

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.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 594

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'Abegoaria, 27

**LISBOA, 16 de Setembro de 1912**

## REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico **CAMIFERRO**

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Sul e Sueste.** — Avisos ao publico, sobre o pagamento de direitos de armazenagem e Ramas das minas de Nogueirinha e de Alvito.

## SUMMARIO

	Paginas
O caminho de ferro de Benguella. — II — por J. Fernando de Sousa.....	277
Brest-Transatlantico. — A mais curta travessia possivel, por Mello de Mattos.....	279
Parte Official. — Decretos pelos ministerios do Fomento de 29 de Agosto e 7 de setembro de 1912, e das Colonias de 31 de Agosto de 1912.....	281
De Lisboa aos Pyrenéos.....	282
Viagens e Transportes.....	284
Notas de viagem. — XVI. — Excursões a Kartum. — Uma fortuna n'um ventre. — Nativos e danças. — Como um Califa adormece. — Um morto que come e bebe. (Illustrado).....	286
Automobilismo. — Estatística de automoveis em Hespanha.....	288
Linhas portuguezas. — Praia das Maças. — Valle do Vouga. — Moçambique. Benguella.....	288
Parte financeira.....	288
Carteira dos Accionistas.....	288
Boletim Commercial e Financeiro.....	289
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	289
Recetta dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	290
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — Franca. — Suecia. — Brasil.....	290
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal (Conclusão).....	290
Arrematações.....	291
Agenda do Viajante.....	292
Horario dos combolos.....	292

## O Caminho de ferro de Benguella

### II

Como referi no artigo anterior o relatorio do Conselho de Administração da Companhia é acompanhado dos do Director e dos diversos serviços, nos quaes se encontram numerosos dados que convém pôr em relevo para tornar bem conhecidas as características de aquella importante linha.

A recente publicação da estatística dos caminhos de ferro ultramarinos feita pela respectiva Repartição do Ministerio das Colonias permite-nos completar este estudo com interessantes dados acerca das outras linhas colonias em confronto com o auspicioso caminho de ferro de Benguella.

Abrange o volume agora publicado o periodo que vae de 1888 a 1910, inclusivé e diz respeito, não só aos caminhos de ferro ultramarinos, como aos portos de Lourenço Marques e Mormugão explorados pelo Estado. Para cada linha, além dos principaes dados numericos sobre a sua constituição, largura da via, extensão e custo, data da abertura á exploração, encontram-se os resultados da exploração definida pelo numero de unidades do trafego de cada especie, receitas e despesas de exploração, totaes e kilometricas e coeeficiente de exploração. Bem elaborados graphicos evidenciam, por forma que falla facilmente á vista, os factos economicos accusados pela estatística graphica.

Este album estatístico iniciado ha annos merece na realidade encomios e honra a repartição de que dimana.

As despesas de exploração da linha de Benguella em 1911, decompõem-se nas seguintes parcelas.

Direcção .....	6:771\$902
Contabilidade geral.....	11:030\$804
Fiscalização e estatística.....	6:628\$522
Serviço de saude .....	9:846\$634
Armazens geraes.....	9:020\$472
Serviço judicial.....	1:312\$828
Movimento e trafego.....	53:055\$998
Via e obras.....	86:141\$013
Material e tracção.....	106:437\$377
Ponte-caes.....	9:138\$959
Total .....	299:384\$509

Agrupando sob a designação de serviços centraes as primeiras seis parcelas e juntando a despesa da ponte-caes á de material e tracção, obtemos as seguintes percentagens em relação á despesa total.

Serviços centraes.....	14,89 %
Movimento e trafego.....	17,73
Via e obras.....	28,77
Material e tracção.....	38,61
	100,00

No relatorio as percentagens veem calculadas, agrupando-se sob a rubrica *Exploração* o Movimento e a Fiscalização e sob a de *Serviços centraes*, a Contabilidade, a Saude, os Armazens e o Serviço judicial, figurando a Direcção á parte.

Os resultados para os ultimos tres annos:

Direcção .....	4,8	4,1	2,2
Exploração.....	10,9	13,9	20,0
Serviços centraes...	13,8	8,6	10,4
Vias e obras.....	30,3	26,0	28,9
Tracção e officinas..	37,5	43,2	35,5
Ponte-caes.....	2,7	4,2	3,0
	100,0	100,0	100,0
Kilom. <sup>tros</sup> explorados.	104	227	334

N'um periodo inicial de exploração provisoria não pôde haver a normalidade de proporções entre as despesas dos diversos serviços para que possam definir com rigor o funcionamento de tão complicado mecanismo administrativo como é o de um caminho de ferro. Só com o correr dos tempos se podem tirar conclusões seguras da analyse da estatística.

Em 1911 a despesa desceu 47:512\$615 em relação a 1910, provindo a principal differença de Material e tracção.

A despesa d'este serviço decompõe-se pela seguinte forma:

Escriptórios.....	7:207\$967
Officinas.....	37:996\$423
Machinas.....	23:906\$150
Alimentação de agua.....	2:057\$687
Combustivel e lubrificantes.....	35:269\$150
Ponte-caes.....	9:138\$959

Alguns dados estatísticos relativos ao trafego, que não inclui no artigo anterior, convém deixar registados.



A receita e despesa por trem kilometrico foram respectivamente 2\$473 a 1\$943 em 1911, contra 1\$899 a 2\$351 em 1910.

O percurso medio e a tarifa media foram as seguintes:

Passageiros	Percurso medio	Tarifa media
1. <sup>a</sup> classe.....	124	33
2. <sup>a</sup> » .....	36	27
3. <sup>a</sup> » .....	49	9
Total.....	53	19
Mercadorias, p. v.....	156,2	91,9
Gado.....	86,7	87,6
Transportes de serviço.	182,6	15,1

E' de notar para os passageiros que a tarifa media da 3.<sup>a</sup> classe pouco differe da tarifa geral dos caminhos de ferro da metropole.

E' nas passagens indigenas que se nota o maior incremento d'este ramo de trafego que subiu de 14:150 unidades em 1909 a 26:931 em 1911.

O trafego de mercadorias é distribuido no relatorio por dois grupos: um do trafego muito variavel, compreendendo a construcção, os transportes de serviço e a pedra e outro, denominado do trafego regional ou commercial estavel que abrange as mercadorias diversas, o gado, os productos agricolas, o tijolo, lenha, palha, etc.

Os dados relativos a esses grupos, são os seguintes:

	1910		1911	
	Peso em toneladas	Importanc. em contos	Peso em toneladas	Importanc. em contos
Trafego variavel.....	26:739	69,0	14:454	39,5
Trafego regional.....	15:004	134,8	18:033	166,1

O augmento de receita no segundo grupo foi de perto de 102 contos.

Fizeram-se em 1911, 1.246 comboios regulares com o percurso de 100:462 kilometros e 2.456 facultativos e machinas isoladas com 48:022 kilometros, total para exploração 2:456 comboios, tendo percorrido 148:484 kilometros a que ha que juntar 249 comboios de serviço com 18:513 kilometros.

A utilização do material por series e o respectivo percurso acham-se deduzidos em minuciosos mappas estatísticos. Limitar-me-hei a registrar os principaes resultados obtidos:

Percentagem da tonelagem kilometrica utilizada em relação á offerecida...	Carruagens.....	32,65 %
	Grande velocidade.	1,04
	Pequena velocidade	47,74
	Comboio medio ...	40,71
Idem de pequena velocidade em relação ao peso total rebocado do comboio medio .....		32,82
Idem em relação á força de tracção offerecida.		17,12
Idem do peso total do comboio medio e a dita força.....		52,17

A percentagem de 17,12 % foi deduzida multiplicando a capacidade utilizada por comboio, de 78<sup>t</sup>,296 pelo percurso dos comboios de exploração e dividindo o producto pela tracção offerecida.

Por forma analogica se procedeu em relação ao peso medio rebocado de 116<sup>t</sup>,686 por comboio para deduzir a percentagem de 52,17.

O movimento na ponte-caes foi o seguinte:

	1910	1911
Passageiros... { embarcados ...	753	750
	desembarcados.	832
		1:204
Mercadorias .. { embarcadas ...	1:979 <sup>t</sup>	1:712 <sup>t</sup>
	desembarcadas.	25:811 <sup>t</sup>
		14:459 <sup>t</sup>
Receitas .....	17:821\$288	8:638\$393
Embarcações atra- { Numero....	118	90
	casas .....	
	Tonelagem..	439:000 <sup>t</sup>
Embarcações fun- { Numero....	89	80
	deadas ao largo { Tonelagem..	2:205 <sup>t</sup>
		3:717 <sup>t</sup>
Total.....	207	170

Quanto a material de tracção tinha a Companhia em 31 de dezembro de 1911, 7 machinas-tenders e 16 com tender separado.

D'essas 16 machinas, eram 10 com 3 eixos conjugados e 8 com 4, tendo todos *bogie* á frente.

Entre as machinas-tenders figuram 4 especiaes para a secção de cremalheira.

E' de notar a grande variedade de typos existentes attingindo o numero de 7 metros.

Limitar-me-hei a dar algumas caracteristicas dos typos mais recentes.

As machinas de 3 eixos conjugados e *bogie* de 1911 teem 0,<sup>m</sup>62 de diametro de rodas, 11,<sup>kg</sup>25 de pressão, cylindros de 0,<sup>m</sup>432 × 0,<sup>m</sup>660 (?), 104<sup>m2</sup> de superficie de aquecimento, 38 toneladas de peso em vazio; 47 em serviço.

As machinas mais recentes de 4 eixos conjugados e *bogie* tem 1,<sup>m</sup>22 de diametro das rodas conjugadas, cylindros de 0,<sup>m</sup>457 × 0,<sup>m</sup>584, pressão de 12,<sup>kg</sup>6, 140<sup>m2</sup> de superficie de aquecimento, 54 toneladas de peso em vazio, 61 toneladas em serviço com tender de 19 e 40 toneladas podendo levar 11,<sup>m3</sup>5 de agua e 7,5 toneladas de carvão.

Em 1911 as machinas percorreram 185:499<sup>km</sup>, pertencendo 5:179<sup>km</sup> ás de cremalheira. O percurso medio por machina foi de 7.419<sup>km</sup> contra 9:002 em 1910.

O consumo de carvão foi em media de 15,<sup>kg</sup>24 por kilometro e 0,<sup>kg</sup>148 por tonelada kilometrica.

A despesa foi respectivamente 119,8 e 1,18 reis.

A despesa media do serviço de tracção, que fôra de 831,6 reis por kilometro de percurso em 1910, desceu a 652,7 em 1911.

A mudança da estação de Monte-Saboa para o terminus da cremalheira S. Pedro e consequente mudança do deposito de machinas especiaes, reduziu o percurso d'estas de 12 % do total a 3 %, o que deu logar a economia de consumo.

A descoberta de uma abundante nascente de boa agua ao k. 118, a elevação da agua de Lengue a S. Pedro e a construcção de uma cisterna em Coroveta asseguraram o abastecimento de agua das locomotivas.

O material de transporte em 1911 abrangia 3 carruagens de 1.<sup>a</sup> classe com corredor sobre *bogies*, tendo dois compartimentos com camas, 5 de 1.<sup>a</sup> com dois eixos, 1 mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>, 2 idem com correio, 3 de 2.<sup>a</sup>, 1 de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> e 4 de 3.<sup>a</sup> todas sobre *bogies*: total 14 carruagens com 8 camas, 134 logares de 1.<sup>a</sup>, 149 de 2.<sup>a</sup>, 185 de 3.<sup>a</sup>. Existiam ainda 6 automoveis de 12 logares, 3 carruagens de serviço, sendo 2 de *bogies*.

Havia tambem 183 vagões de *bogies* e 31 de 2 eixos, sendo respectivamente 19 e 4 cobertos, 135 e 24 abertos, 17 para bois, 1 para transportes funebres, 12 e 2 plataformas: 2 tanques de ferro e 10 de madeira, 2 vagões de soccorro, 1 guindaste de 10 toneladas.

As officinas fizeram, além da montagem do material adquirido, reparações de certa importancia.

Nota o Conselho no seu relatorio que continua sem solução o seu pedido de talhões alternados de terreno ao longo da linha para poder promover a cultura de cereaes, algodão, sementes oleaginosas e outras produções, estabelecendo quintas experimentaes para modelo, incentivo e auxilio dos colonos inexperientes, destituídos de recursos. Esta queixa do relatorio de 1910 teve que ser repetida no de 1911. E assim auxiliam os poderes publicos uma rasgada iniciativa privada de fomento!

\*

Depois de referir rapidamente os dados mais importantes relativos ao caminho de ferro de Benguella não virá fôra de proposito reunir em quadro synoptico o rendimento kilometrico bruto e liquido dos nossos caminhos de ferro ultramarinos em 1910 indicando para cada um o



numero de annos de exploração, para se avaliar quão promettedor é o seu inicio n'aquella linha.

Linhas	Kilometros em exploração	Rendimento kilometrico em mil reis		Data da abertura
		bruto	liquido	
Lourenço Marques.....	89	20:504	10:530	1889-1890
Mossamedes.....	120	126	427	1907-1910
Lucala e Malange.....	140	620	88	1907-1909
Suazilândia.....	54	81	652	1906-1909
Chai-Chai a Manjacaze.....	6	85	—	1910
Mormugão.....	82	4:293	1:805	1888
Ambaca.....	364	1:239	265	1889-1899
Beira.....	339	3:769	—	1894-1898
Benguella.....	334	1:141	145	1905-1911

Os numeros relativos ao caminho de ferro de Benguella referem-se ao anno de 1911, e os de todos os outros a 1910.

Convém observar que no seu primeiro anno de exploração completa a linha de Lourenço Marques teve os rendimentos kilometricos bruto e liquido de 1:190\$000 e 1:081\$000, a de Mormugão 1:815\$000 e 221\$000, a de Ambaca 825\$000 e 15\$000.

Se compararmos essa cifra com as da linha de Benguella, que mal começa agora a servir a zona susceptivel de lhe dar trafego e ainda sob o regimen da exploração provisoria, podemos com segurança prognosticar a este consideravel augmento de receitas um futuro proximo.

