-se de dois compartimentos, um de 1.ª classe com nove logares, e outro de 2.ª com vinte e tres.

Em virtude da grande affluencia de viajantes na zona servida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongados, grande será o exito obtido com este melhoramento.

### Allemanha

O *Reichsanzeiger* de 29 de Junho publica o texto da lei relativa á construcção das vias ferreas na Prussia. Entre outras citam-se as seguintes despesas: 88.472:000 marcos destinados á construcção de linhas de primeira classe e de ramaes e á aquisição do material circulante correspondente; 23.407:000 marcos dispendidos em desdobramentos e prolongamentos das linhas existentes; 41.108:000 marcos consagrados á construcção de linhas que ligarão entre si certas linhas existentes; 112 milhões de marcos para augmento do material circulante das linhas existentes e 7 milhões de marcos para o desenvolvimento das linhas de interesse local.





## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — *Obrigações privilegiadas de 2.º grau.* — Tendo a Assembleia Geral Ordinaria dos accionistas d'esta Companhia, de 15/29 de Junho ultimo, approvado as contas apresentadas pelo Conselho de Administração, relativas ao Exercício de 1911, sob reserva da diminuição de Reis 901:679:3034 da importancia dos productos do Exercício a attribuir ás Obrigações privilegiadas de 2.º grau, nos termos da Base 3.ª do Convenio de 4 de Maio de 1894, homologado pelo Tribunal do Commercio de Lisboa em 11 de Outubro do mesmo anno, e tendo um importante grupo de Accionistas considerado esta resolução como contraria aos termos da dicta Base 3.ª do citado Convenio, levou perante o Tribunal do Commercio, de Lisboa, o pedido de annullação d'esta deliberação da Assembleia Geral dos Accionistas.

O Conselho de Administração, em sua sessão de 3 d'este mez, decidiu pagar immediatamente ás obrigações privilegiadas de 2.º grau a parte não contestada do coupon; essa parte em dinheiro e o saldo n'uma cedula de pagamento eventual.

Em virtude d'esta resolução o Conselho de Administração tem a honra de informar os Srs. portadores de obrigações privilegiadas de 2.º grau, que lhes será paga, a partir de 25 de Julho corrente, inclusivé, a somma de Frs. 11,46 por obrigação de 3%; Frs. 15,28 por obrigação de 4%;

Mks. 13,75 por obrigação de 4½%; e Mks. 3,66 por obrigação de 3% privilegiadas «Beira-Baixa»; á razão de:

Frs. 10,75, liquido, por obrigação privilegiada de 3% de 2.º grau, contra entrega do coupon n.º 12;

Frs. 14,38, liquido, por obrigação privilegiada de 4% de 5.º grau, contra entrega do coupon n.º 12;

Mks. 13,75, por obrigação privilegiada de 4½% de 2.º grau, contra entrega do coupon n.º 12;

Mks. 3,66, por obrigação privilegiada de 3% «Beira-Baixa» de 1.º grau, contra entrega do coupon complementar n.º 7.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 25 de Julho corrente, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 12 e da 1 ás 4 da tarde, pelo cambio do dia e com excepção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1898 publicada no «Diário do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

O saldo eventual ser-lhes-ha ulteriormente pago, em conformidade com a decisão do Conselho de Administração, contra entrega, respectivamente, do coupon n.º 13 (para as obrigações de 3%, 4% e 4½% privilegiadas de 2.º grau) ou do complementar n.º 8 (para as obrigações de 3% privilegiadas «Beira-Baixa» de 1.º grau), que servirá de Cedula. — Caminhos de Ferro Portuguezes. — Lisboa, 22 de Julho de 1912. — O vice-presidente do Conselho de Administração. — *Ernst Daehnhardt.*

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Agosto de 1912.

O periodo de excitação da nossa politica interna vae felizmente serenando, depois de ter causado graves prejuizos não sómente ao commercio da capital e das provincias ameaçadas com a incursão das hostes realistas, como também nas povoações onde a actual estação de villegiatura tem corrido muito frouxa, em resultado das mesmas causas perturbadoras.

A tensão das relações diplomaticas entre os dois povos da Península, deve actualmente ser menor, em consequencia do Governo hespanhol parecer estar disposto a acceder em grande parte ás reclamações que, sobre assumptos politicos e de emigração, lhe tem sido apresentadas por Portugal.

Accresceu a tudo isto o facto do Brasil se ter offerecido aos dois paizes peninsulares como medianeiro para o bom termo dos nossos negocios diplomaticos pendentes.

Assignou-se, a 3 do corrente, o emprestimo de 2:400 contos, para a construcção do caminho de ferro do Valle do Sado, cujas negociações duravam já ha muitos mezes.

O emprestimo será feito em ouro, e garantido pelo fundo especial dos caminhos de ferro, vindo pois a constituir uma collocação segura e assás renumeradora dos capitais empregados.

