

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 25.º ANNO

Centendo uma PARTE OFICIAL 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 599

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerp, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

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

LISBOA, 1 de Dezembro de 1912

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes — Aviso: tarifa especial n.º 3 (1.º additamento) pequena velocidade.

Sul e Sueste — Aviso: despacho de bagagens na estação de Lisboa-T. do Paço.

SUMMARIO

Paginas

A linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa.	357
O caminho de ferro internacional por Canfranc (Illustrado), por Mello de Mattos.	359
Parte Official. — Decretos de 16 de Novembro de 1912, pelo Ministerio do Fomento e de 11 de Julho de 1912, pelo Ministerio das Finanças.	361
Nono Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro	362
Grande barco aereo (aeronave).	362
Recentes melhoramentos na iluminação eléctrica dos comboios.	363
O horário das linhas do Douro e Valle do Corgo	363
Viagens e Transportes.	364
Protecção do ferro e do aço, contra a ferrugem.	364
Notas de viagem. — XXI (Illustrado) — Jerusalém e a religião christã. — A Via-Dolorosa. — Uma amostra do solo da antiga cidade. — Christãos guardados por Turcos. — O Santo Sepulcro. — Quatro religiões na mesma egreja. — Bifes de succo de Juden.	364
Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares.	367
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.	367
Boletim Commercial e Financeiro.	368
Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras.	369
Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.	369
Linhos portuguezas. — Beira Alta. — Penafiel à Lixa. — Pessoal dos Vagões-Leitos. — Penafiel a Entre-os-Rios. — Lourenço Marques.	370
Linhos extranjeiras. — França.	370
Arrematações.	370
Agenda do Viajante.	372
Horário dos comboios.	372

O alvará de 1889 foi substituído pelo de 23 de maio de 1901, que aplicava à concessão varias disposições da lei de 14 de julho de 1899, tales como a excepção de direitos de importação para o material fixo e circulante; a redução do depósito a 8:000\$000 reis; a cedencia dos impostos de transito sobre acções e obrigações nesse mesmo periodo; a faculdade de elevação das tarifas 40 % acima das similares das linhas do Estado.

Era fertil e muito populosa a região a servir. Podia-se prever, com toda a plausibilidade e segurança até, tráfego importante e avultado rendimento para a nova linha. Não bastam, porém, em regra, previsões d'essa natureza, por fundadas que sejam, para atraírem os avultados capitais necessários. Só uma garantia tangível e immediata os devolve do seu scepticismo niniamente cauteloso, salvo raras exceções.

Encarregado de estudar o assumpto, cheguei à conclusão, baseada no estudo demographico e economico da região e no exame da estatística de linhas comparáveis, que se poderia contar para a linha do Vouga com o rendimento inicial de 2:000\$000 reis por kilómetro quando se achasse toda em exploração, ao que correspondia a cedencia anual de cerca de 24 contos de impostos. Podia pois ser esta substituída por uma garantia de juro, que ou não funcionaria ou seria temporaria e compensada pela cobrança dos impostos.

Do estudo feito resultou a resolução governamental, consignada em portaria de 15 de abril de 1905 e no contrato provisório, d'ella emergente, de 25 do mesmo mês, concedendo a garantia de 5 % sobre 20 contos por kilómetro, com o máximo de desembolso de 3 % e cobrança dos impostos para o Tesouro.

Constituiu-se a *Compagnie française pour la construction et l'exploration de chemins de fer à l'étranger* que adquiriu a concessão da linha do Vouga, como inicio da sua acção entre nós. A carta de lei de 20 de dezembro de 1906 aprovou as disposições do contrato provisório e em 5 de fevereiro de 1907 lavrou-se o contrato definitivo.

Surgiu entretanto uma reclamação da Companhia da Beira Alta contra a linha de Vizeu a Aveiro, que considerava paralela à sua, e compreendida nos 40 quilómetros da sua zona de protecção, reclamação que foi julgada improcedente por sentença do tribunal arbitral de 30 de julho de 1908.