Deixarei para outro artigo a analyse minuciosa da estatistica dos nossos caminhos de ferro ultramarinos.

Ao findar a summaria noticia da linha de Benguella, parece-me poder concluir dos resultados já obtidos que a audaciosa iniciativa de Mr. Williams, está destinada a ser coroada d'exitos correspondendo os resultados ás previsões e tornando o nosso porto do Lobito um dos mais importantes, senão o mais importante do continente negro.

Assim a acção official coadjuva o esforço privado e saiba contribuir para que essa obra do fomento pendesse todos os fructos de que é susceptivel!

J. Fernando de Souza.



## BREST-TRANSATLANTICO

### A mais curta travessia possivel

627.211.2 (44.11)

São estes o titulo e o sub-titulo d'um artigo de *Le Journal* de 16 de agosto findo, que só chegou ao poder de quem isto escreve horas antes de entrar na machina o ultimo numero da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Em poucas linhas noticiei a recepção da prelanga occultando que o subscrive um d'esses nomes que sempre soam mal aos ouvidos portuguezes.

Chama-se o auctor Claude Casimir Périer e possivel é que pertença a essa familia de banqueiros que faz falar d'elles desde aquelle que nasceu em Grenoble até ao que dando pelo nome de João Paulo Pedro Casimiro nos ameaçou de bombardear o paiz porque não podiamos pagar os nossos compromissos.

Mas punhamos de parte o Claudio ou o João Paulo e vejamos apenas o que o primeiro d'elles dá como alimento intellectual aos leitores do periódico parisiense.

Começa por uma proposição que não desmentiria o seu digno e lendário compatriota Mr. de la Palisse e que redundaria em affirmar pouco mais ou menos que leva menos tempo a ir da rua do Ouro ao Rocio do que da mesma rua a Santarem e termina por este fogo de artifício que merece ser traduzido litteralmente «Brest dominará os outros portos do Atlantico para o serviço das Americas, como Calais e Boulogne dominam os demais portos da Mancha para o serviço de Inglaterra. Na lucta dos portos para a mais curta travessia do Oceano, a victoria é, primeiramente, uma questão de latitude. Por definição geographica esta victoria não pode escapar a Brest».

Interpõem-se como sandwich várias afirmativas de igual calibre entre uma verdade de Mr. de la Palisse e umas latitudes em que, de 38° 42' 18" norte a que fica Lisboa e 48° 23' 32" norte onde demora Brest, a ultima mais proxima está d'um continente que reparte em dois e que vae desde 55° 58' 28" S muito para além de 80 graus de latitude norte, isto é n'uma extensão de 136° graus defrontando-se assim com todas as costas occidentaes da Europa e da Africa, que ultrapassa em 22° 2' 25" por isso que a extremidade sul africana fica apenas a 33° 56' 3" S do equador.

Por isso não se percebe o que querem dizer as taes latitudes, a menos que não se admita que o Sr. Claudio não possue uma ideia clara da nomenclatura geographica.

Mas, se está condecorado e se acceita a definição de Bismark, como explica o dito Sr. Claudio que seja menor o resto quando a 73° 23' 54" W ou 76° 20' 38" W que são as longitudes respectivamente de Boston e Nova-York se tirar apenas 6° 49' 50" W em que fica Brest do que se d'aquelles numeros se subtrahirem 11° 42' 18" W que se contam para Lisboa, tudo a partir do meridiano de Paris?

Como entende o mesmo Sr. Claudio que deduzindo a 81° 22' 26" W. (longitude de Panamá) os taes 6° 49' 50" W obtenha menor excesso do que tirando-lhe 11° 42' 18" W?

Como é que pode demonstrar ainda o mesmíssimo Sr. Claudio que é mais pequena a differença arithmética entre 45° 30' 36" W (longitude do Rio de Janeiro) e 6° 49' 50" W do que entre os mesmos 45° 30' 36" W e 11° 42' 18" W?

A tão preconizada definição geographica fica pois muito comprometida em presença de simples operações comesinhas de arithmética, mas ha no meio do artigo que em 16 de agosto passado fez as delicias do almoço dos parisienses umas outras afirmativas não menos dignas de reparo e, para proceder com ordem, vão examinar-se umas depois das outras em logar de saltar do principio do artigo para as suas ultimas palavras, como se fez anteriormente.

«A concorrência das companhias transatlanticas europeias é primeiramente uma lucta para o encurtamento da travessia, escreve e muito bem o Sr. Claudio Casimiro e esta lucta provoca naturalmente a guerra dos portos, transportando continuamente para oeste, de cada vez para mais longe as testas de linha, de cada vez para mais proximo das costas americanas a ultima escala que fazem os paquetes antes de largarem a Europa».

Se se não analysar a fórmula por que o auctor exprimiu o pensamento, mas apenas nos attivermos ao espirito d'esta passagem, nada ha que objectar e bem pouco tambem á exemplificação que se lhe segue e que diz: «Assim é que para o trafego da America do Norte, Cherburgo hoje se opõe ao Havre, Bolonha, Antuerpia, Rotterdam, Bremen e Hamburgo; Queenstown, Phymouth e Fishguard a Liverpool, Southampton e Dover e que para o serviço da America do Sul, o Havre, Southampton e Liverpool estão ameaçados por Cherburgo, La Pallice, Corunha, Vigo e Lisboa. A preferencia dos passageiros para estes portos avançados não é nem uma phantasia nem uma excepção e as linhas trans-oceanicas que não poderam ou não quizeram desdobrar o seu porto principal com uma escala mais occidental, teem meio de verificar annualmente uma diminuição de clientella.

A fortuna d'estes portos avançados do trafego transatlantico, é tanto mais notavel que nem um d'elles sequer tem situação geographica que lhe consentisse garantir com superioridade o serviço de muitas linhas. As escalas inglezas estão isoladas do resto da Europa e muito affastadas dos portos sul-americanos. Cherburgo e La Pallice facilmente accessiveis aos europeus do continente, estão menos proximos de Nova York, de Colombo ou do Rio de Janeiro do que os portos hespanhoes e portuguezes, e estes por sua vez, a Corunha, Vigo e Lisboa estão *handicapados* pela extensão e difficuldade das suas communições continentaes».



Tenha paciência o Sr. Claudio em que detenhemos aqui a tradução da sua prosa, não para explicarmos algaravia do *handicapar* portuguez, do *handicaper*, que vem em linha recta de Epton, com escala por Longchamps através do *pschuttismo* d'alguma horizontal que de Brives la Gaillarde natural, quer persuadir que esteve em Londres tanto tempo que esqueceu o francez.

Mas diga lá, Sr. Claudio Casimiro, onde é que está a corrida de obstaculos, a tal *handicapagem* que permite que um misero mortal que entre n'uma carruagem do Sud-Express ao meio-dia na estação do Caes d'Orsay em Paris, 33 e meia horas depois esteja socegradamente em Lisboa á espera do paquete que atraca ao caes ou á boia e sae quando quer ou quando entende, sem empeno algum.

Estará em Irun o handicap, ou imaginará o Sr. Claudio, como o seu compatriota folhetinista, Mr. Ely Montclerc, que o Sud-Express tem de vir por Madrid, com paragem na *villa caronada*?

Será porque o seu Guia official dos viajantes em todas as vias ferreas da Europa ou para fallar resumidamente, porque o seu *Chaix* só lhe permite entrar em Hespanha por Irun ou por Cerbère, ao passo que de Landerneau a Brest tem uma via-unica e o prazer de gastar no trajecto desde Paris 24<sup>h</sup>,45<sup>m</sup> indo por Tours ou 19<sup>h</sup>,2<sup>m</sup> no que fizer por Le Mans, Rennes, Saint Brieu e o infallivel Landerneau?

E tanta lida para ir ter a um porto de que diz uma publicação official auctorizadissima que só conta no anno em media 178 dias de bom tempo, deduzidos das observações nos cinco annos comprehendidos entre 1902 e 1909, exclusivé.

As embarcações que se destinam a Brest, diziam os Srs. engenheiros Willotte e Vicaire em 1909, na sua noticia complementar do porto de Brest, publicada pelo Ministerio das Obras Publicas, Correios e Telegraphos de França penetram no canal de accesso (*goulet*) da rada por tres derrotas differentes, conforme vierem da Mancha, da costa oeste de França ou do mar largo.

Segue-se depois a descripção d'uma derrota complicadissima com pharoes a bombordo e estibordo e luzes brancas, ou verdes ou encarnadas, e boias que assignalam baixios como a *Basse Panpien*, marcam o caminho no canal de Four (*jaloné par de nombreuses bouées*), quando se não trata do pharol de Tour assente sobre um rochedo isolado ou da luz permanente dos *Vieux Moines* que assignala um rochedo isolado em frente do pharol de Saint-Mathieu. Esta derrota cheia de complicações e capaz de comprovar a pericia d'um bom manobrista é das mais adequadas a exercicios de desporte nautico mas das menos geitosas para o trafego commercial, que quer andar depressa e sem empenos.

Os navios que veem do oeste antes de entrarem no canal da rada passam primeiro pelo *raz du Sein* com o caminho marcado pelos pharoes de La Vieille e do Tevenec e pela torre de Plate que tem que crescer para receber uma luz permanente. Depois de dobrarem o cabo de Toulanguet é que as embarcações penetram no canal.

Para que se não diga que propositadamente exageramos a dificuldade das derrotas dos barcos vindos da Mancha ou do littoral a poente da França, cedemos a palavra aos dois engenheiros francezes que escreveram a memoria que nos serve de guia.

Depois de deduzirem em média de observações de cinco annos que ha 187 dias de tempo nevoente e chuva e nevoeiro, nos quaes 6 de neve, 5 de trovoadas, e 19 de saraiva, escrevem aquelles dois engenheiros: «Quando a atmospheria não está clara, seria perigoso entrar no canal do Four ou no *raz du Sein*. Os navios que veem do norte contornam a ilha de Ouessant n'esse caso, e os que veem do sul tornejam a *chaussée du Sein* larga linha de cachopos que se prolonga até mais de oito milhas ao largo da ilha do mesmo nome, o que está assignalado pelos pharoes do Sein e de Armen.»

As letras gordas que se leem n'esta passagem não se acham no texto de que as vertemos.

Todavia era mister grapha-las d'esta maneira, porque podia haver ainda quem quizesse dar razão ao Sr. Claudio.

Quer vindo do norte depois de tornejar Ouessant, quer do sul depois de contornar a calçada do Sein, quer directamente de Oeste chega-se a Brest pela região de Iroise, que tem pelo sul os cachopos da calçada do Sein e pelo norte os das Pedras Negras.

E depois de passar por um mar cheio de rochedos e baixios, entra-se num canal com milha a milha e meia de largura (1.852 metros ou 2.778 metros) orlado em ambas as margens de rochedos e abruptas escarpas, amenizado com um baixio de pedra assignalado pelas boias das Filletes e da Basse Gondron e o pharol de luz fixa de Mengan.

Como se vê, é um porto com entrada convidativa para quem queira mostrar que é um maritimo consumado, cheio de sangue frio, homem de desporte, mas como essas não são as características privativas d'um porto de escala para a navegação rapida, em que o accesso deve obrigatoriamente ser facil em todo o tempo, licito é duvidar de que Brest preencha os fins de porto avançado transatlantico.

Ainda ha muito que dizer sobre os signalamentos para a entrada e sahida d'este porto, por isso que, apoz uma pagina inteira consagrada a explicar derrotas, os engenheiros citados dizem que as publicações especiaes do serviço dos pharoes dão indicações muito minuciosas sobre os caracteres das luzes e ainda mais de meia pagina d'esta obra que nos tem servido de guia se consagra a explicar os caminhos para entrar n'uma rada, onde só á força de dragagens se obtiveram fundos de 9<sup>m</sup>,40, para que os navios de guerra estejam abrigados.

A *passe* de leste destinada aos navios de commercio e por onde elles attingem o porto que se lhes destina teve que ser dragada á cota de 7,5 metros abaixo de zero do maregrapho do porto. Estes navios só em caso de força maior é que podem permanecer no quadro destinado aos navios de guerra.

Depois á rada de Brest e á de Chataulin sua adjacente e fazendo parte da mesma enseada veem ter umas ribeiras que são: a Penfeld estreita e sinuosa de maneira tal que foi preciso deslocar para terraplenos conquistados á rada-abrigo feita dos serviços do arsenal de marinha, parte a ribeira de Landerneau, assoriada e cheia de baixios, a de Daulas que descobre quasi o leito do seu estuario em baixa mar, a de Faou que ainda parece estar peor e a de Chataulin que vale menos do que a nossa do Seixal.

Ora d'um porto com estas dificuldades de acesso, em que durante mais de metade do anno as embarcações que veem da Mancha e das costas de oeste da França tem que fazer rumo ao poente para, depois de irem ter a Ouessant, voltarem para leste, onde as que veem da America precisam de ter todos os cuidados para não decairem para o sul em que encontram os rochedos da calçada do Sein, nem para o norte onde sossobriam nas Pedras Negras diz o sr. Claudio em italico, «Brest é o unico porto das costas europeias em que se acham reunidas estas superioridades espersas, sem serem compensadas por eguaes inconvenientes»!!!

Os pontos de admirração não são do sr. Claudio Casimiro, mas nem todos os dos caixotins bastariam para representar o pasmo em que permaneci ao ler o que ficou traduzido ha pouco.

O accesso ao porto de Lisboa faz-se a toda a hora, sem impedimentos alguns, nem quasi especial conhecimento de derrotas determinadas.

Quando foi do centenario da India, vieram navios de guerra de todas as nações, mais tarde uma esquadra allemã, depois a do almirante francès Salandrouze de la Marnays, em seguida outra esquadra inglesa e o quadro dos navios de guerra ainda reclamava mais, para se encher. As correntes mergulhavam em profundidades supe-



riores a quarenta metros, antes que os ferros encontrassem onde unhar.

Os vapores de commercio, os grandes transatlânticos passavam pelo meio dos navios de guerra sem dificuldade alguma de manobra e por isso, embora não observasse o porto de Lisboa senão n'um simples passeio a bordo d'um rebocador, um compatriota do Sr. Claudio Casimiro disse que o vasto estuário que contemplava lhe permitia explicar a historia dos descobrimentos marítimos dos portugueses.