Assignaram o emprestimo, por parte do Governo, os Srs. ministros das Finanças e do Fomento, e por outra parte os Srs. Antonio Joaquim d'Oliveira e Isidro José de Freitas (Banco Lisboa & Agores); Carlos Santos (Firma Fonsecas, Santos & Vianna); Jorge O'Neill e William Blek (Sociedade Torlades); e Eduardo John (Casa Henry Burnay & C.ª).

A amortização começará em 1915, abrangendo 120 semestres. A annuidade é de 143 contos.

A subscrição deve ser aberta em meados do corrente mez, devendo ser rapidamente coberta, em virtude das vantajosas condições em que ficarão os tomadores.

Falla-se em outros emprestimos, um de 5.400 contos para a aquisição de uma parte da nossa futura esquadra e outro de 70.000 contos para desenvolvimento da nossa defesa militar, terrestre e naval.

O balancete do Banco de Portugal, do 1.º semestre do corrente anno, comparado com o de igual data do anno anterior, manifesta as seguintes differencias:

As notas em circulação subiram de 78:940 contos, a 83:014 contos, com insignificante augmento na carteira commercial, que sobe de 17:128 contos a 17:846 contos. Nas contas do Thesouro (credito e supprimentos) nota-se o augmento de 16:638 contos para 21:254 contos, o que absorve e deixa ainda o augmento da circulação fiduciaria na importancia de 4.071 contos.

Nos depositos houve um augmento muito lisonjeiro para o Banco, (que é o unico que não concede juros) e que se cifrou em 4:601, sendo a cifra do ultimo balancete sómente de 1:712 contos.

Na carteira de titulos de credito figuram 3.752:955:5667 reis, contra 3.591:269:5839 do balancete de 28 de Junho de 1911.

Terminou, no Banco de Portugal, o leilão das joias que pertenceram á rainha Sr.ª D. Maria Pia. O leilão rendeu 351 contos.

Grande parte das joias foram adquiridas por Portuguezes, quer negociantes quer particulares, em competencia com varios representantes das mais celebres joalharias estrangeiras.

A alfandega de Lisboa rendeu no mez de Julho ultimo, 4:056 contos, mais 143 do que em igual mez do anno anterior, e figurando os cereaes com 6½ contos. A do Porto rendeu 660 contos, mais 88 contos do que em igual periodo do anno de 1911, e figurando os cereaes com 18 contos.

A Junta do Credito Publico tinha em 31 de Julho ultimo, os seguintes depositos á ordem, destinados aos varios encargos da nossa divida publica: no Banco de Portugal, 2.144:363:5825; em Amsterdam, na casa Lipmann, Rosenthal & C.ª, florins 24.244,07; em Basileia, no *Bankverein*, francos 103.856; em Berlim, no *Bank für Handel und Industrie*, marcos 4.589:324,50; em Bruxellas, na *Caisse Générale de Reports et de Dépôts*, francos 103.355,38; em Londres, na casa Baring Brothers & C.ª, £ 70.197-18-11, e em Paris, no *Crédit Lyonnais*, francos 7.844.700,42.

Por decisão do Tribunal do Commercio foram suspensas as resoluções da ultima assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em virtude dos protestos feitos por alguns accionistas.

No dia 13 do corrente, ás 8 horas e meia da noite reuniu extraordinariamente a assembleia geral da Associação Central da Agricultura Portugueza, afim de tratar das convenções commerciaes a estabelecer entre o nosso paiz, a Grã-Bretanha e a Hespanha.

Havia sido distribuido a todos os socios um parecer da comissão encarregada de estudar as referidas convenções e que abrangia os seguintes pontos: A) *Convenção com a Grã-Bretanha, relativa á modificação da escala alcoolica*; B) *Tractado de Commercio com a Hespanha*.

Está quasi concluida a amoedação de 100:000 rupias, em prata, destinadas ao Estado da India. É a primeira moeda da Republica que sahirá da Casa da Moeda. Tanto o desenho como a gravura, são trabalho do primeiro gravador d'aquelle estabelecimento Sr. Venancio Alves. A nova moeda da Republica, para a metropole, deverá entrar em circulação cerca do dia 5 de outubro proximo, na quantidade de algumas centenas de contos em moedas de 50 centavos (actuaes 500 reis).



## Curso de cambios, comparados

Apesar da epocha do anno não ser das mais propicias, por se acharem muitos capitalistas em villegiatura, a subscrição para o empre-timo de 2:400 contos, foi muito concorrida, tendo os pedidos excedido as previsões.

Entre os subscriptores consta que figura o Monte-pio Geral.

A subscrição encerrou-se a 14 d'este mez.

Os cambios tiveram uma certa melhoria, vendendo-se hoje a libra a 4\$930 e comprando-se a 4\$880.

O Rio-Londres cota 16 <sup>13</sup>/<sub>64</sub> ou 14\$812 reis fracos por esterlino.