Pela Companhia foi mandado fazer novo projecto baseado no de Xavier Cordeiro, com o limite porém de 100 metros para as curvas.

Por portaria de 22 de outubro de 1907 foi aprovado o projecto do troço de Espinho a Oliveira de Azeméis, sendo activamente iniciada a construção, enquanto prosseguiam os estudos.

Em 13 de novembro de 1908 era solemnemente inaugurado e pouco depois aberto à exploração aquele troço com 33 quilómetros.

Seguiu-se mais tarde a abertura do troço seguinte até Albergaria-a-Velha e finalmente, em 1911, a da parte de linha entre Albergaria e Aveiro.

A linha do Valle do Vouga

Acham-se em exploração 96 quilómetros e em construção activa 80 da linha do Vouga.

Em ambos esses troços há muito que aproveitar para a orientação a seguir no desenvolvimento da viação acelerada. Convém pois, compendar algumas notas que não serão de todo destituídas de interesse.

E' ocioso fazer a história minuciosa da linha do Vouga, exemplo frisante das enormes dificuldades que entre nós encontra a iniciativa privada para levar a efeito a construção de caminhos de ferro.

Foi a concessão primitivamente feita por alvará de 19 de julho de 1889, sem auxílio do Estado e com a exigência de um depósito de 50:000\$000 reis, de cuja realização dependeria a publicação do alvará. A linha viria das proximidades de Vizeu a Espinho, seguindo o vale do Vouga até proximidades do Carvoeiro e aproximando-se de Albergaria e Feira e teria um ramal para Aveiro.

Sob a direcção do eminente engenheiro Xavier Cordeiro foi elaborado o projecto com curvas de raio mínimo de 80 metros e rampas de 25 ‰.

O troço de Albergaria a Espinho convergia para a linha do Norte sob ângulo de tal modo agudo e a tão pequena distância d'ella, que a Companhia Real se opunha à sua construção, até que a permissão para o arrendamento da linha de Vendas Novas ao Setil, por portaria de 11 de maio de 1900, teve por condição a desistência de quaisquer reclamações sobre aquele troço.

Pela carta da lei de 27 de outubro de 1909 foi elevada de 470 a 176 kilometros a extensão da linha para os efeitos da garantia em vista do alongamento a que dava lugar a passagem do ramal de Aveiro junto da villa de Agueda.

O decreto com força de lei de 9 de maio de 1911 concedeu uma prorrogação do prazo para a construção da parte da linha entre o Entroncamento e Vizeu.

Por decreto de 8 de outubro de 1908 fôra classificada uma linha de via reduzida de Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva, com um ramal de Crestuma ás proximidades da villa da Feira, cuja concessão fôra requerida por M. Mercier, constructor da linha do Vouga. Por alvará de 22 do mesmo mez foi-lhe feita a concessão nos termos da lei de 14 de julho de 1899, tendo elle realizado imediatamente o deposito de garantia. Surgiu porém o protesto da Companhia Real que se julgava, a meu ver sem fundamento, lesada pela nova linha, cujo ramal ligado com a do Vouga se lhe afigurava constituir uma linha paralela.

Foi a questão sujeita a juizo arbitral, cujo processo se arrasta ha quatro annos.

Seria inopportuna a discussão do assumpto sob o ponto de vista legal, nas vesperas da sentença do tribunal competente.

Sob o ponto de vista dos interesses da Companhia estou intimamente convencido de que a nova linha, longe de os prejudicar, os favorecerá pelo desenvolvimento do tráfego inherente ás facilidades da circulação, pelo tributo de uma nova linha convergente servindo uma região populosa, pela ligação que se projecta estabelecer, commun ás duas vias, entre a estação de Gaia e o rio, onde se construiriam caes acostaveis. As relações da região atravessada pelo ramal com Gaia e o Porto fazem-se hoje de preferencia pela estrada, e outras se estabeleceriam, com que a linha do Norte muito lucraria.

O exemplo do que se passa com o troço Aveiro-Albergaria-Espinho é bem frisante, e appropriado para a previsão do que se passará em relação á ligação com Gaia.