Não foi bem por um requinte de amabilidade tão vulgar por parte dos francezes que o Sr. Charles Roux proferiu aquellas palavras. Disse-o porque tem como director da Compagnie Générale Transatlantique a noção de que deve ser um porto de mar capaz de satisfazer as exigencias da navegação actual, disse-o sabendo muito bem o valor que tinham as suas palavras, dada a sua alta situação em assumptos marítimos.

Em lugar de proceder assim, o Sr. Claudio Casimiro conta os encurtamentos de percurso partindo de Brest, mas tendo o cuidado de os comparar apenas com os de Plymouth, Liverpool, Cherburgo, Southampton, Havre, Bolonha ou Dover, Antuerpia e Rotterdam, para Nova York; de Saint-Nazaire, La Pallice e Cherburgo, Liverpool, Pauillac, Southampton e Havre para Panamá e finalmente os de Saint-Nazaire e La Pallice, Cherburgo, Havre, Antuerpia e Rotterdam para o Rio de Janeiro e America do Sul.

Seria por esquecimento que o Sr. Claudio não se importou com um porto que está em latitude  $9^{\circ} 41' 14''$  N mais para o sul do que Brest e por isso *a fortiori* mais perto do Rio de Janeiro e da America do Sul, a bagatela de 581 milhas?

Será ainda pelo mesmo motivo que o sr. Claudio Casimiro se não lembrou que a diferença de latitudes entre Lisboa e Brest sendo de  $4^{\circ} 38' 40''$  dá para a primeira um ganho de 278 milhas quando percorrer o mesmo paralelo e que a latitude de Nova York é de  $40^{\circ} 42' 44''$  N sendo de  $38^{\circ} 42' 18''$  N a de Lisboa e  $48^{\circ} 23' 32''$  N a de Brest?

Tão desmemoriado andar o Sr. Claudio que olvidasse que a latitude de Panamá é de  $8^{\circ} 57' 6''$  N e que por isso o arco a descrever de Lisboa para ali é menor do que o de Brest a Colombo?

Só por um lamentavel erro é que o Sr. Claudio Casimiro deixou de calcular os centenaes de milhas que nos percursos marítimos redundarão em ser Lisboa escolhido como porto de escala tanto para Nova York, como para Colombo ou Rio de Janeiro.

Póde é certo o Sr. Claudio objectar que na memoria dos engenheiros Srs. Willotte e Vicaire se allude ao projecto Brest-transatlântico e que por isso certas obras se modificaram, mas notando que, a despeito d'ellas o serviço postal França-Nova York, não deslocou a testa de linha do Havre para Brest quando expirou em 1900 o convenio com a Companhia Geral Transatlantica e tendo em conta as ampliações que se projectaram e que já se estão executando no Havre, muito é para reear que Brest-transatlântico nunca passe d'um ideal.

Os engenheiros já citados não deixam duvidas a tal respeito e vê-se até d'uma passagem da sua bem elaborada memoria que o Governo subsidiando com dois milhões de francos a fôrma secca de 200 metros de comprimento e  $21^m,60$  de largura teve em vista principalmente a sua marinha de guerra e a importancia dos estabelecimentos que possui no departamento marítimo de Finisterre.

Não devia quem isto escreve deixar passar sem reparo o artigo que tem vindo examinando, porque já não é a primeira vez que na *Gazeta* toma a defesa, aliás sempre facil, do porto de Lisboa e da sua importancia.

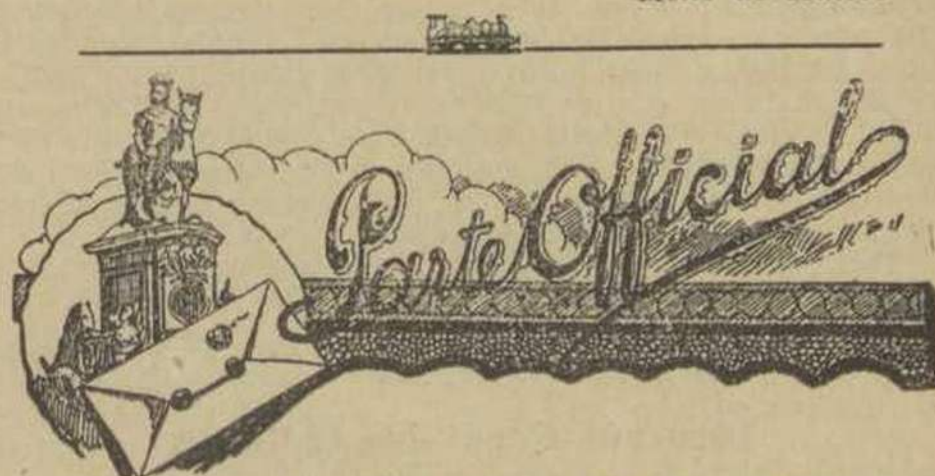
O que vale é que aos periodicos diários chama-lhes folhas, o nosso povo e bem certo é o nome.

Leem-se, cahem e esquecem ainda mesmo quando succede, como no caso actual em que o problema Brest-Transatlântico já tinha sido versado em *Le Journal*, segundo se vê d'uma nota, em 27 de junho e 20 de julho ultimos.

Bom é pois que aquelles que teem auctoridade que fallece a quem isto subscrive, vulgarizem as vantagens do porto de Lisboa e não deixem perder a occasião de lhe fazer reclamo.

Assim se procede lá fóra, como se viu, para mercadoria de somenos valor e já que tanto gostamos de imitar o que se faz no estrangeiro, não o imitemos apenas no mau.

Mello de Mattos



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Atendendo à conveniencia de modificar o traçado primitivo da linha férrea do Valle do Sado, na área onde assentam os dois patamares correspondentes à ponte de Campilhas e estação de Alvalade: manda o Governo da República Portuguesa, em harmonia com a informação do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 27 do corrente, aprovar o respectivo projecto de variante elaborado pela Direcção do Sul e Sueste com data de 27 de Julho último, e bem assim que seja elevado de réis 8:933\$586, o orçamento do primitivo projecto.

Paços do Governo da República, em 29 de Agosto de 1912. — O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

Atendendo à conveniencia de modificar o traçado primitivo do caminho de ferro de Portimão a Lagos, entre os perfis O e 128 daquela linha, manda o Governo da República Portuguesa, em harmonia com a informação do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 27 do corrente, aprovar o respectivo projecto de variante, na extensão de 4:547<sup>m</sup>,81, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste com data de 18 de Novembro de 1909.

Paços do Governo da República, em 29 de Agosto de 1912. — O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Pedindo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que, para a construção do prolongamento duma das linhas de serviço da estação de Aveiro, na linha férrea do norte, até o Canal de S. Roque, cujo projecto foi aprovado por portaria de 11 de Abril do corrente ano, seja decretada a urgência da expropriação duma parcela de terreno pertencente a Manuel da Silva Ribeiro e Carlos da Silva Ribeiro, com a superficie de 534 metros quadrados, situada na freguesia de Veracruz, concelho e districto de Aveiro;

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da carta de lei de 17 de Setembro de 1857:

Hei por bem declarar de utilidade pública e urgente, nos termos das leis de 23 de Julho de 1858 e 8 de Junho de 1859, a expropriação da mencionada parcela, cuja planta baixa com o presente decreto assinado pelo Ministro do Fomento.

O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, em 7 de Setembro de 1912. — Manuel de Arriaga — António Aurélio da Costa Ferreira.

Pedindo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes que, para a construção do prolongamento duma das linhas de serviço da estação de Aveiro, na linha férrea do Norte, até o Canal de S. Roque, cujo projecto foi aprovado por portaria de 11 de Abril do corrente ano, seja decretada a urgência da expropriação de três parcelas de terreno, sendo uma pertencente a Zacarias da Naia e Silva e sua mulher Berta de Mendonça, com a superficie de 351<sup>m</sup>,245, outra pertencente a Joana Alexandrina Pereira, com a superficie de 1:259<sup>m</sup>,283 e outra pertencente a Agostinho Soares Carinha e herdeiros de Maria Luisa Lopes, com a superficie de 1:176<sup>m</sup>,261, todas situadas na freguesia de Veracruz, concelho e districto de Aveiro;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições da carta de lei de 17 de Setembro de 1857:

Hei por bem declarar da utilidade pública e urgente nos termos das leis de 23 de Julho de 1858 e 9 de Junho de 1859, as ex-



propriações das mencionadas parcelas, cujas plantas baixam com o presente decreto assinadas pelo Ministro do Fomento.

O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, em 7 de Setembro de 1912. — *Manuel de Arriaga* — *António Aurélio da Costa Ferreira*.

Tendo sido presente ao Governo da República um projecto de regulamento elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para circulação dos comboios nas linhas exploradas pela companhia: há por bem o mesmo Governo, conformando-se com o parecer de 28 de Junho findo do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar, salvas as disposições do regulamento de 11 de Abril de 1868, na parte que não contrarie, o referido regulamento, devendo a mencionada Companhia, de acordo com a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, determinar os pontos das linhas onde com frequência a dupla tracção, na cauda dos comboios, possa ser empregada.

Paços do Governo da República, em 7 de Setembro de 1912. — O Ministro do Fomento, *António Aurélio da Costa Ferreira*.

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

### Direcção Geral das Colónias

#### 4.ª Repartição

Não possui ainda o distrito de Moçambique qualquer linha de caminho de ferro que ligue algumas das suas baías de litoral com o interior, ou, paralelamente à costa, sirva as regiões já hoje comercialmente exploradas. E, no entanto, se nos outros distritos da província de Moçambique são necessárias linhas férreas para desenvolvimento do país pelo aproveitamento das suas riquezas naturais, no distrito de Moçambique, mais do que em qualquer outro dos distritos, essa necessidade impõe-se. E, com efeito, a par das razões que para os demais distritos justificam a construção de linhas férreas, há em Moçambique a necessidade de se completar a ocupação dos vastos territórios que constituem o interior daquele distrito e onde a autoridade portuguesa ainda se não exerce duma maneira completa.

A falta duma rede ferro-viária em Moçambique ou ao menos a duma linha férrea de penetração cuja influência se estendesse por uma larga zona, a um e outro lado do seu traçado, pela abertura de estradas subsidiárias do caminho de ferro, tem obrigado a despendir em várias épocas quantias enormes em explorações militares, nem sempre de resultados práticos dignos de nota, e o obriga ainda a dispêndio avultado com ocupação militar sem ter sido até agora possível considerar-se como completamente satisfeito o fim em vista: o de submeter à nossa autoridade todo o vasto distrito de Moçambique.

Um inquérito às despesas realizadas nos últimos trinta anos, com a acção militar no distrito de Moçambique levar-nos-hia à conclusão de que com as somas já despendidas teria sido possível ligar por linha férrea uma das baías da costa à fronteira inglesa junto dos grandes lagos. E, se isso se tivesse feito, que extraordinário impulso se não teria dado ao fomento do distrito que hoje estaria completamente submetido à autoridade portuguesa.

Mas, a posição geográfica do distrito de Moçambique em relação ao Niassa Inglês, e o facto de haver na costa oriental daquele distrito baías excelentes pela sua vastidão e fundos, e de que, com relativo pouco dispêndio, se podem fazer portos comerciais dos melhores de toda a costa de África, colocam uma linha férrea de penetração, partindo duma dessas baías, em condições excepcionais para o trânsito de mercadorias entre o mar e os territórios do Niassa Land, bastando tal circunstância para fazer prever, a um caminho de ferro construído em tais condições, um importante tráfego.

Considerando que, pelas razões expostas, perfeitamente justificado fica que todos os esforços se devem congregar no sentido de ser levada a efeito a construção dum caminho de ferro de penetração que partindo duma das baías da costa de Moçambique se dirija à fronteira do Niassa Land;

Considerando que, em relatórios e itinerários que existem no Ministério das Colónias, em que pormenorizadamente se alude ao citado caminho de ferro e às suas vantagens, quer sob o ponto de vista do fomento do país, quer sob o ponto de vista da expansão da autoridade portuguesa, se indica a conveniência de aproximar o traçado de tal caminho de ferro dos Montes Namuli;

Considerando que, em vista da corrente geral que se está acentuando nas colónias africanas, pelo que interessa à construção de caminhos de ferro, prejuízos consideráveis num futuro próximo nos podiam advir se nos isolássemos na inacção em que nos temos conservado, não acompanhando essa corrente de opinião que as nações com colónias em África tem evidenciado nos últimos tempos, e por tal forma que, a não tomarmos decisões rápidas acerca de assuntos como aquelle de que nos estamos ocupando, poderíamos encontrar já derivadas, sem possível aproveitamento para nós, algumas correntes de tráfego com que o citado caminho de ferro pode contar.

Tendo ouvido o Conselho Colonial e o Conselho de Ministros; e Usando da autorização concedida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem, sobre proposta do Ministro das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a construir e explorar, ou a contratar, a construção dum caminho de ferro que, partindo duma das baías da costa de Moçambique, se dirija para a fronteira entre Moçambique e o Niassa Inglês, devendo o traçado desse caminho de ferro aproximar-se dos Montes Namuli.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, em 31 de Agosto de 1912. — *Manuel de Arriaga* — *Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro*.



## De Lisboa aos Pyrenéos

### I

Em epocha de villegiaturas não será fôra de interesse que, além da nossa costumada secção de viagens, demos aos leitores mais uma leve resenha de uma excursão que tantos portugueses fazem, por mero prazer ou por necessidade de buscarem allivio a seus padecimentos em afamadas estações de aguas thermaes, de que é rica esta prodigiosa cadeia de montanhas que separa a vizinha Hespanha da França.

A' partida de Lisboa quizemos experimentar, na ida por Villar Formoso, o excellente serviço que presta ao publico que se dirige a França, a combinação de comboios em que se aproveita, para o trajecto desde Medina del Campo, o comboio n.º 9 da Companhia do Norte.

Se uma nota pessoal nos é desculpada, diremos já que temos uma justificada sympathia por este serviço para o qual alguma coisa concorreu a iniciativa de quem estas linhas escreve.