	EM 15 DE AGOSTO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	48 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>	48 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	48 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
" 90 d/v .....	49 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	—	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—
Paris cheque .....	585	588	584	587
Berlim " .....	240 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	241 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	240	241
Amsterdam cheque .....	407	409	407	409
Madrid cheque .....	920	930	915	925

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	AGOSTO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	37,85	37,85	—	37,85	37,85	—	37,65	37,70	37,70	37,70	37,70	37,70	37,70	—
Divida Interna 3% coupon .....	37,75	37,70	37,70	37,70	37,70	—	37,65	—	37,65	37,70	37,60	37,65	37,65	—
" 4% 1888, c/premios .....	—	20,100	20,100	20,200	—	20,200	20,200	—	—	—	20,200	20,200	20,200	—
" 4% 1888/9 .....	54,000	—	—	53,800	—	53,800	54,000	54,000	53,900	53,900	—	—	54,000	—
" 4% 1890 .....	—	47,800	—	—	—	48,000	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	8,800	8,800	—	8,800	8,800	—	8,850	—	8,800	—	8,850	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	79,500	—	80,000	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie .....	64,300	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	64,400	—
" 3% 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,300	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie .....	66,700	—	66,800	66,800	—	66,800	66,800	66,800	—	66,800	—	66,800	66,700	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	—	153,000	—	153,000	153,000	153,000	—	—	153,000	153,000	153,000	—	—
" Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	131,000	—	131,200	—	—	—	131,500	—	—	—
" Nacional Ultramarino .....	96,000	—	—	96,000	96,000	96,000	96,500	96,500	—	—	96,500	—	96,500	—
" Lisboa & Açores .....	96,500	—	96,700	—	—	97,000	—	—	—	—	97,000	97,000	—	—
Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	67,500	—	64,200	64,200	—	—	—	63,500	—	63,400	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	58,300	58,300	58,000	—	58,500	58,500	58,500	58,500	—	58,500	58,500	58,500	58,500	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa .....	—	86,800	—	—	—	—	—	—	87,000	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	62,500	—	—	62,200	—	—	—	62,300	62,600	62,700	62,700	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	46,800	—	—	—	—	46,800	46,700	46,700	46,600	46,500	46,400	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	15,500	—	—	—	—	—	15,500	15,600	—	—	15,600	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	61,000	—	—	—	—	—
prediaes 6 % .....	—	—	—	—	—	87,000	—	—	—	—	—	—	87,000	—
" 5 % .....	80,000	—	79,600	80,000	79,600	79,800	79,600	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % .....	—	—	—	—	77,000	—	77,000	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	65,15	—	—	—	65,10	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	298	302	302	305	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	36,50	37,50	37,50	37,50	37	37	37	37	37	37	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	310	308	315	320	319	319	321	320	321	316	312	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau ..	236	235	237	235	235	—	235	236	235	235	235	235	—	—
Companhia da Beira Alta .....	280	280	277	282	284	284	—	290	286	—	281	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	168	170	170	172	173,50	178	180,10	182	180	181	178	182	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez .....	65	65	—	—	65	65	65	65	65	65	65	65	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa	—	88,06	—	88,25	—	88	88,25	—	—	—	88,18	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA				
		1912		1911		Differença em 1912	1912	1911	Differença em 1912		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas	{ Réde geral . . . . .	29	Julho	1.073	3.453.375.000	1.073	3.391.245.000	+ 62.130.000	3.218.429	3.160.526	+ 57.903
	{ Vendas Novas . . .	"	"	70	62.439.000	70	54.812.000	+ 7.627.000	891.983	783.028	+ 108.957
	{ Coimbra a Louzã . .	"	"	29	17.611.000	29	15.710.000	+ 1.901.000	607.275	541.724	+ 65.551
Sul e Sueste . . . . .	31	"	681	1.027.747.100	681	883.584.225	+ 144.162.875	1.509.173	1.297.480	+ 211.693	
Minho e Douro . . . . .	20	"	433	957.952.000	433	976.279.585	- 18.327.585	2.212.360	2.254.687	- 42.327	
Beira Alta . . . . .	24	Junho	253	243.945.678	253	240.332.775	+ 3.612.903	964.212	949.931	+ 14.281	
Companhia Nacional . . . . .	29	Julho	185	91.834.310	185	91.286.487	+ 547.823	496.401	493.440	+ 2.961	
Guimarães . . . . .	31	Maio	56	54.015.025	56	53.004.955	+ 1.010.070	964.554	946.517	+ 18.037	
Porto á Pova e Famalicão . . . .	"	"	64	59.971.564	64	61.480.375	- 1.508.811	937.055	960.630	- 23.575	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas		
Norte de Hespanha . . . . .	20	Julho	3.681	79.386.724	3.681	70.253.441	+ 9.133.283	21.566	19.085	+ 2.481	
Madrid-Zaragoza-Alicante . . . .	"	"	3.664	69.444.406	3.664	61.021.698	+ 8.422.708	18.953	16.654	+ 2.299	
Andaluzes . . . . .	31	"	1.083	15.109.058	1.083	13.048.332	+ 2.060.726	13.951	12.048	+ 1.903	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	"	"	777	5.668.454	777	5.319.274	+ 349.180	7.295	6.845	+ 450	



# 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 591)

A conservação ordinaria da via continuou a ser cuidadosamente feita como precedentemente. O quadro seguinte mostra a quantidade de ballastro, travessas e carris, empregados n'esta conservação, não incluídas as grandes renovações.