Do conjunto de modificações operadas nas relações regionaes pela existencia da nova linha, o balanço final é favorável á Companhia Portugueza, e muito mais o será quando estiver aberto á exploração o troço até Vizeu.

Não ha pois motivo para apprehensões pela construção do ramal de Crestuma; pelo contrario: na linha do Norte será beneficia a repercussão das novas facilidades por aquella offerecidas á circulação, conjugadas com a drenagem da zona até Sobrado de Paiva e com a linha até o caes do Douro.

Diversos incidentes ocorreram, cuja referencia alongaria demasiado o presente artigo, especialmente os que respeitam á largura de faixa a expropriar e do prolongamento da linha de Aveiro até á cidade. Limitar-me hei por agora a dar summaria noticia do seu traçado.

*

Tem a linha a sua origem na estação de Espinho, com as instalações necessarias para as relações com a via larga. Depois da estação privativa Espinho-Vouga a 100 metros de Espinho-Praia sobe a linha, por Oleiros, Paços de Brandão e S. João de Ver, até perto da villa da Feira ao k. 19,5. Em S. João da Madeira serve importantes fábricas e minas de arsenico.

Desce depois ao Couto de Cucujães para subir em seguida em Oliveira de Azemeis ao k. 32,7, importante estação que tem já hoje muito tráfego. Não menos importante é a de Albergaria-a-Velha ao k. 55, a partir da qual se desce por meio de lacetes intelligentemente traçados até o Vouga em Jafafe, disposição que resultou da passagem junto de aquella povoação para bem a servir.

Sobre o Vouga foi construída além de Jafafe uma bella ponte-viaducto de alvenaria. A linha desce para o Sul até Agueda, inflectindo-se depois para Leste para ir á estação

de Aveiro com o desenvolvimento de 96,41 desde Espinho. Dois troços pois a constituem: Espinho-Sarnadas com 61,46 e Sarnadas-Aveiro com 34,45.

Um facto se impõe e deve ser posto em relevo: a excelente execução dos trabalhos de construção, a robusta e boa conservação da via. Apesar de ser pelo contrato fixado o limite mínimo de 20 kilogrammas para o peso do metro linear do carril, adoptou-se um tipo de perto de 25 kilogrammas com fortes talas cantoneiras e fixação por *tire-fonds* reforçados sobre travessas de pinho creosotadas. O balastro, abundante e constituido em quasi toda a extensão por optimos saibros quartzosos do Vouga, exempto de poeira permeável e proprio para o bom ataque das travessas, dá á via estabilidade e ausencia de poeira.

Os tipos de edificios foram adequados a uma exploração económica, destoando de involuntaria megalomania com que entre nós se tem apenas reduzido um pouco á escala, para linhas secundarias, as instalações das principaes arterias, o que é erro económico, antinomico com as boas práticas geralmente preconizadas e seguidas.

O material circulante, constituído por carruagens sobre *bogies*, com espacosa plataformas nos topes e por vagões de 2 eixos, do tipo ordinario, é de excelente fabrico, dotado com o freio de vacuo e engates de rosca. Seria para desejar a redução a duas do número de classes nas carruagens para facilitar a exploração e uniformizá-la com a de todas as outras linhas de via estreita do paiz, excepto as da Companhia Nacional.

As locomotivas-tenders teem tres eixos conjugados e *bogie* umas, *bissel* as outras, á frente, sem fallar nas pequenas machinas *Carpet*, da construção, com tres eixos conjugados apenas, aproveitadas na exploração em comboios leves, como são por emquanto os do ramal de Aveiro.

Só depois de construído o troço principal de Sarnadas a Aveiro tomará o tráfego da linha o incremento devido. Apesar da estreiteza da zona tributaria, o troço de Espinho a Albergaria teve em 1910-1911 o rendimento kilometrico de 1:1295000, e o crescimento das receitas, mesmo depois da abertura até Aveiro, accentua-se por forma animadora.