Em 1909, quem tinha que partir de Lisboa para França, só podia fazê-lo pelo caminho de ferro, ou indo no *Sud-Express*, que é commodo mas resulta caro, ou, nos comboios ordinarios, em 56 horas, isto é, perdendo duas noites e dois dias, com um trasbordo ás 2 horas da noite em Medina.

Em relatório, que aqui publicámos então, preconizámos a realização d'uma combinação que permittisse partir-se de Lisboa ao fim do dia, e, fazendo-se um comboio durante a noite na linha da Beira Alta, poder-se alcançar, pela tarde, em Medina, o rapido n.º 9 do Norte de Hespanha.

Houve certas difficuldades para a realização d'este serviço, mas a boa vontade do distincto director da Exploração da Beira Alta, as instancias do nosso actual engenheiro-consultor, hoje sub-director e então chefe da Exploração da Companhia Portuguesa, removeram os obstaculos, e o comboio realizou-se, e o serviço, hoje com a partida do rapido ás 7 da tarde, permite fazer-se o trajecto Lisboa-Paris em 41 horas apenas; e com toda a commodidade, porque os trasbordos são a horas convenientes e todos os trens rapidos e confortaveis.

Apenas, por poucos dias, haverá a falta de bom material, no percurso de Pampilhosa a Medina, porque a Companhia da Beira Alta ainda não recebeu as novas carruagens feitas na Belgica, que já estão em Irun, e que são, ao que nos asseguram, a ultima palavra em conforto ferro-viario.

D'ellas nos está promettida minuciosa descripção que aqui daremos; e se não estão já em serviço deve-se isso a um caso puramente furtivo: estando resguardadas n'uma linha de serviço, n'uma estação dos caminhos de ferro belgas, um comboio foi contra ellas, causando-lhes alguns prejuizos, como quebra de vidros, entortamento de peças, etc., que tiveram que substituir-se.

Partindo-se, pois, ás 7 da tarde (para mais com a commodidade e economia de se ter já jantado) trasbordamos ás 10 da noite na Pampilhosa, e muito breve, nas novas carruagens da Beira Alta, o passageiro poderá dormir commodamente até à fronteira, onde chega de manhã.

D'ahi continua, sem trasbordo, até Medina, vendo a linha que, se não é de um pictoresco encantador, tem todavia pontos interessantes como Ciudad Rodrigo, Sala-



manca que, desde a estação anterior, Tejares, nos vae surtindo á direita, em situação interessante.

Pela 1 estamos em Medina.

Quem não quizer vir directamente, tem tempo para almoçar ali, no bufete, e seguir n'outro trem que passa tres horas depois. Assim fizemos, porque resolveramos visitar tres cidades hespanholas pelas quaes muitas vezes temos passado sem n'ellas parar.

Um caso original se dá ali que nos diverte e não podemos deixar de registar: ao pagar a conta do almoço, o creado quer levar-nos mais 50 centimos, e perguntando-se-lhe porque o fazia explica-nos que era... de duas azeitonas que tínhamos comido.

Houve um rei de quem se conta que n'uma estalagem lhe fizeram pagar dois cruzados por dois ovos cozidos. Isso era n'outros tempos; no bufete de Medina servem azeitonas a 50 reis cada uma.

Não pagámos, mas não deixamos, por isso, de avisar o leitor... para que não coma azeitonas em Medina del Campo.

Medina é uma cidadezinha da idade media, na margem de um rio, tendo de mais notavel o castello, favorita residencia de Isabel-a-Catholica, que alli morreu. Está hoje em ruínas, das quaes se gosa um largo panorama.

Nas tres horas de paragem ha tempo para ver tudo.

Pelas 4 horas eis-nos no comboio correio, que uma hora depois deixamos para ficar em Valladolid, cidade muito mais importante, não só na area que occupa como pela sua população, commercio e industria.

Uma linha electrica serve os seus principaes pontos e liga as duas estações do caminho de ferro, a do Norte, por onde chegámos, e a de Medina de Rio Secco, do outro lado do rio Pisuerga, que ladeia a cidade a noroeste.

Não tem portanto, o excursionista que só alli faça uma paragem de um dia, que tomar os maçantes omnibus para se transportar ao hotel, dos quaes o *Moderno*, não sendo embora o mais moderno, é muito bom em alojamento e cozinha.

O resto da tarde e a manhã seguinte são mais que bastantes para se ver toda a cidade, que, além de um bonito jardim publico e dos monumentos de Colombo e Zorrilla, tem de mais interessante a praça, toda de construcções da idade media, sobre pilares de madeira carcomida; as fachadas da igreja de S. Paulo e do collegio de S. Gregorio, obras do principio do seculo XV, com lindissimas esculpturas, a casa onde viveu Cervantes; e tinha tambem aquella onde Colombo terminou os seus dias, mas a camara entendeu que devia completar a obra de abandono em que o catholicismo exaggerado de Fernando e Isabel deixou morrer o grande navegador, e... demoliu aquelle monumento historico para... alargar a rua em que está o convento das Ursulinas.

A's 2,41 horas retomamos o rápido do Norte que, como temos dito, é um bello trem de material confortavel e marcha veloz.

A companhia do Norte tem muito adeantados os trabalhos da segunda via, n'esta linha, e, quando ella esteja completa, poderá ainda accelerar o andamento dos seus trens, quanto lh'o permite o accidentado do perfil.

Perto das 8 horas fazemos nova paragem em Victoria, uma cidadezinha muito galante, cujo aspecto, visto do comboio, instiga a ir visitá-la.

O interior não desmente as apparencias; ruas largas e bonitas, vasta *plaza Mayor* onde a população passeia e a musica toca, e muito grande parque bem ensombrado e bem illuminado, para se passarem as noites calmosas.

De manhã, aproveitando o expresso por que antigamente vinham os passageiros de Portugal para França, seguimos até Hendaia onde não é preciso almoçar á pressa, porque podemos seguir a Baionna no comboio da 1,42 horas, visto que é esse que dá ligação directa para a linha de Tolosa.

Do trajecto até Lourdes já mais de uma vez temos fallado, eredito está que elle é interessantissimo, sobretudo desde que, á nossa direita, começa a desenrolar-se a longa cadeia dos Pyrenéos.

Em Lourdes, enquanto esperamos o comboio que deve levar-nos a Pierrefitte, admiramos a multidão de peregrinos que enche a estação, alguns ainda cantando, arrebanhados por numerosos padres, tomando nada menos de quinze comboios especiaes que os esperam em diferentes linhas, com os compartimentos numerados.

Para regularidade da entrada de tão variados e populosos grupos, o largo da estação está dividido por palissadas, dentro das quaes aquella pobre gente nos faz o effeito de aves em jardim zoologico.

Durante o percurso até Pierrefitte, vamos vendo os novos trabalhos de installação da tracção electrica que a Companhia do Midi está construindo para adoptar este systema de tracção em todas as suas linhas dos Pyrenéos e n'uma parte da de Baionna a Tolosa, do que trataremos em breve, em artigo especial.

De Pierrefitte a Cauterets utiliza-se a linha electrica, cujo percurso é prodigiosamente bello.

E eis-nos em Cauterets, onde não temos que escolher hotel, porque já o *Univers* é nosso conhecido e preferido, por ser o que — segundo todos dizem — tem a melhor cosinha.

Na cidade, e nas condições de vida do aquista, não ha a menor alteração dos annos anteriores. A mesma musica na esplanada tocando pouco e muito baixo, ouvida (?) por umas senhoras que falam muito e muito alto. Algumas vezes esplendidas recitas no *Theatro Nature*. E não admira: é este o ultimo anno da actual empresa exploradora das aguas, e natural é pois, que ella não fizesse melhoramentos.

Uma nova empresa tomou agora a exploração por 30 annos, desde 1913, e propõe-se fazer grandes reformas, que bem precisas são.

Os estabelecimentos balnearios vão, ao que se promette, ser melhorados, pondo-se os gabinetes de banho segundo os modernos preceitos da hygiene e conforto; ao que se diz será alargado o estabelecimento Cesar; o Casino será ampliado e modernizado, construindo-se novas salas e dependencias.

A nova empresa tomou a exploração por uma annualidade de 130.000 francos (23.400\$000 reis) o que é importante, obrigando-se a fazer obras no valor de 800.000 francos, o que ainda é mais importante.

Pela sua parte o syndicato de S. Savin, ao qual pertence a região de Cauterets, fica com os seus rendimentos augmentados, não só por este motivo, como pela importante quantia que vae receber da companhia dos Caminhos de Ferro do *Midi*, pela utilização das aguas do *Gave* (ribeiro) para alimentação da sua geradora electrica no valle do Soudon. Esta verba será applicada á amortização da divida ao *Crédit Foncier*, diminuindo-se assim em bons 17 a 18.000 francos annuaes o encargo dos juros, verba que deve ser applicada tambem a melhoramentos locais.

Entre os melhoramentos projectados pela nova empresa, digamos, por fim, que nos lisonjeia um que vae d'accordo com o que dissemos aqui, ha um anno: A estação da linha electrica ao fundo da explanada vae desaparecer, prolongando-se a linha em aterro sobre o rio, de forma a fazer sahir os carros da praça, em frente da Camara Municipal. Pena é que não se complete a ligação com a linha de Pierrefitte.

Dois ascensores serão tambem construidos, um para os banhos do *Pause-Vieux*, outro, que tambem lembramos no nosso artigo, até o estabelecimento do *Bois*, podendo mais tarde prolongar-se á Ponte de Hespanha.

N'outro artigo nos occuparemos de outra estação thermal pyrenaica, *Luchon* que, já este anno, nos apresenta grandes novidades, com o seu bello ascensor de Superbagnères, inaugurado em 21 d'agosto.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## A carestia da fructa em Lisboa e o seu preço de transporte

Ao contrario dos vaticinios de creaturas que querem ver tudo quanto interessa o Paiz atravez de vidros foscos, a abundancia de fructas no anno corrente foi superior á de alguns annos anteriores, excedendo mesmo a espectativa dos proprios fructicultores.

Isto que deveria dar logar a que o preço das fructas em Lisboa fôsse bastante inferior ao dos annos em que houve escassez, parece—oh, irrisão!—que produziu exactamente o effeito diametralmente opposto.

O facto talvez se explique, se averiguarmos que os proprios que prognosticaram a escassez, são os que para satisfação da sua ganancia e justificação do seu vaticinio, fazem com que ella appareça no mercado por preços elevadissimos e em quantidade relativamente pequena, muito embora para isso tenham que sacrificar uma boa parte, inutilizando-a, o que lhes não causa prejuizo porque o negocio é lucrativo e dá panno para mangas.

Os pretextos, porém, invocados pelos especuladores, do exagerado preço são, alem do imposto do consumo, os preços dos transportes.

Sobre o imposto do consumo, já no nosso collega o *Diario de Noticias* tivemos o prazer de ver refutada a asserção.

Sobre os preços dos transportes vamos nós fallar, e verão os leitores que, como o do imposto do consumo, o pretexto não passa de um truc para illusão do publico.

E senão vejamos. Nas linhas da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes que servem as principaes regiões fructíferas, como as de Alcobaça, de Santarem, de Cintra, Fundão, etc., vigora desde Fevereiro de 1910 uma tarifa, a n.º 24 de grande velocidade, publicada expressamente para os transportes destinados ao mercado de Lisboa, e cujos preços bastante reduzidos incluem todas as despesas desde a estação da procedencia até os mercados ou domicilios dos consignatarios, inclusivé as despesas feitas com o despacho d'alfandegas, e com excepção apenas das de guia, registo e impostos de sello e assistência, e dos direitos de consumo.

Esses direitos são satisfeitos pela Empresa Geral de Transportes que tem o serviço de camionagem a seu cargo e que os cobra depois os consignatarios, os quaes não tem que se incomodar a ir á estação fazer os despachos, o que representa uma boa economia de tempo e... *time is money*, lá diz o proverbio inglez.

Estabelece a referida tarifa preços para zonas de cinco kilometros em bases decrescentes por cada grupo de 100 até 300, e para pesos de 1 a 40 kilos e successivamente de 10 em 10 até 100 kilos, e para cada 10 kilos além dos primeiros 100.

Pelos exemplos que a seguir indicamos terão os nossos leitores occasião de ver que não é o transporte que encarece a mercadoria.

Façamos, por exemplo, uma expedição de fructas, com o peso de 500 kilos, da região de Alcobaça para Lisboa-Praça da Figueira.

De Vallado (estação que serve Alcobaça) a Lisboa-Rocio vão 135 kilometros — marca a tarifa para os primeiros 100 kilos 590 réis, por cada dez mais 48,51 do que resulta para 500 kilos:

$$\begin{array}{r} 590 + (48,51 \times 40) = \dots\dots\dots 25540 \\ \text{Guia, registo e impostos} \dots\dots\dots 90 \\ \hline 25630 \end{array}$$

ou seja 5,24 réis por cada kilo.

Adicionando-lhe os direitos de consumo, 4,4 réis por

kilo, importa transporte e direitos em 45820 réis, ou um encargo de 8,9 réis por kilo.

Uma remessa de 200 kilos de fructa de Coimbra para um estabelecimento na Baixa.

Coimbra a Lisboa-Rocio — 226 kilometros.

$$\begin{array}{r} \text{Para os primeiros 100 kilos} \dots\dots\dots 850 \\ \text{os restantes } 72,30 \times 10 \dots\dots\dots 723 \\ \text{Guia, etc. e arredondamento} \dots\dots\dots 97 \\ \hline 15670 \end{array}$$

isto é, 8,35 por kilo.

Com os direitos de consumo 12,75 cada kilo.

Outra de 100 kilos vinda de Cintra para a Praça da Figueira.

Custará 300 réis, mais os direitos de guia, registo e impostos — 390, ou seja 3,9 por cada kilo; e se vier de Collares teremos a adiccionar áquelle preço 200 réis da camionagem entre Collares e Cintra, o que prefaz o total de 690, ou 5,9 por cada kilo.

Direitos do consumo para ambos os casos — 4,4 réis por kilo, do que resulta — para a de Cintra um total de 8,3, e para a de Collares, de 9,3 por kilo.