Designação	1910	1911
Ballastro — metros cubicos		
Pedra britada.....	59:454	46:922
Areia .....	4:035	1:325
Travessas — unidades.....	111:397	122:010
Carris — " .....		
De 40-45 kg. por metro	140	251
De 30 kilogrammas..	1:147	969

Os trabalhos de renovação da via na linha de Leste, substituindo-se os carris existentes por outros de 40 kilogrammas por metro, estão concluídos entre o Entroncamento e Abrantes.

Concluiu-se igualmente a substituição dos carris de 40 kilogrammas por outros de 43 na linha descendente do tunnel do Rocio.

### Trabalhos extraordinarios realizados em 1911

Os trabalhos extraordinarios e a compra de material circulante levados á conta do Exercício de 1911 elevam-se a 367:450\$208 réis.

Além d'estes trabalhos, a somma de 101:679\$034 reis retirada no ultimo anno para liquidação e despesas de exercicios anteriores foi applicada para saldar trabalhos extraordinarios.

A importancia total dos trabalhos extraordinarios liquidados em 1911 é a seguinte :

Para material circulante.....	245:817\$931
Para utensilios e ferramentas.....	17:097\$817
Para novas construcções e trabalhos complementares.	206:213\$494
<b>Total.....</b>	<b>469:129\$242</b>

No começo d'este relatorio foi dicto e aqui o recordamos, que a construcção da segunda via ficou concluída entre Pombal e Alfarellos. Tambem, como acima alludimos, recebemos n'este anno 10 locomotivas de grande velocidade do mais moderno typo e 200 vagões para mercadorias, sendo 140 de bordas altas e 60 cobertos. Nas officinas da Companhia foram construídos 20 vagões de bordas altas; proseguiu-se no melhoramento de ferramenta, e continuou-se, em obediencia ás exigencias mais urgentes da exploração, com as modificações e ampliações de algumas estações, officinas e depositos.

NOTA. — O augmento de Rs. 248:937\$958, indicado no quadro Despesas de 1911 comparadas com 1910 a pag. 13 comprehende, além da rede propria, a rede alheia explorada pela nossa Companhia e diz respeito somente ás despesas da Direcção e seus Serviços, enquanto que o algarismo 247:183\$005 refere-se aquellas mesmas redes, encontrando-se diminuído de Rs. 1:664\$053 por menor despesa n'este Exercício de 1911 nos gastos de Administração e seus Serviços.

Se tomarmos somente o augmento relativo á rede propria, cifrar-se-hia quanto á Direcção Geral e seus Serviços, pela somma de Rs. 210:169\$332 (numero indicado no quadro das Despesas acima referido), da qual haverá a deduzir a diminuição das correspondentes despesas da Administração e seus Serviços na importancia de Rs. 2:344\$901 (differença entre 1910 165:561\$920 e 1911 163:217\$019, obtendo-se a verba de Rs. 247:824\$431 para o respectivo augmento das despesas, conforme indicado no quadro a pag. 6.

As differenças das despesas entre a rede propria e a alheia, proveem do systema de divisão das nossas despesas de exploração que servem toda a rede explorada, que se pratica á pro-rata de kilometros-trem percorridos.

## SEGUNDA PARTE

### Conta de primeiro estabelecimento e de despesas complementares do estabelecimento desde 1895

Em seguida se explicam as differenças por comparação dos saldos das diversas contas em 31 de Dezembro de 1911 com as de igual data do anno anterior :

#### Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910.....	57.032:092\$982
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911 .....	57.043:743\$501
<b>Differença para mais em 1911.....</b>	<b>11:650\$519</b>

Differença entre o valor d'inventário dos vagões J. 149 e 205 e O 69, que foram demolidos e o valor attribuido á parte utilizavel do referido material 1:325\$259

Differença entre o valor d'inventário das carruagens A 34 e 35, Bf 96 e Cf 790, que foram demolidas e o valor attribuido á parte utilizavel do referido material..... 3:946\$460

5:271\$719

Transporte.....	5:271\$719
Valor de 2 guindastes a vapor, que em 1899 foram inventariados pelos Armazens Geraes e Officinas Geraes e que em sessão da Comissão Executiva de 30 de Novembro de 1911 foi resolvido eliminar do primeiro d'estes inventarios.....	6:378\$800
<b>Differença indicada.....</b>	<b>11:650\$519</b>

#### Material circulante.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910 .....	3.005:739\$835
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911 .....	2.999:479\$985
<b>Differença para menos em 1911.....</b>	<b>6:259\$850</b>

Baixa no respectivo inventario, de material demolido.