*

Darei agora rapida ideia do troço que se acha em construção depois das perdas de tempo, que oposições locaes ao traçado e a falta de energia do Governo para lhes resistir, occasionaram. A linha sae do Entroncamento de Sarnadas em reversão, perfeitamente justificada como consequencia logica da passagem em Albergaria e sem inconveniente algum para a exploração. Não me demorarei em demonstrá-lo para não exceder o presente artigo proporções toleraveis, nem me afastar do thema que devo versar.

Na estação de Sarnadas ficam o deposito principal de machinas e as officinas em excelente edificio, vasto, cheio de luz, bem construído e situado, tencionando a Companhia edificar nas proximidades casas de habitação para os operarios.

Ao kilometro 0,8 encontra-se uma ponte metálica de um vão de 40 metros sobre o Caima.

A linha acompanha o Vouga, seguindo a margem direita até o kilometro 8,5.

Os primeiros quatro kilometros estão concluidos, tendo sido pedida auctorização para a abertura á exploração provisoria, afim de poupar desde já ao publico 13 kilometros de má estrada até Albergaria. Ao kilometro 2,4 ha o apeadeiro do Carvoeiro e no extremo do troço fez-se uma estação provisoria.

A distribuição da população e as condições económicas da região aconselharam a passagem para a margem esquerda proximo de Pessegueiro, sendo o Vouga transposto sobre uma bella ponte-viaducto de alvenaria com o arco principal de 55 metros de vão, obra sem precedentes entre nós e da qual darei noticia minuciosa n'outro artigo.

A partir da ponte sobe a linha pela margem esquerda, em rampas fortes e afastando-se do rio para bem servir a região mais rica e povoada.

A rampa maxima de $25^{\text{m}}/\text{m}$ teve que ser adoptada em grandes extensões, pois da ponte ao k. 29, isto é, em cerca de 20 kilometros, ha que vencer a diferença de nível de $372,^{\text{m}}8$, o que dá a rampa media de $18^{\text{m}}/\text{m}$.

Do k. 29 ao k. 41 o perfil ondula entre limites proximos, descendo depois o traçado para Vouzella e para o Vouga, que atinge álem do Banho, tendo descido 249^{m} .

Ao k. 30,9 é o rio transposto sobre uma ponte de alvenaria, seguindo a linha pela margem direita até S. Pedro do Sul, onde sobre nova ponte de alvenaria o transpõe ao k. 52,8, para subir em lacetes o aprumado valle do Trossó, afluente do Vouga, vencendo em $9,^{\text{k}}6$ o desnível de 223 metros com a rampa media de $23^{\text{m}}/\text{m}$.

Sobe ainda a linha até o k. 74,1 na divisoria das aguas do Dão e do Pavia, tendo vencido 368 metros desde a passagem do Vouga em S. Pedro, descendo em seguida $89,^{\text{m}}2$ até ao k. 79,1, em que atinge a estação da Companhia Nacional em Vizeu.

Em planta o raio minimo é de 100 metros.

A rampa maxima de $25^{\text{m}}/\text{m}$ teve que ser empregada em grandes extensões para vencer a accidentação do terreno e accommodar o traçado ás conveniencias do trasego.

Numerosas variantes vão aperfeiçoando a sua adaptação ao terreno, realizando encurtamentos importantes, sendo digna de menção a já apresentada ao Governo para melhorar a estação de Vouzella, e outra em elaboração com o mesmo fim em relação á do Banho.

As obras de arte são todas de alvenaria, á excepção da ponte do Caima.

Além das 3 pontes do Vouga e de uma de 10 metros sobre o rio Dão, todas as outras são pontões ou aqueductos.

Em toda a linha teem sido empregados com excellente resultado, em pequenos aqueductos e canos de rega, os tubos de beton de cimento d'escorrias.

A ponte do Banho sobre o Vouga tem um arco de 25 metros e a de S. Pedro, primeiro projectada com 2 arcos de 14 metros, vae ser construída com maior numero de arcos, em vista da confluencia proxima do Trossó.