Uma remessa pesando 500 kilos vinda de Santarem para o mercado da Ribeira Nova.

Santarem a Caes do Sodré — 93 kilometros. — Temos para os primeiros 100 kilos, 480 e 37,73 por cada 10 a mais, ou seja para os 500 kilos.

$$\begin{array}{r} 480 + (37,73 \times 40) = \dots\dots\dots 15510 \\ \text{Guia, etc.} \dots\dots\dots 90 \\ \text{Direitos do consumo} \dots\dots\dots 25200 \\ \hline 35800 \end{array}$$

o que dá 7,6 réis para cada kilo, sendo de transporte apenas 3,2 réis.

Ainda outro exemplo: 200 kilos de peras do Fundão, para qualquer estabelecimento da Baixa.

Fundão a Lisboa-Rocio — 290 kilometros.

Dá-nos a tarifa 980 para 100 kilos e 87,50 por cada 10 a mais, ou seja para os 200.

$$\begin{array}{r} 980 + 875 = \dots\dots\dots 1855 \\ \text{Guia etc., e arredondamento} \dots\dots\dots 95 \\ \hline 18950 \text{ ou } 9,7 \text{ por cada kilo} \\ \text{Direitos de consumo} \dots\dots\dots 880 \\ \hline 25830 \end{array}$$

do que resulta um onus de 14,10 por kilo, o que não é caro, attendendo á grande distancia percorrida, e a que essa fructa é uma especialidade que suporta bem o encargo.

E' bom notar que para as uvas não ha que ter em conta os direitos de consumo, porque essa fructa está isenta de tal imposto.

Milhares de exemplos poderíamos apresentar, parecem, porém, que os que ahi ficam apontados são o bastante para prova de que se não é o imposto do consumo — e realmente não é — a causa do elevado preço das fructas na capital, não o é tambem o transporte no caminho de ferro.

Das fructas que veem dos arredores de Lisboa que se não utilizam do caminho de ferro, não fallemos. Para essas no peor dos casos, o preço do transporte não excede uns 60 réis por arroba.

Já veem os nossos leitores que se comem a fructa cara em Lisboa, não é porque a não haja em grande abundancia por esse paiz fóra, a ponto de se deitar aos porcos e de servir de estrume para as terras, nem porque tão pouco seja transportada a preços excessivos, nem tambem



por causa do imposto de consumo, que é pequeno, embora odioso, mas que a ser eliminado em nada aproveitaria ao consumidor, mas tão sómente aos gananciosos açambarcadores de negocios que são os peores microbios que hoje nos corroem a bolsa e a existencia.

Portugal poderia ser, sem favor, como muito bem diz um cavalheiro extrangeiro que sobre o assumpto publicou uma carta no *Diario de Noticias*, «o grande pomar da Europa.»

Ha de vir a sê-lo, temos d'isso a esperanza, mas é preciso primeiro anniquilar os damninhos organisadores de disfarçados *trusts*, que com a sua ganancia oppoem os maiores obstaculos a tudo quanto representa o desenvolvimento do bem geral do Paiz.

O publico, pois, que se defenda por todos os meios ao seu alcance e o governo que veja se pôde pôr de qualquer fôrma, peias á voracidade dos especuladores.

### Transportes de adubos chimicos

Com o fim de beneficiar a agricultura acaba de ser posta em vigor d'accordo entre a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e a Companhia Portuguesa, uma tarifa especial temporaria de pequena velocidade cuja validade terminará em 31 d'Outubro proximo, para o transporte de adubos chimicos por vagões completos de 10:000 kilos ou pagando como tal, procedentes das estações de Lisboa-Caes dos Soldados (mar ou terra), Braço de Prata, Póvoa, Alcantara-Terra ou Mar e Caes de Santos para quaesquer estações das linhas do Sul e Sueste, via Setil-Vendas Novas, com preços e condições eguaes aos da tarifa temporaria que vigorou de 9 de Setembro a 10 d'Outubro do anno findo, para os transportes entre as mesmas estações.

Os preços são os seguintes:

Percurso da Companhia Portuguesa: 740 reis por tonelada para as procedencias de Lisboa-Caes dos Soldados, Braço de Prata e Póvoa, e 800 reis para as de Alcantara Terra ou Mar e Caes de Santos.

Nas linhas do Sul e Sueste: 6 reis por tonelada e kilometro.

Aos preços da tarifa accrescem os respectivos direitos de manutenção e transmissão.

Concede tambem a tarifa a importante vantagem de 8 dias de armazenagem gratuita nas estações do districto.

Para se poder apreciar o quanto é economica esta tarifa, apresentamos os exemplos seguintes:

Um vagão de adubos de C. S., Braço de Prata ou Póvoa para: — Cuba 17.260 — Beja 18.280 — Extremoz 19.540 — Borba 20.260 — Odemira 23.560 — Moura 21.760.

N'estes preços não estão comprehendidos os direitos pelas operações de carga e descarga que supomos serem feitas por conta dos expedidores e consignatarios.

Esta medida merece o nosso maior applauso, pois que havendo na quadra que atravessamos transportes a effectuar para o Alemtejo, vae sem duvida prestar um relevante serviço á agricultura d'aquella provincia.

## FESTAS, FEIRAS E ROMARIAS

As diversas festividades de caracter mais ou menos religioso que o povo d'este lindo Paiz do sol todos os annos, para não fugir á tradição, costuma realizar, tem na sua grande maioria logar no mez que vae decorrendo.

Em todas ellas reina a alegria, muita vida, muito amor, á mistura ás vezes com a sua scena de pugilato filha quasi sempre d'uns excessos de dignidade ou amor proprio a que não são estranhas as influencias do alcool que o tentador sumo da uva ministra aos bebedores, em maiores doses do que elles muitas vezes esperam; mas tudo isso que é, á vista da grandeza da alegria que se expande d'alguns milhões d'almas boas que, ao menos n'esses dias de festa, se sentem felizes? E os bellos contos de reis que

giram em negocio, augmentando a riqueza das terras, e de empresas varias, de espectaculos, de transportes, etc.?

E' evidente que se o povo precisa de divertimentos para a vida se lhe não tornar apenas um pesado fardo, o commercio e as industrias não precisam menos de que elle se divirta.

Este mundo é assim; do trabalho vem a riqueza; esta por sua vez dá largas ao dinheiro que vae fecundar novas energias; d'ahi novo trabalho, e sempre n'uma roda viva assim vae indo a humanidade, óra triste, óra alegre, procurando e obtendo compensação para tudo.

Já no nosso numero ultimo nos occupámos d'algumas festividades e romarias que se effectuaram por esse Paiz fóra, hoje a mais algumas, por motivo das quaes os caminhos de ferro fazem serviços especiaes, nos vamos referir.

### Romaria e feira annual no logar dos Milagres

Milagres é uma pequena e pittoresca povoação proxima de Leiria, onde o povo todos os annos celebra uma romaria a nossa senhora, sobre cuja invocação *in illo tempore* se ergueu uma capellinha. Por essa occasião tem tambem logar a feira onde se fazem bons negocios, especialmente de vinhos e porcos.

Milagres é servida pelo apeadeiro de Regueira de Pontes, para onde a Companhia dos Caminhos de ferro estabeleceu bilhetes reduzidos d'algumas estações das linhas do Norte e d'Oeste, para quem quizer ir ás festas dos Milagres que começam em 14 e terminam amanhã, podendo regressar até o dia 18.

### Feira annual e festas a São Matheus em Soure

Teem logar nos dias 21 e 22 d'este mez e costumam ser sempre muito concorridas de forasteiros.

Ha bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos pelos comboios ordinarios para ida de 18 a 22, e volta de 19 a 23.

Vendem d'estes bilhetes as estações de Caxarias até Coimbra na linha do Norte, e as de Monte Redondo até Verride, na de Oeste.

### Romaria ao Senhor da Piedade e feira franca de S. Matheus em Elvas

E' a mais importante romaria do Alemtejo, a do Senhor Jesus da Piedade.

Dezenas e dezenas de milhares de creaturas, na sua maioria dos arredores da cidade e grande parte tambem de Badajoz, todos os annos accorrem á romaria e á feira de S. Matheus, que teem logar nos dias 19 a 25 d'este mez, havendo tambem por essa occasião festas brillantissimas, cujo programma este anno é deveras attrahente.

Entre os numeros principaes, figuram o arraial com as suas illuminações e fogos de artificio, touradas em que tomam parte afamados artistas, bailes populares, concertos, etc.

A Companhia Portuguesa estabelece bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das suas estações de Lisboa até Marvão e Santa Eulalia, de Matto de Miranda, de Alferrarede até Castello Branco, de Vendas Novas, Espinho, Campanhã, Caldas e Figueira da Foz, validos para ida pelos comboios ordinarios, excepto os rapidos e o Sud-Express, dos dias 18 a 24, e para volta de 20 a 27.

Os preços de Lisboa, são: 4\$420 em 1.<sup>a</sup>, 3\$440 em 2.<sup>a</sup> e 2\$460 em 3.<sup>a</sup>; de Porto-Campanhã, 6\$280, 4\$890 e 3\$500; e de Figueira, 4\$460, 3\$470 e 2\$490.

De Badajoz tambem ha bilhetes de ida e volta reduzidos, aos preços de 540 em 1.<sup>a</sup>, 420 em 2.<sup>a</sup> e 270 em 3.<sup>a</sup>

### Romaria á Senhora da Ajuda em Espinho

Pode-se dizer que é a maior romaria do norte do Paiz.

Chega a ser assombrosa a concorrência de povo de todas aquellas povoações limitrophes e das cidades de Porto e Aveiro.



O espectáculo da chegada dos romeiros com os seus trajes característicos, especialmente os das mulheres que são variados e multicolores, é realmente encantador.

Quem é apreciador de costumes portuguezes, deve pelo menos uma vez na vida, assistir a este empolgante espectáculo.

Como de costume o caminho de ferro vende bilhetes de ida e volta reduzidos, validos tanto para ida como para volta, pelos comboios tramways dos dias 21 a 23 e pelos comboios supplementares do dia 22, que se effectuam entre Porto-Campanhã e Espinho,

Vendem bilhetes todas as estações e apeadeiros desde Porto-S. Bento até Pedreira inclusivé.

Em virtude do serviço extraordinario é alterada a marcha dos comboios ordinarios n.ºs 11 e 1509 que n'esse dia partirão de Espinho às 22-56 e 9-35; os 1511 e 2077 que partirão de Gaya às 11-18 e 14-36, e os 156 e 2212 que sahirão de Campanhã, o primeiro para Espinho às 7-50 e o segundo para Aveiro às 15-37.

N'este dia são validos tambem para o 2212 no percurso entre Aveiro e Espinho os bilhetes da tarifa n.º 3.

O custo dos bilhetes de S. Bento é de 540 em 2.ª e 280 em 3.ª; e de Campanhã e Gaya, 420 em 2.ª e 220 em 3.ª.

### Direitos de armazenagem nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um aviso ao Publico que acaba de ser publicado pela Direcção do Sul e Sueste, o artigo 8.º da tarifa de despesas accessorias em vigor n'aquellas linhas, referente aos direitos de armazenagem a cobrar pelas remessas de pequena velocidade que não sejam expedidas dentro das 48 horas depois das entregas na estação, ou das que não sejam retiradas no destino dentro das 48 horas depois da expedição do «Aviso de Chegada», é modificado a partir do dia 30 do corrente mez, pela seguinte forma

#### § 1.º — Mercadorias de toda a especie:

Por fracção indivisivel de 100 kilogrammas e por dia (24 horas) ou parte de um dia:

Durante os primeiros cinco dias depois do prazo de tolerancia.....	2 reis
Durante os seguintes cinco dias depois do prazo de tolerancia.....	4 »
Cada dia a mais.....	10 »
Minimo de cobrança.....	50 »

#### § 2.º — Vehiculos terrestres ou embarcações. Cada vehiculo ou embarcação:

Pelo tempo que decorrer até 24 horas depois do prazo de tolerancia.....	200 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais....	500 »

Esta modificação não invalida as concessões indicadas nas tarifas especiaes. Na estação do Barreiro, o facto da descarga ter sido feita pelo consignatário, dispensa o «Aviso de Chegada».

### Estação de Fresno el Viejo

No dia 15 de agosto ultimo abriu á exploração uma nova estação hespanhola na linha de Medina del Campo a Salamanca, denominada Fresno el Viejo, situada entre Cantalapiedra e Carpio.

A nova estação faz todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade, tanto das proprias linhas como das combinadas, pelo que lhe são ampliadas além das tarifas internas, as combinadas com a Companhia da Beira Alta e dos Caminhos de ferro Portuguezes S. F. n.º 1 e 2 de grande velocidade, pelos preços de Carpio e a S. F. n.º 3 de pequena velocidade, pelos preços de Medina.



XVI

Excursões de Kartum. — Uma fortuna n'um ventre. — Nativos e danças. — Como um califa adormece... — Um morto que come e bebe.

Tres excursões são regularmente feitas, em Kartum, pelos turistas, dirigidas todas pela casa Cook ou pela Hamburo-Anglo-Americana, na cidade, aos campos de batalha de Kerreri e a Ondurman.

D'estas só aconselhamos que se tome a primeira; que se prescinda da segunda, porque o trajecto é feito na maior parte pelo rio, pelo qual mais tarde nos propomos ir; e se faça a terceira particularmente, porque se vê melhor e se economisa mais de metade do custo.

A primeira é, como dissemos, na cidade, toda em burros (bem ajaezados) e custa apenas 25 piastras (1\$250) por pessoa.

Se os excursionistas estão no Royal-Hotel, os burros lá os irão buscar, reunindo-se todo o grupo na praça, dirigindo-se todos a visitar o palacio do governador.

Alli ha de importante a ver o grande jacaré que foi caçado nas aguas do Nilo e em cujo ventre foi encontrada uma porção de pulseiras, broches, brincos, etc. de ouro e prata, adornos de varias senhoras que haviam sido devoradas pelo terrivel animal. Não era um jacaré, era uma ourivesaria.