#### Mobilia, Utensilios e Ferramentas.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910 .....	515:836\$035
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911 .....	509:457\$235
<b>Differença para menos em 1911.....</b>	<b>6:378\$800</b>

Proveniente da baixa no inventario do Serviço dos Armazens Geraes, do valor por que n'este figuravam dois guindastes a vapor, que em duplicado se encontravam no inventario das Officinas Geraes, conservando-se no inventario d'estas officinas.

#### Differença entre o valor nominal e o de emissão de obrigações.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910 .....	31.903:604\$362
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911 .....	31.901:727\$150
<b>Differença para menos em 1911.....</b>	<b>1:877\$212</b>

Valor nominal (90\$000 reis cada) de 100 obrigações de 4%, sendo 29 de 1.º grau e 71 de 2.º grau .....	9:000\$000
Seu custo (applicação do producto da venda de terrenos do Tejo).....	7:122\$788
<b>Differença indicada.....</b>	<b>1:877\$212</b>

#### Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.

Comquanto o saldo d'esta conta seja igual ao do anno anterior, todavia teve o seguinte movimento :

Despesas relativas a exercicios anteriores a 1911 :

Novas construcções e Trabalhos Complementares.....	122:715\$991
Mobilia, Utensilios e Ferramentas.....	7:662\$000
<b>130:377\$991</b>	

#### A deduzir, proveniente de Rectificação de Rubricas :

Em Novas Construcções e Trabalhos Complementares .....	12:503\$913
Em Material Circulante ..	638\$287
<b>13:142\$200</b>	

#### Menos :

Em Mobilia, Utensilios e Ferramentas.....	3:533\$000	9:609\$200	120:768\$791
---	------------	------------	--------------

#### Despesas relativas ao exercicio de 1911 :

Novas Construcções e Trabalhos Com- plementares .....	96:001\$416	
Material Circulante.....	246:456\$218	
Mobilia, Utensilios e Ferramentas...	5:902\$817	348:360\$451
Somma — Reis .....		469:129\$242

#### Amortizado por :

Provisão para despesas complementares — Exercício de 1910.....	101:679\$034
Ganhos e Perdas .....	367:450\$208
<b>469:129\$242</b>	

Sem differença..... —5—

#### Bens proprios com applicação especial.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910 .....	1.779:698\$130
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911 .....	1.772:567\$020
<b>Differença para menos em 1911.....</b>	<b>7:131\$110</b>
Recebido da Vacuum Oil Company pela venda de 1.018, m <sup>2</sup> 73 de terrenos conquistados ao Tejo, conforme escriptura de 27 de Junho de 1911..	7:131\$110



**Obrigações.**

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1910 .....	89.508:610\$000
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1911 .....	89.498:610\$000
Diferença para menos em 1911 .....	9:000\$000
Retiradas da circulação 100 obrigações de 4%, do valor nominal de 90\$000 reis cada uma, adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo, sendo:	
De 1.º grau — 29 obrigações .....	2:610\$000
De 2.º grau — 71 obrigações .....	6:390\$000
Diferença indicada .....	9:000\$000

**Reservas (sua applicação)****Extraordinaria.**

Obrigações d'esta Companhia, de 1.º grau ..	(de 3 % .....	9.442)	
	(de 3 % «Beira Baixa» .....	44	10.210 titulos
	(de 4 % .....	56	Por memoria
	(de 4 1/2 % .....	668	

**Especial.****Carteira — Titulos.**

7.493 Acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal .....	Existencia em 31 de Dezembro de 1911	
1.120 Titulos de Fundador da nossa Companhia .....		
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena .....		
500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela) ..		
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego ..		Por memoria

**Immoveis.**

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras .....	Por memoria
--	-------------

**Reserva metallica.**

Existencia em 31 de Dezembro de 1910 .....	£ 60.581-17-10 ao par	272:618\$512
Accrescida em 1911 .....	» 2.531-11- 1 » »	11:391\$994
Existencia em 31 de Dezembro de 1911 .....	» 63.113- 8-11 » »	284:010\$506

**Fundo de reserva extraordinario**

Não teve movimento em 1911 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

**Fundo de reserva especial**

Este fundo de reserva está constituído como segue:

Deduções segundo alinea b) do Artigo 61.º dos Estatutos .....	51:531\$880	
Deduções segundo alinea c) do referido Artigo:		
Em 1899 .....	8:440\$387	
Em 1900 .....	29:990\$300	
Em 1901 .....	42:474\$848	
Em 1902 .....	62:341\$884	
Em 1903 .....	56:752\$581	200:000\$000
		251:531\$880

**Producto de vendas:****Immoveis.**

Em Lisboa — nos exercicios anteriores .....	12:051\$013
Em Lisboa — No exercicio de 1911:	

Producto da venda feita a Sebastião Ribeiro da Silva, d'um predio, sito na rua de S. Sebastião das Taipas, n.º 58, segundo escriptura de 4 de Julho de 1911 ..	1:275\$000
Somma ..	13:326\$013

**Titulos.**

1.446 acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal — nos exercicios anteriores .....	13:075\$456	26:401\$469
Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego .....	21:262\$500	
Juros do depósito em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 31 de Dezembro de 1911:		
£ 8.877-8-8 ao cambio do par ..	39:543\$452	87:207\$421
Somma — Reis, a transportar ..		338:739\$301

(Continúa).