N'esse palacio, o canto d'uma sala marca o sitio, do antigo palacio do general Gordon, o heroe da conquista de Kartum, onde elle foi assassinado pelos *der-viches*.

Visita-se depois a egreja protestante, a universidade, o quartel da guarnição; acabando-se pelas aldeias



Ondurman. — Dança de Daloukas

nativas onde percorremos as ruas formadas por pobres cabanas de *bagarás*; semi-nús, os homens; as mulheres envoltas no albornoz, deixando a descoberto o peito direito.

Mesmo alli a influencia ingleza tem exercido um certo bem-estar, havendo, a meio das ruas, successivos poços com bomba para tirar agua, de que os indigenas se servem em quantidade, resultando que, vivendo em tão primitiva pobreza, são todavia assás limpos.

Outra coisa impressiona o visitante, graças ao dominio inglez: — não se pede esmola; não ha mendigos, nem



doentes, nem aleijados expostos ao publico. Os invalidos são recolhidos em azylos e os doentes no hospital, estabelecimentos bem organizados pelo governo e em que é obrigatoria a recolha dos enfermos.

Essa aldeia é dividida em pequenos bairros em que vivem vinte tribus diferentes, entre as quaes os Shillukas, os Dinka, Bornau, Gebelau, Forau, Taaisha e outros *bagards*, em numero não inferior a 4.000.

Se os viajantes querem mesmo, pagando uma pequena somma, de cinco tostões por cabeça (se o grupo é numeroso) assistem a uma dança typica, composta de muitos pulos e simulacros de lucta.

A' volta vemos ainda o bonito jardim publico, a imponente estatua de Gordon, montado n'um camelo, que orna-



Monumento de Gordon

menta o centro da praça, a nova mesquita e os principaes edificios da cidade, por fóra.

A excursão a Ondurman custa 60 piastras, mas quem não quizer ir pelas agencias, póde, seguindo o nosso exemplo e conselho, fazê-la por metade ou menos. E mais variada.

Toma-se o carro a vapor que nos leva ao caes de embarque do vaporzinho (bastante elegante) que faz a travessia do Nilo, na embocadura de Nilo Branco. Custa a passagem 5 piastras.

No caes de Ondurman centenaes de burriqueiros nos offerecem os seus animaes; escolha-se dos melhores, que custam 5 piastras, e 3 ao conductor, para nos levar aos sitios que ha que visitar, deixando-nos, por fim, no mercado.

A impressão d'esta cidade, toda puramente oriental, toda construida de casas baixas, de terra parda, extendendo-se por cêrca de 11 kilometros á beira do rio, onde atracam centenaes de barcos de grandes mastros e velas largas, é inolvidavel.

Mas no meio d'este genuino orientalismo uma nota moderna vem ferir-nos a vista: o tremvia a vapor, que liga o serviço do caes através de toda a cidade e pelo qual se faz a circulação até Kartume. Não o tomemos, porque só em burros se póde visitar o que temos a ver.

Em linha parallela ao rio, atravessando o mercado de cereaes e de gomma arabica, importantissimos, chegamos primeiro ao *Beit-El-Amana* ou armazens onde se guardam os despojos da guerra, armamento e carros tomados ao Califa; paga-se quatro piastras pela entrada.

Ahi, está tambem o velho piano de Gordon, que não sabemos como a Inglaterra conserva ahi, n'um barracão, a estragar-se ao tempo.

D'ahi vamos á antiga casa do Califa onde visitamos o harem em que elle guardava as mais bellas mulheres e se dava ás mais originaes e grotescas phantasias. Entre estas figurava a de, recostado n'um *divan*, se fazer ador-

mecer pelas suas *huris* que lhe friccionavam as faces... com os seios.

D'ahi vamos ao tumulo do Mahdi, hoje demolido.

Os inglezes, para obstar ao fanatismo dos turcos pelo seu sacerdote-guerreiro, abriram o tumulo, lançaram os ossos, dispersos, ao Nilo, e deixaram só as ruinas abertas, para que elles vejam que nada alli existe.

Pois os mussulmanos não crêem n'isso e vão piedosamente, sempre que pódem, fazer oração junto aos muros desmoronados, e se as sentinellas estão distrahidas, deixam-lhe pequenas offerendas de fructos e deitam agua junto da base do muro, para que a alma do Mahdi não padeça de fome nem de sede.

A seguir vamos ao mercado que é o mais notavel que temos visto.

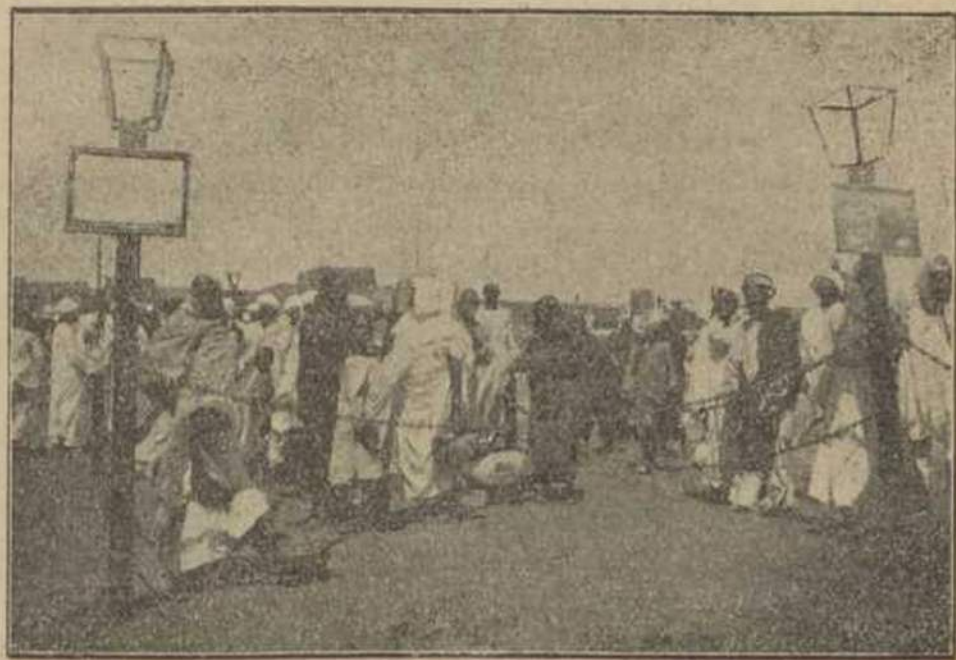
E' este um labyrintho de ruas, um dedalo de construcções, todas baixas, todas de terra e todas com um cano de lata para escoamento das aguas.

Cada commercio, cada officio, tem a sua parte especial e os vendedores de cada mercadoria constituem geralmente uma raça distincta.

Ahi se encontram todas as variedades de artigos e de produção da Africa Central: especiarias, perfumes, drogas, legumes, fructas, cereaes, madeiras, tecidos, contas de vidro, filigranas, mil objectos feitos de cabaças e cascas de fructos, banhas diferentes para untar o corpo, tintas, variadas para a pintura das carnes, pelles de crocodilo e suas multiplas applicações, armas antigas, sandalias, artigos de pelles, gomas, pennas de avestruz, marfim, leite, etc. Vê-se ahi o local ou fossa onde, no tempo do Califa eram lançadas as mãos cortadas aos condemnados; e o sitio do mercado dos escravos, onde se faziam grandes festas nos dias em que o Califa alli mandava buscar o seu fornecimento.

Mas o que impressiona mais o visitante é a extraordinaria mistura de raças, porque elle verá alli reunidos representantes de todas as tribus africanas desde o littoral até o Equador.

E surprehende tambem, que, entre tanta gente, não appareçam mendigos, e todos se apresentem com um



Caes de Ondurman

certo asseio que não existe em mercado algum de gente turca.

A influencia da educação ingleza tem conseguido d'estes milagres.

Tambem não ha gritaria, ou importunidade na offerta dos generos. Cada commerciante procura vender o seu artigo, sobriamente, tranquillamente, cortezmente, sem incomodar.

Dicididamente não ha (até aqui pelo menos) nativos selvagens.

Veremos, no artigo seguinte, se conseguimos encontrá-los, indo mesmo ás suas cubatas, no interior.



# AUTOMOBILISMO

## Estatística de automoveis em Hespanha

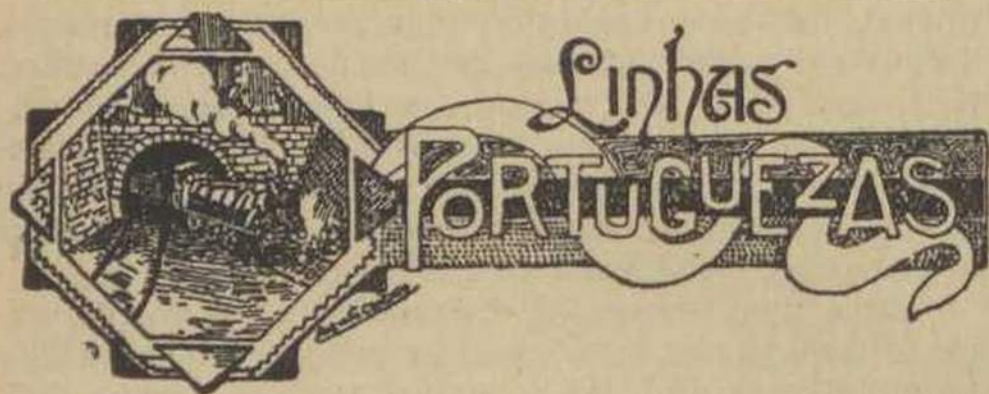
O Ministerio do Fomento do vizinho reino publicou recentemente uma estatística curiosa, referente ao numero total de automoveis inscriptos em cada uma das provincias hespanholas.

O total em fins do passado mez de Junho era de 5.816 automoveis repartidos da seguinte forma: Madrid, 1.461; Barcelona, 1.040; Guipúzcoa, 688; Biscaia, 293; Corunha, 205; Sevilha e Valencia, 167; Santander, 157; Oviedo, 125; Baleares, 117; Pontevedra, 109; Canarias 100. Nas demais provincias as inscrições variam entre Granada, com 85, a que se segue Cadiz, com 68, e Cuenca, com 4, e Ternel, que só tem inscriptos tres carros.

As linhas de automoveis de serviço publico em Hespanha, são 103, sendo as provincias em que ellas mais existem, as seguintes: Guipúzcoa, Salamanca e Canarias, com 9; Corunha, com 7; Barcelona, Gerona, Huesca e Lugo, 6, e outras provincias entre 5 e uma.

Quatorze provincias não teem linhas de automoveis para o serviço publico.

O numero de kilometros percorridos pelos automoveis destinados ao serviço publico, é de 4.653.



**Praia das Maças.**—A Companhia Electrica de Cintra ao Oceano tenciona proceder ao prolongamento da linha de Cintra á Praia das Maças, até ao pittoresco sitio das Azenhas do Mar. E' este um empreendimento de tomo, e de grande utilidade, pois cresce de anno para anno a multidão de forasteiros, nacionaes e estrangeiros, que costumam visitar estas paragens privilegiadas, com pontos maravilhosos nas nossas costas maritimas.

Os estudos do campo já se acham concluidos, até ás Azenhas do Mar, e foram confiados ao talentoso topographo Sr. José Mexia Costa, perito em trabalhos d'este genero.

**Valle do Vouga.**—Vão tomar o maximo desenvolvimento os trabalhos de construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga, na região de Lafões.

O governador civil de Aveiro enviou ao ministerio do Fomento uma representação, em que a camara municipal de Sever do Vouga, pede que a Companhia do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, construa uma estação no lugar de Paço de S. Tiago, no troço comprehendido entre Cernadas e Vizeu.

**Moçambique.**—O chamado «Caminho de Ferro do Sena» deve vir a ligar-se com o caminho de ferro da Nyassalandia, e será então de grande vantagem para o porto da Beira, como para todo o territorio da Companhia de Moçambique, em geral, pois exalçará muito o valor da opulenta zona entre os rios Buzi e Zambeze, proporcionando ao Protectorado da Nyassalandia uma comunicação directa e commoda com um bellissimo porto de mar.

**Benguella.**—Com relação ao pedido do administrador do caminho de ferro de Benguella, concernente á concessão de terrenos ao longo d'esta via-ferrea, determinou o Sr. Ministro das Colonias que o assumpto ficasse pendente até ulterior resolução. O intuito da concessão de terrenos sollicitada, seria o de promover o desenvolvimento da agricultura, e a colonização, na região servida pelo referido caminho de ferro. Pelo menos, seria esse o pretexto.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.**—Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortisação as obrigações da série «Mirandella-Vizeu», com os n.º 6.351 a 6.355, 8.196 a 8.200, 8.616 a 8.620, 11.231 a 11.235, 16.716 a 16.720, 26.861 a 26.865 e 27.871 a 27.875.

Estas obrigações deixam de vencer juro, e a importancia do capital nominal de cada uma (reis 90\$000) será paga a partir do 1.º de outubro na sede da Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, e no Porto na agencia da Companhia casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão, Praça da Liberdade n.º 138, e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» relativo ao 1.º semestre de 1912 (coupon n.º 46) começará no dia 1.º de outubro e realizar-se-ha: em Lisboa, na sede da Companhia, no Porto, nos estabelecimentos acima referidos, e em Berlim, na sede do Deutsche Bank. O pagamento em Berlim só se effectua até ao dia 31 de dezembro do corrente anno.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de setembro de 1912.

A viagem do Sr. Vicente Ferreira ao extranjeiro está despertando gratas apprehensões, por constar que o titular da pasta das Finanças aproveitará a sua villegiatura para examinar *in loco* importantes operações de credito ha muito planeadas, com a interferencia de grandes casas estrangeiras.

Começaram a funcionar, a 2 do corrente, nas sedes de todos os districtos e concelhos do paiz, as filiaes da «Caixa Economica Postal», instituição muito util, que indicámos em que consiste, fazendo a ella referencia no nosso numero ultimo.

A Caixa Economica Postal, com a quantidade de filiaes que só o serviço dos correios permite, e com as grandes facilidades para o publico, que só esse mesmo serviço proporciona, teem grangeado esplendido exito no extranjeiro. Quem as iniciou foi a Inglaterra, em 1861, seguindo-se-lhe o Canada em 1868, a Italia em 1876, a Hollanda em 1881, a França em 1882, etc., etc.