**ARREMAÇÕES****Caminhos de Ferro do Estado****DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE****Fornecimento de 70 toneladas de ferro fundido em peças diferentes**

No dia 7 de Setembro, pelas treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha-de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 70 toneladas de ferro fundido em peças diferentes.

Para ser admittido à licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de 123\$000 reis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo, assim, um deposito definitivo que ficará à ordem da mesma Direcção, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro) onde podem ser examinados em todos os dias uteis das onze horas até ás dezaseis.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Fornecimento d'oleo de linhaça crú**

No dia 26 do corrente, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 10:000 kilos d'oleo de linhaça crú.

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

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

**Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta****Leilão de impressos, materiaes, etc.**

A Companhia da Beira Alta venderá em leilão no dia 1 de Setembro proximo, na estação da Figueira, pelas 11 horas, uma porção de impressos encadernados e em brochura, proprios para apontamentos e embrulhos, bem assim uma importante quantidade de diferentes materiaes, etc., taes como aço fundido para ferramentas, chato, quadrado e octogonal, ligadores para correias, sucata de borracha, diversas peças de cobre e bronze, grampos para correias, pinceis, catchú, oleo de ricino, pedra pomes em pó, vernizes diversos, artigos de estofa fôra d'uso, boccaes diferentes para candeeiros, parafusos, etc. etc.

**WAGON PLATAFORMA**

Maxime Lambert, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 6419, para «wagon plataforma.»

Para tratar e informações o agente official de patentes J. A. Cunha Ferreira, R. dos Capellistas, 178 1.º, Lisboa.

**O POSSUIDOR da Patente Portugueza**

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)**

**ANIMATOGRAPHO****SESSÕES TODAS AS NOITES**

**Olympia.** — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças-feiras, espectaculos da moda.



# AGENDA DO VIAJANTE

Pravemos 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 Nunez & C.<sup>a</sup>

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

**CINTRA Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. Apartamentos 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.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inextinguíveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel. — Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART. CHEG. PART. CHEG.

C. Sodrê	P. Arcos	C. Sodrê
6 50	7 21	7 55
7 50	8 26	8 55
8 45	9 16	9 25
9 19	9 44	10 15
10 25	10 56	11 15
11 40	1 16	1 25
12 35	3 3	3 45
13 40	5 6	5 20
14 50	5 51	6 30
15 50	6 21	6 30
16 19	6 49	7 5
17 20	7 21	8 30
18 49	7 50	9 45
19 59	8 19	—
20 57	8 28	—

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodrê	Cascaes	C. Sodrê
6 50	7 8	5 24
7 50	8 6	6 23
8 45	8 36	7 20
9 19	9 11	7 50
10 25	10 21	8 50
11 40	10 58	9 25
12 35	11 51	9 35
13 40	12 28	10 13
14 50	1 8	10 30
15 50	2 6	11 20
16 19	2 33	12 26
17 20	2 51	12 50
18 49	3 28	1 37
19 59	4 16	2 20
20 57	4 46	3 10
21 57	5 16	4 50
22 57	5 46	5 1
23 57	6 6	6 7
24 57	6 36	6 36
25 57	7 6	6 20
26 57	7 21	7 7
27 57	7 50	8 6
28 57	8 25	8 37
29 57	8 51	9 31
30 57	9 38	9 55
31 57	10 21	10 30
32 57	11 8	11 6
33 57	11 38	11 45
34 57	11 56	12 5
35 57	12 33	12 31
36 57	12 45	12 41
37 57	1 26	1 15
38 57	1 46	2 11
39 57	2 8	—