Na Belgica, onde esta instituição possui uma grande autonomia, comprehendem-se nos empréstimos os destinados ao credito agricola e ás sociedades edificadoras de casas para operarios.

Em Inglaterra, por cada quatro habitantes ha um depositante, com a media correspondente de 71\$350 reis.

Segundo o agora disposto, entre nós, ás pessoas (desde os menores de 7 annos) que desejem depositar qualquer quantia, desde o minimo de 200 reis, será abonado, nas caixas das estações telegrapho-postaes, o juro de 3 % ao anno (capital e juros garantidos pelo Estado) e entregue, na occasião do deposito, uma caderneta onde serão lançados os depositos e a successiva conta corrente.

As operações d'esta Caixa não estão sujeitas a imposto do sello, e as correspondencias dirigidas á sede ficarão exemptas de franquia.

Os saques não poderão ser inferiores a um escudo (mil reis), nem poderão deixar na Caixa, saldo inferior a 20 centavos (duzentos reis).

Publicou a Direcção Geral da Estatística um interessante mappa do rendimento das alfandegas, no ultimo decennio, destrinchando o dos tabacos e o dos cereaes.

Eis o quadro:

Annos	Pauta geral	Cereaes	Tabacos	Total
1902	17.789 contos	336	234	18.359 contos
1903	18.713 "	140	261	20.375 "
1904	19.630 "	1.808	260	21.698 "
1905	19.687 "	2.747	256	22.690 "
1906	20.328 "	2.166	241	22.735 "
1907	20.824 "	726	255	21.806 "
1908	20.806 "	1.818	262	22.886 "
1909	20.439 "	937	254	21.630 "
1910	20.993 "	957	284	22.234 "
1911	20.538 "	172	289	20.999 "
1.º Semestre de 1912	10.278 "	263	177	10.718 "

E' natural que o anno de 1912 seja o que fique com o maximo de rendimentos.

A situação semanal n.º 33, encerrada a 21 de Agosto ultimo, apresenta as seguintes differenças, com relação ao balancete semanal correspondente de 1911:



Caixa, 15.323 contos, mais 3.156, sendo 479 em ouro, 2.689 em prata e o resto em cobre e em nickel. Carteira commercial, 18.677 contos, mais 883. Bilhetes do Thesouro, 2.832 contos, mais 535. Empréstimos sobre penhores, 1.270, menos 239. Contas de credito e supprimentos, 20.954, mais 4.325. Contractos com o Estado, 18.877, menos 664. Conta corrente do Thesouro, 25.189, menos 411.

No passivo: Depósitos 4.457, mais 3.251. Circulação fiduciaria, 82.713 contos, mais 3.942.

Os cambios tiveram uma leve baixa, vendendo-se hoje a libra a 4\$950, e comprando-se a 4\$900.

O Rio-Londres cota 16 <sup>7</sup>/<sub>32</sub> ou 14\$797 reis fracos por esterlino.

## Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	48 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
" 90 d/v .....	49 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	—	49 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	—
Paris cheque .....	585	587	586	589
Berlim " .....	241	242	241 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	242 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Amsterdam cheque .....	408	410	409	411
Madrid cheque .....	920	930	920	930

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	SETEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	37,80	37,85	37,90	37,95	37,90	—	37,85	—	37,85	37,80	37,80	37,75	—	—
Divida Interna 3% coupon .....	37,65	37,70	37,70	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,85	37,85	37,80	—	—	—
" 4% 1888, c/premios .....	—	—	20,400	—	20,500	—	20,500	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1888/9 .....	—	54,700	54,700	54,800	54,800	54,800	54,700	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 .....	48,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	8,900	8,900	—	8,950	8,950	—	8,950	—	—	9,000	—	—	—	—
" 4% 1905, (C.ª de F.º Est)	—	79,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	64,500	64,500	64,500	64,500	64,500	—	64,500	64,500	64,500	—	64,500	—	—	—
" 3% 2.ª série .....	—	—	—	—	63,600	—	—	63,500	—	63,500	63,500	63,300	—	—
" 3% 3.ª série .....	—	67,200	67,200	—	67,000	67,000	67,000	—	67,100	67,100	—	67,000	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	156,000	156,000	—	156,000	—	—	—	—	156,500	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa .....	—	—	131,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino .....	—	96,500	96,500	—	—	97,000	—	—	—	97,000	—	—	—	—
" Lisboa & Acores .....	—	—	97,000	—	—	—	—	—	—	96,800	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,700	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	62,300	—	—	—	62,000	62,100	—	—	62,000	—	—	62,900	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	58,600	58,200	—	—	—	58,900	58,600	—	59,500	59,500	58,900	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	88,500	—	—	—	—	—	—	—	—	88,000	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	46,850	46,900	46,900	46,900	47,000	47,900	—	49,300	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	15,800	16,000	16,100	16,100	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	69,000	—	—	—	—	—	—	99,000	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	61,000	61,000	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	86,800	—	—	—	—	—	—	—	86,500	—	—	—	—
" 5% .....	79,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % .....	—	77,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série .....	65,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	309	315	322	325	325	320	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	38	38,75	—	45	45	43	—	—	—	41,75	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	316	315	319	319	318	319	320	320	3,3	321	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	237	237	238	—	241	—	256	252	252	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	283	284	287	287	290	292	—	289	289	290	290	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	182	183,50	185	189	189	188	187	186,50	186,50	188	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	88,75	—	88,50	89	89	—	—	—	—	—	88,25	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rêde geral .....	26 Agosto	1.073	4.081.588.000	1.073	3.945.287.000	+136.301.000	3.803.903	3.676.875	+127.028
	Vendas Novas...	" "	70	77.785.000	70	64.405.000	+13.380.000	1.111.214	920.070	+191.144
	Coimbra a Louzã.	" "	29	20.324.000	29	18.839.000	+1.485.000	700.827	649.620	+51.207
Sul e Sueste.....		31 "	681	1.268.002.225	681	1.073.205.515	+194.796.710	1.861.970	1.575.925	+286.045
Minho e Douro .....		10 "	433	1.069.051.000	433	1.095.440.452	-26.389.452	2.468.939	2.529.885	-60.946
Beira Alta .....		29 Julho	253	299.593.716	253	289.105.835	+10.487.881	1.184.164	1.142.710	+41.454
Companhia Nacional .....		5 Agosto	185	97.593.130	185	95.865.706	+1.727.424	527.530	518.192	+9.338
Guimarães .....		30 Junho	56	65.389.915	56	64.903.280	+486.635	1.167.677	1.158.987	+8.690
Porto á Pova e Famalicão ....		" "	64	71.698.719	64	74.069.288	-2.370.569	1.120.292	1.157.332	-37.040
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....		20 Agosto	3.681	91.533.608	3.681	82.272.251	+9.261.357	24.866	22.350	+2.516
Madrid-Zaragoza-Alicante .....		" "	3.664	80.359.264	3.664	71.434.189	+8.925.075	21.931	19.496	+2.435
Andaluzes .....		31 "	1.083	17.645.005	1.083	15.425.937	+2.219.068	16.292	14.243	+2.049
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.		" "	777	6.611.003	777	6.158.503	+452.500	8.508	7.926	+582





### Hespanha

A *Gaceta* de Madrid publicou mais uma *real orden*, mandando abrir concurso de projectos para mais um caminho de ferro estratégico, em direcção a Portugal. É o caminho de ferro de Ciudad Rodrigo, passando por Hayes, Coria e Ferrejoncille à estação do rio Tejo, no caminho de ferro de Malpartida a Cáceres.

O material deve ser apropriado ao transporte de peças de artilharia de 4.500 kilogrammas de peso máximo indivisível e da extensão máxima de 4.<sup>m</sup>2.

O Sr. Villanueva, ministro das Obras Publicas do gabinete Canalejas, visitou recentemente as obras de perfuração do tunnel de Canfranc, e de lá trouxe excellentes impressões.

Este tunnel, situado nos Pyrenéos, deve ter uma extensão de 7.873 metros, dos quaes 3.803 a cargo da Hespanha, e o resto a cargo da França. No momento actual, o perfuramento effectuado attinge 3.320 metros, sommadas as parcellas das duas vertentes pyrenaicas.

O Sr. Villanueva, acompanhado pelo *maire* de Pau, visitou também o monte Pagner, pertencente á França, e onde se estão executando gigantescos trabalhos de sustentação das terras, que hão-de também effectuar-se na vertente hespanhola.

Estabeleceu-se recentemente uma Sociedade Anonyma, com o titulo de «Companhia de caminhos de ferro secundarios da Extremadura», do vizinho reino, e cujo fim é a construção e exploração do caminho de ferro secundario de Cáceres a Truzillo e Logrosan.

O capital social é de 3.050.000 pesetas, representadas por 6.100 acções de 500 pesetas, emitidas nominativamente até o desembolso de 50 % do valor, e em seguida ao portador.

Reproduz a imprensa catalã a noticia de que se intenta levar a cabo a construção de uma linha ferrea, que, partindo de Tarragona, e passando por Valls, Igualada, Mauresa, Vich e Figueras, vá terminar em Rosas.

O percurso d'esta linha atravessaria pontos até hoje desprovidos de outros meios de comunicação directa, e a sua extensão póde calcular-se em 185 kilometros.

A 10 de Outubro proximo effectuar-se-ha a hasta publica da concessão do caminho de ferro estratégico de Tarifa a Algeciras, que figura comprehendido no plano official.

Já está construido um dos pilares da ponte sobre o Arga, do caminho de ferro de Pamplona a Plazaola. O pilar encontra-se á flor d'agua, e sobre elle descancarão os tramos de ferro.

Tambem está completamente terminada a ponte que na mesma linha se construia nas immedições de S. Miguelcho.

### França

O Conselho geral do departamento de *Côtes-du-Nord* emittiu parecer favoravel á criação de uma nova linha ferrea de Paris a Brest, passando por Alençon e Dinan, e cujo fim teria o encurtamento d'aquelle trajecto em cerca de 60 kilometros, e portanto muito util para o porto marítimo de Brest.

### Suecia

A linha ferrea de Lulea-Ofoten liga a cidade de Lulea, no golfo de Bothnia, com o porto de Nalvik, situado no *fjord* de Ofoten, no Atlantico. A sua extensão attinge 483 kilometros, 440 correspondentes ao percurso sueco Lulea-Riksgraensen e 43 correspondentes ao percurso norueguez Riksgraensen-Narvik. É pois, uma linha ferrea internacional, e cujo objectivo é, principalmente, o transporte do minério de ferro extrahido dos jazigos de Kirunaavaara e de Luossavaara, e que, conduzido ao porto de Narvik, é depois exportado, em grande escala, para a Allemanha e para outros paizes.

### Brasil

A Comissão de Finanças da Camara dos deputados do Brasil emittiu, por seis votos contra tres, parecer favoravel ao arrendamento da Estrada de ferro Central, a grande rede do Estado, cuja administração pelo Governo deixa um deficit consideravel todos os annos. O mesmo parecer foi dado com relação á Estrada de ferro do Oeste de Minas.

Com as mais festivas demonstrações foi inaugurado o sub-ramal da Estrada de ferro do Oeste de Minas, ligando ao ramal de Bello-Horizonte a cidade do Pará.

O comboio inaugural partiu de Bello-Horizonte as meio-dia de 8 de Junho ultimo.

Este sub-ramal tem o percurso de 20 kilometros, e a sua construção custou perto de mil contos (moeda brasileira).

## 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.

(Conclusão)

### Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento dos Estatutos, vimos apresentar-vos o nosso parecer sobre o Relatorio do Conselho de Administração da nossa Companhia.

O resultado do balanço de 1911 não correspondeu á expectativa favoravel, aliás baseada no progressivo augmento de receitas desde annos anteriores e apesar da prevenção do Relatorio do Exercício de 1910. As receitas foram inferiores ás de 1910 em reis 44:105\$348 e as despesas augmentaram reis 247:824\$431 principalmente por virtude do augmento de vencimentos ao pessoal, em resultado da greve de Janeiro de 1911, tendo este augmento uma influencia decisiva no augmento da despesa por kilometro-trem, que se elevou de 444 reis em 1910 a 490 reis em 1911, ou seja mais de 10 %. Dahi os coefficients de exploração apresentarem este anno os seguintes numeros, incluindo as receitas fora do trafego e não considerando as garantias de juro: Rede propria — 48,09 % contra 44,02 %; Rede geral explorada pela Companhia — 48,85 % contra 45 % em 1910.

Para a diminuição das receitas concorreu o imposto de transito de 5 % sobre o preço de transporte de mercadorias em pequena velocidade nas linhas de Norte e Leste, desde 12 de Março de 1911, trazendo o encargo de reis 73:520\$237 á nossa Companhia. Este encargo não mais deve onerar as nossas receitas, visto que o novo imposto é compensado pelas novas tarifas em vigor desde 20 de Janeiro de 1912.

E, pois, de reis 291:929\$779 a diminuição das receitas de exploração na rede propria, não incluindo n'estes resultados os das linhas de Setil a Vendas Novas e de Coimbra a Lousã, em que as insufficiências se conservaram sensivelmente sem alteração, tendo resultado o encargo menor em reis 15:485\$918 em comparação com o anno anterior.

Alem das verbas já enumeradas que influíram no resultado final d'este exercicio, avulta a diminuição de receitas no transporte de mercadorias de pequena velocidade, de reis 117:865\$854 na rede geral explorada pela Companhia, elevando-se esta somma a reis 132:701\$549 na rede propria, differença de reis 3.414:935\$336 em 1910 contra reis 2.982:233\$787 em 1911. Concorreu para aquelle resultado a diminuição de receitas no transporte de vinhos de reis 28:942\$320, por não compensar o augmento de tonelagem o menor percurso, por isso que os vinhos da região de Santarem e Oeste se desviaram do Porto para Lisboa em virtude das novas disposições legais que fecham aquelle mercado. Acrescenta-se ainda a quantia de reis 72:087\$376 (nos materiaes de construção), para a qual contribuiu a diminuição da exportação de toros para minas com a verba de 55:965\$300 reis, em que tiveram grande interferencia a situação do mercado de carvão e as grèves de Inglaterra, e ainda a diminuição de receita no transporte de carvão em 19:625\$545 reis devido á diminuição no transporte da hulha, e 13:660\$000 reis no transporte de cortiça procedente de Hespanha.