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.
10 11	10 43	10 53
11 58	12 31	1 53
12 58	2 32	2 51
13 58	4 15	4 40
14 58	5 56	6 43
15 58	8 34	9 20
16 58	—	—
17 58	—	—
18 58	—	—
19 58	—	—
20 58	—	—
21 58	—	—
22 58	—	—
23 58	—	—
24 58	—	—
25 58	—	—
26 58	—	—
27 58	—	—
28 58	—	—
29 58	—	—
30 58	—	—
31 58	—	—
32 58	—	—
33 58	—	—
34 58	—	—
35 58	—	—
36 58	—	—
37 58	—	—
38 58	—	—
39 58	—	—
40 58	—	—
41 58	—	—
42 58	—	—
43 58	—	—
44 58	—	—
45 58	—	—
46 58	—	—
47 58	—	—
48 58	—	—
49 58	—	—
50 58	—	—
51 58	—	—
52 58	—	—
53 58	—	—
54 58	—	—
55 58	—	—
56 58	—	—
57 58	—	—
58 58	—	—
59 58	—	—
60 58	—	—
61 58	—	—
62 58	—	—
63 58	—	—
64 58	—	—
65 58	—	—
66 58	—	—
67 58	—	—
68 58	—	—
69 58	—	—
70 58	—	—
71 58	—	—
72 58	—	—
73 58	—	—
74 58	—	—
75 58	—	—
76 58	—	—
77 58	—	—
78 58	—	—
79 58	—	—
80 58	—	—
81 58	—	—
82 58	—	—
83 58	—	—
84 58	—	—
85 58	—	—
86 58	—	—
87 58	—	—
88 58	—	—
89 58	—	—
90 58	—	—
91 58	—	—
92 58	—	—
93 58	—	—
94 58	—	—
95 58	—	—
96 58	—	—
97 58	—	—
98 58	—	—
99 58	—	—
100 58	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.
7 50	7 45	7 40
8 50	8 45	8 40
9 50	9 45	9 40
10 50	10 45	10 40
11 50	11 45	11 40
12 50	12 45	12 40
13 50	1 45	1 40
14 50	2 45	2 40
15 50	3 45	3 40
16 50	4 45	4 40
17 50	5 45	5 40
18 50	6 45	6 40
19 50	7 45	7 40
20 50	8 45	8 40
21 50	9 45	9 40
22 50	10 45	10 40
23 50	11 45	11 40
24 50	12 45	12 40
25 50	1 45	1 40
26 50	2 45	2 40
27 50	3 45	3 40
28 50	4 45	4 40
29 50	5 45	5 40
30 50	6 45	6 40
31 50	7 45	7 40
32 50	8 45	8 40
33 50	9 45	9 40
34 50	10 45	10 40
35 50	11 45	11 40
36 50	12 45	12 40
37 50	1 45	1 40
38 50	2 45	2 40
39 50	3 45	3 40
40 50	4 45	4 40
41 50	5 45	5 40
42 50	6 45	6 40
43 50	7 45	7 40
44 50	8 45	8 40
45 50	9 45	9 40
46 50	10 45	10 40
47 50	11 45	11 40
48 50	12 45	12 40
49 50	1 45	1 40
50 50	2 45	2 40
51 50	3 45	3 40
52 50	4 45	4 40
53 50	5 45	5 40
54 50	6 45	6 40
55 50	7 45	7 40
56 50	8 45	8 40
57 50	9 45	9 40
58 50	10 45	10 40
59 50	11 45	11 40
60 50	12 45	12 40
61 50	1 45	1 40
62 50	2 45	2 40
63 50	3 45	3 40
64 50	4 45	4 40
65 50	5 45	5 40
66 50	6 45	6 40
67 50	7 45	7 40
68 50	8 45	8 40
69 50	9 45	9 40
70 50	10 45	10 40
71 50	11 45	11 40
72 50	12 45	12 40
73 50	1 45	1 40
74 50	2 45	2 40
75 50	3 45	3 40
76 50	4 45	4 40
77 50	5 45	5 40
78 50	6 45	6 40
79 50	7 45	7 40
80 50	8 45	8 40
81 50	9 45	9 40
82 50	10 45	10 40
83 50	11 45	11 40
84 50	12 45	12 40
85 50	1 45	1 40
86 50	2 45	2 40
87 50	3 45	3 40
88 50	4 45	4 40
89 50	5 45	5 40
90 50	6 45	6 40
91 50	7 45	7 40
92 50	8 45	8 40
93 50	9 45	9 40
94 50	10 45	10 40
95 50	11 45	11 40
96 50	12 45	12 40
97 50	1 45	1 40
98 50	2 45	2 40
99 50	3 45	3 40
100 50	4 45	4 40

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.
8 50	9 33	10 45
11 45	12 28	1 30
12 45	1 29	2 45
3 8	3 51	5 30
4 15	4 58	6 42
7 6	7 43	7 53
8 3	8 43	8 53
9 7	9 51	10 42
10 52	11 36	12 20

Mais os de Povoas e V.ª Franca.

Lisboa-R. Povoas V.ª Franca Lisboa-R.

10 22 11 50 12 12 58

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-R. V.ª Franca Lisboa-R.

7 2 8 14 5 32 6 44

1 44 3 2 7 15 8 35

5 9 6 1 8 40 10

5 42 7 4 3 19 4 46

11 53 1 13 9 12 10 35

1 18 2 36 — —

Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.

5 9 7 10 10 40 12 37

Setil Vendas Novas Setil

5 25 9 15 — —

Lisboa-R. V.ª Novas Lisboa-R.

7 30 11 4 5 35 11 5

5 9 8 8 12 7 5 55

— — — — 8 40 12 37

Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7

— — — — 11 40 4 34

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

7 30 11 23 7 40 11 5

— — — — 5 8 7





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 8.ª Ampliação á Tarifa especial n.º 7 — Grande Velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de Julho de 1912)

### BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

DESDE 10 DE AGOSTO DE 1912

Procedencia ou vice-versa	Destino	Dias de validade	PREÇOS		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Montemór . . . . .	Torre da Gadanha .	2	560	440	310
	Vendas Novas . . . .	3	1\$140	880	630

As condições são as mesmas da Tarifa especial n.º 7, de grande velocidade, aprovada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906, em vigor desde 1 de março do mesmo ano.

Lisboa, 17 de julho de 1912.

O Engenheiro Director

*Artur Mendes*

Expediente n.º 1:399







# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portuguezes

## AVISO AO PUBLICO

(Aprovado por despacho ministerial de 16 de julho de 1912)

### RAMAES DAS MINAS DE NOGUEIRINHA E ALVITO

Faz-se publico de que, a partir de 15 de agosto de 1912, são ampliadas, a estes ramaes, as tarifas especiaes P n.º 9 e P n.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de outubro de 1905 e 5 de agosto de 1904, a primeira pelos preços correspondentes à estação de Cuba, conforme o disposto na 2.ª ampliação da tarifa P n.º 9 de 13 de março de 1909, e a segunda pelos preços correspondentes às estações de Alcaçovas e Alvito, respectivamente.

Em tudo que não seja contrario à doutrina do presente, ficam em vigor as referidas tarifas P n.º 9 e P n.º 11 de pequena velocidade.

#### Distancias correspondentes

	NOGUEIRINHA	ALVITO
De Vendas Novas . . .	39 quilometros	64 quilometros
De Barreiro . . . . .	96 „	120 „

Lisboa, 1 de julho de 1912.

B n.º 203

Exp.º n.º 1:389 e 1:390

O Engenheiro Director

*Artur Mendes*



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

## TARIFA ESPECIAL N.º 26—GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 10 de Agosto de 1912

## TRANSPORTE DE CARROS AUTOMOVEIS PARA PASSAGEIROS

## ENTRE QUAESQUER ESTAÇÕES DESTA COMPANHIA

Minimo de percurso ou pagando como tal . . . . .	50 kilometros
Preço de transporte por veículo e kilometro. . . . .	100 réis
Maximo de transporte cobravel por veículo. . . . .	25\$000 »
Serviço braçal (carga, descarga, evoluções e manobras, por veículo) . . . . .	700 »

## CONDIÇÕES

1.ª — Só é permitido transportar nos automoveis os accessorios do veículo taes como : pneumaticos protectores ou outras peças de sobrecelente, que é de uso os carros virem providos.

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

2.ª — Esta Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por atrasos, perdas, avarias ou incendio que possam dar-se por accidentes ou quaesquer outros motivos.

3.ª — Esta Companhia só se obriga a efectuar o transporte de automoveis nos comboios que, conforme o horario em vigor, façam serviço de grande velocidade sem restrições.

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

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

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

6.ª — Esta tarifa é ligavel á especial n.º 9 de grande velocidade dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e ás semelhantes que por ventura as outras linhas venham a estabelecer.

7.ª — Em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa, vigoram as disposições da tarifa geral e de despesas accessorias.

A presente tarifa anula as disposições do Aviso ao Publico B. 1774 de 25 de Setembro de 1909 sobre o transporte de automoveis em grande velocidade entre quaesquer estações mas com regresso á estação de procedencia.

Lisboa, 1 de Agosto de 1912.

O ENGENHEIRO SUB-DIRECTOR

*Ferreira de Mesquita*

Exp. 924

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

**Aviso ao Publico**

**Ramaes das Minas de Nogueirinha e Alvito**

Tendo sido abertos á exploração, nas linhas do Sul e Sueste, os ramaes que servem as minas de **Nogueirinha** e **Alvito**, faz-se publico que as distancias correspondentes áqueles dois pontos, para os efeitos da applicação das Tarifas Geraes e especiaes internas das duas rêdes, são as seguintes:

	<b>NOGUEIRINHA</b>	<b>ALVITO</b>
De Vendas Novas . . . . .	39 kilometros	64 kilometros
De Barreiro. . . . .	96       »	120       »

Outrosim se faz publico que a partir de 15 de Agosto de 1912 são ampliadas aos mesmos ramaes as **tarifas especiaes P. n.º 9 e P. n.º II de pequena velocidade**, em vigor desde 1 de Outubro de 1905 e 5 de Agosto de 1904, a primeira pelos preços correspondentes á **estação de Cuba**, conforme o disposto no Aviso ao Publico B. 1.723 de 10 de Abril de 1909 e a segunda pelos preços correspondentes ás **estações de Alcaçovas e Alvito**, respectivamente.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as referidas tarifas especiaes P. n.º 9 e P. n.º 11 de pequena velocidade.

Lisboa, 12 de Agosto de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

*A. Bossa*

**B. 2126**

Exploração-Serviço do Trafego