As mercadorias em grande velocidade augmentaram em reis 30:133\$840.

A receita de passageiros augmentou em reis 39:493\$852 em toda a rede. Nos bilhetes de banhos de mar houve a diminuição de reis 26:715\$548, porque, embora o numero de bilhetes vendido fosse maior em 1911, esse numero não compensou a falta sensivel dos passageiros de longos percursos, especialmente de Hespanha.

Dahi resultou, este anno, com o trafego d'esta nação, uma diminuição de 4:017\$758 reis, para o que contribuíram também as formalidades exigidas aos passageiros que atravessassem a fronteira.

O trafego com a França foi este anno desfavoravel em 2:385\$386 reis, embora a receita em mercadorias augmentasse em reis 2:043\$593.

Na terceira parte do Relatorio verificareis que a «Caixa de Reformas e Pensões» tem continuado no cumprimento da sua missão.

Em conformidade com a resolução da Assembleia Geral Ordinaria dos Senhores Accionistas em 31 de Maio de 1911, teve pela primeira vez execução a alinea g) do § 1.º do Art.º 61.º dos nossos Estatutos, para a constituição do Fundo de Reserva Ordinario, a que se destinou a somma de reis 6:543\$694 ou seja 5 % sobre o saldo liquido da Conta de «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1910, deduzida a importancia dos juros relativos ao Exercício do mesmo anno, distribuidos ás obrigações de 2.º grau.

Em 30 de Dezembro de 1910 teve lugar o sorteio de 50 acções a amortizar, em conformidade também com a resolução adoptada na nossa ultima Assembleia Geral.



Temos a satisfação de vos dizer que em resultado dos trabalhos da Comissão por vós nomeada na ultima reunião da Assembleia Geral, se acham terminadas, por accordo amigavel, todas as questões judiciais então pendentes, entre a Companhia e os portadores de obrigações de 2.º grau.

Para o fim do parecer reservámos a apreciação das despesas com trabalhos extraordinarios, porque sobre ellas e sobre o modo como foram amortizadas deseja o vosso Conselho Fiscal fazer algumas considerações.

Estas despesas elevam-se a reis 469:120\$242, que foram dotadas com a quantia de 367:450\$208 reis tirada da conta de «Ganhos e Perdas» e com a quantia de reis 101:679\$034 que se foi buscar ao Exercício de 1910.

Ao vosso Conselho Fiscal apresentam-se duvidas sobre a possibilidade e justiça com que esta arrumação foi feita, porquanto, do espirito e texto do Convenio resalta que em cada anno só são distribuiveis os lucros liquidos d'esse mesmo anno, sendo certo que em 1910, epocha em que a conta de provisão foi creada, o coupon foi pago integralmente a todas as obrigações de 2.º grau. Por isso, antes da distribuição proposta pelo Conselho de Administração, tereis que decidir, como questão previa, se a totalidade das despesas complementares do anno, na importancia de reis 469:120\$242, deve ser liquidada completamente por «Ganhos e Perdas» ou apenas a differença entre aquella somma e a de reis 101:679\$034, ou sejam reis 367:450\$208, porque d'isto depende o alterar-se o quantitativo do juro a distribuir-se ás obrigações de 2.º grau.

Tendo o Sr. Dr. João Marcellino Arroyo apresentado a sua demissão de Vogal do Conselho de Administração, para que fôra eleito pela Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas em 31 de Maio de 1911, e tendo sido substituido no mesmo cargo, em harmonia com o Art.º 17.º dos nossos Estatutos, pelo Sr. Antonio Teixeira Pinheiro, cumpre á actual Assembleia Geral dos Srs. Accionistas pronunciar-se definitivamente sobre o preenchimento d'aquella vacatura nos termos do citado Artigo.

Em conformidade com os preceitos dos Art.ºs 13.º e 24.º dos nossos Estatutos, terminam este anno o seu mandato, como eleitos pela Assembleia Geral dos Senhores Accionistas: do Conselho de Administração: Os Srs. Eduardo Ferreira do Amaral, e Dr. Luiz Gonzaga dos Reis Torgal; e do Conselho Fiscal: Os Srs. Dr. João Henriques Pinheiro, e José d'Oliveira Soares; que os mesmos Estatutos permitem ser reeleitos.

De accordo com o nosso Conselho de Administração permittimo-nos propôr-vos tambem que para o anno de 1912-1913 sejam mantidas as disposições vigentes relativas á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, do Commissaria da Republica e do seu Adjuncto.

#### Conclusões

1.º — Que seja approvedo o Balanço e Contas da gerencia de 1911.

2.º — Que seja distribuido, captivo de impostos, a cada uma das obrigações do 2.º grau:

ás de 3 %	Fr. 12,50.
ás de 4 %	» 16,66 2/3.
ás de 4 1/2 %	» 18,75 ou Mk. 15,-
e ás de 3 % Beira Baixa 1.º grau (juro complementar)	» 5,- » » 4,-

3.º — Que louveis o Conselho de Administração, a Commissão Executiva sua delegada, a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diferentes Serviços da Companhia, pela activa dedicação, intelligencia e zelo com que desempenharam os deveres dos seus cargos.

4.º — Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Commissario da Republica e seu Adjuncto, os seus honorarios pela mesma forma que nos annos precedentes, em harmonia com o Art.º 12.º e seu §, e os Art.ºs 25.º e 11.º e seu §.

5.º — Que seja provida definitivamente, nos termos do Art.º 17.º dos Estatutos, a vacatura dada no Conselho de Administração pela demissão do Ex.º Sr. Dr. João Marcellino Arroyo, para a qual foi eleito, nos termos do mesmo Art.º, o Ex.º Sr. Antonio Teixeira Pinheiro.

6.º — Que procedaes á eleição dos dois Vogaes do Conselho de Administração e de igual numero dos do Conselho Fiscal, que tem de funcionar no triennio de 1912-1915.

Lisboa, 28 de Maio de 1912.

Antonio Centeno, Alfredo Mendes da Silva, Francisco Teixeira de Queiroz, José d'Oliveira Soares, Manuel Paes de Villas-Boas, João Henriques Pinheiro. — Relator.

## ARREMAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

#### Linha de Portimão a Lagos

No dia 30 do corrente mez, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se há-de proceder á arrematação das empreitadas, abaixo designadas, de construção de terraplenagens e obras de arte, da linha de Portimão a Lagos:

Numero	Designação	Base de licitação	Deposito provisorio
5	Terraplenagens e obras de arte.	4:950\$000	122\$500
6	Idem .....	7:550\$000	128\$750
7	Idem .....	8:850\$000	221\$250

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

Os depositos provisorios devem ser feitos até ás quinze horas do dia 28 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na séde da secretaria da secção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de 160.000 travessas de pinho normaes

No dia 26 do corrente pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão executiva da Companhia, serão abertas as propostas, para o fornecimento de dezasseis lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas normaes.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apollonia) com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento de travessas», e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2,80x0,26x0,14 pelo preço... reis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em lettra bem intelligivel).

## 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 lettras F. Z. R. 879 a

Rudolf-Mosse, Frankfort s/Main (Allemanha)

## FORNALHAS

Franz Marcotty, 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 7474, para «disposição para impedir a formação de fumo nas fornalhas accionadas por tiragem artificial».

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

## ANIMATOGRAPHO

#### SESSÕES TODAS AS NOITES

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

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



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aseados—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 inexcusáveis commodidades e asseio; tratamento commendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

**MADRID Gran Hotel de Londres.**—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 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 SETEMBRO DE 1912

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART. CHEG. PART. CHEG.

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

6:50	7:21	7:55	8:30
7:50	8:26	8:55	9:30
8:45	9:16	9:25	9:55
9:19	9:49	10:15	10:50
10:21	10:56	11:11	11:35
12:40	1:16	1:25	2:00
3:55	4:31	4:45	5:15
4:30	5:06	5:20	5:55
5:20	5:51	6:05	6:30
5:50	6:21	6:30	7:00
6:19	6:49	7:00	7:35
6:50	7:21	7:35	8:10
7:20	7:50	8:15	8:45
7:49	8:19	8:45	9:15
8:57	9:28	9:55	10:25

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6:15	6:45	7:15	7:45
7:15	7:45	8:15	8:45
8:15	8:45	9:15	9:45
9:15	9:45	10:15	10:45
10:15	10:45	11:15	11:45
11:15	11:45	12:15	12:45
12:15	12:45	13:15	13:45
13:15	13:45	14:15	14:45
14:15	14:45	15:15	15:45
15:15	15:45	16:15	16:45
16:15	16:45	17:15	17:45
17:15	17:45	18:15	18:45
18:15	18:45	19:15	19:45
19:15	19:45	20:15	20:45
20:15	20:45	21:15	21:45
21:15	21:45	22:15	22:45
22:15	22:45	23:15	23:45
23:15	23:45	24:15	24:45

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.

7:22	8:48	5:27	6:30
8:36	9:46	7:18	8:21
9:24	10:4	7:55	8:58
11	12:6	8:30	9:6
12:25	1:1	9:23	10:25
12:58	2:5	10:18	10:54
2:33	3:15	11:21	12:18
3	4:7	11:15	1:56
4:8	4:50	12:23	2:22
5:15	5:51	13:19	4:20
5:21	6:33	14:14	4:53
6:17	7	15:6	5:42
6:54	7:41	16:14	6:27
7:15	8:22	17:6	7:37
8:59	10:11	18:21	8:22
10:24	11:9	19:2	9:42
11:40	12:44	20:27	10:7
12:40	1:22	21:50	11:53
1	2:10	22:11	13:3

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.

8:50	9:33	10:45	11:28
11:45	12:28	1:30	2:14
12:45	1:29	2:45	3:28
3:8	3:51	5:30	6:9
4:15	4:58	6:42	7:29
7:6	7:43	7:53	8:35
8:3	8:43	8:53	9:37
9:7	9:51	10:42	11:26
10:52	11:36	12:20	1

Mais os da Povoia e V.ª Franca.

Lisboa-R. Povoia Lisboa-R.

10:22	11:20	12	12:58
11:22	12:20	13	1:58
12:22	13:20	14	2:58
13:22	14:20	15	3:58
14:22	15:20	16	4:58
15:22	16:20	17	5:58
16:22	17:20	18	6:58
17:22	18:20	19	7:58
18:22	19:20	20	8:58
19:22	20:20	21	9:58
20:22	21:20	22	10:58
21:22	22:20	23	11:58
22:22	23:20	24	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
2:5	4:1	8:40	10
3:42	7:4	3:19	4:46
11:53	1:13	9:12	10:35
1:18	2:36	10:35	11:53

Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira

Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.

Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R
a 11 30	2 45	a 7 3 10 52
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.
a 8 30	2 16	7 14 5 55
9 30	8 36	a 8 38 2 31
11 38	12 4	3 49 1 13
a 7	12 44	a 5 49 11 44





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## PAGAMENTO DO DIREITO DE ARMAZENAGEM

# AVISO AO PUBLICO

(Aprovado por despacho ministerial de 29 de Agosto de 1912)

**Em vigor desde 30 de Setembro de 1912**

O artigo 8.º Armazenagem da Tarifa de Despesas Accessorias, que está em execução desde 1 de Fevereiro de 1904, é modificado como se segue:

Todas e quaisquer expedições de pequena velocidade que não fôrem retiradas da estação de destino 48 horas depois da expedição do "Aviso de chegada,, dirigido, pela Administração, ao destinatario, ou havendo renuncia do "Aviso,, por parte do remetente 48 horas depois da data da chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atrazo por culpa da Administração) bem como as expedições, tambem de pequena velocidade, que permanecerem, na estação de partida, mais de 48 horas antes de cumpridas, pelo remetente, as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.º — Mercadorias de toda a especie:

Por fracção indivisivel de 100 quilogramas e por dia (24 horas) ou parte de um dia:

Durante os primeiros cinco dias depois do prazo de tolerancia . . . . .	2 réis
„ „ seguintes „ „ „ „ „ „ „ „ . . . . .	4 „
Cada dia a mais . . . . .	10 „
Minimo de cobrança. . . . .	50 „

§ 2.º — Veículos terrestres ou embarcações. Cada veículo ou embarcação:

Pelo tempo que decorrer até 24 horas depois do prazo de tolerancia . . . . .	200 réis
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais. . . . .	500 réis

N. B. — Esta modificação não invalida as concessões indicadas nas tarifas especiaes. Na estação do Barreiro, o facto da descarga ter sido feita pelo consignatario, dispensa o "Aviso de chegada,,.

Lisboa, 27 de Agosto de 1912.

B n.º 206

Expediente n.º 1:364

O Engenheiro Director

*Artur Mendes*





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## AVISO AO PUBLICO

### Ramaes das minas de Nogueirinha e de Alvito

As distancias correspondentes a estes ramaes, quando se trate de transportes de minerios a que se refere a condição 9.<sup>a</sup> da 2.<sup>a</sup> modificação à tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, são as seguintes:

	<b>Nogueirinha</b>	<b>Alvito</b>
De Vendas Novas..	39 quilometros	64 quilometros
De Barreiro .....	95                    »	120                    »

Quando se trate do transporte doutras mercadorias, quer se applique a tarifa geral ou as especiaes internas, a taxa a aplicar à mina da Nogueirinha é pelo percurso desde ou até Casa Branca e mais 6 quilometros; e à mina de Alvito, (mas só por vagões completos ou pagando como tal), pelo percurso desde ou até Vila Nova e mais 9 quilometros.

Ficam anuladas, pelo prezente, as — distancias correspondentes — indicadas no “Aviso ao publico” B. n.º 203 de 1 de Julho de 1912.

Lisboa, 5 de Setembro de 1912.

Pel’O Engenheiro Director

*José Abecassis Junior*

B n.º 210

Exp. tes n.ºs 1.389 e 1.390