Serão ainda construidos quatro extensos viaductos de alvenaria, dois proximos do Ribeiro de Lafões e os outros em Vouzella, em substituição de aterros de grande cota.

As terraplenagens são avultadas, sendo porém quasi todas as trincheiras e aterros bastantes curtos.

Ha apenas dois pequenos tunneis.

A distribuição das estações e apeadeiros é a seguinte:

K.— 2,6	7,8	Carvoeiro (ap.)
» 10,4	8,5	Paradella-Sever
» 18,9	3,4	Ribeiradio
» 22,3	13,5	Arcozello (ap.)
» 35,8	2,3	Oliveira de Frades
» 38,1	6,4	S. Vicente (ap.)
» 44,5	4,5	Vouzella
» 49,0	3,6	Banho
» 52,6	9,9	S. Pedro do Sul
» 62,5	7,3	Mossamedes (ap.)
» 69,8	3,1	Bodiosa
» 72,9	6,2	Mozellos (ap.)
» 79,1		Vizeu

Entre Arcozello e Oliveira de Frades prevê-se uma paragem para evitar a distancia excessiva entre os dois pontos, sem acesso á linha.

Trabalha-se activamente em todo o troço dividido em 4 secções, á testa de cada uma das quaes se encontra um conductor francez e chefes de trabalho.

Um grupo numeroso de pedreiros francezes peritos na especialidade constroe as obras de arte coadjuvado por operarios de região.

A direcção da construcção incumbe ao habil e activo engenheiro Mr. Audiger, que preside ao mesmo tempo á exploração entre Espinho e Aveiro.

O material de terraplenagens, linhas e vagonetes, é abundantemente distribuido de modo a assegurar a rapidez dos trabalhos.

A emigração regional, que é enorme, dificulta o recrutamento de trabalhadores. Apesar d'isso e graças á rasgada iniciativa e actividade do Mr. Mercier e á intelligente organização dos estaleiros, espera a Companhia ter todo o troço construído até o principio de 1914, isto é, em pouco mais de um anno, apesar da importancia das terraplenagens e obras de arte.

Fica sendo em verdade a linha do Vouga modelo de construcção esmerada e de exploração economica.

A região, fértil, povoada e pictoresca que serve, vae ter n'ella um poderoso instrumento de progresso com beneficia repercução na economia do paiz.

J. Fernando de Souza.



O caminho de ferro internacional por Canfranc

Refere a historia que Luiz XIV apóis a entrevista da Bidassoa affirmara que já não havia Pyrenéos, para dizer que tinham acabado os dissidentes entre os Habsburgos de Hespanha e os Bourbons.

O facto porém é que ainda hoje só pelos extremos da cordilheira pyrenaica é que se fazem as communicações ferro-viarias entre os dois paizes, embora de Irun no Cantabrico a Port-Bou no Mediterraneo medeiem bons 400 kilometros.

Em 18 de agosto de 1904, depois de largas negociações entre a França e Hespanha, assignou-se em Paris um convenio para a construcção de tres linhas transpyrenaicas, mas só em 28 de janeiro de 1907 é que se trocaram as ratificações do contractado quasi tres annos antes.

Das linhas a que se refere o convenio, a primeira é a que parte de Aix-les-Thermes (Ariége), atravessa em tunnel o passo de Puymousens, corta a fronteira nas imediações de Puigcerdá e de Bourg-Madame, franqueia por meio de tunnel o passe de Tossa e enlaça em Ripoll com o caminho de ferro de Granollers a S. Juan de las Abadesas.

No meio quasi da cadeia pyrenaica fica a linha a que se refere a presente noticia. Sae de Oloron (Baixos-Pyreneos), sobe pelo valle do Aspe, por meio do tunnel de Somport, penetra na bacia do rio de Aragão, d'onde vae para o valle do rio del Gallego e em Zuera liga-se com a linha de Saragoça a Barcelona.

Da terceira linha, o traçado parte de Saint-Girons (Ariége), sobe pelo valle de Salat, atravessa em tunnel o passo de Salau, penetra em Hespanha pelo valle de Noguera Pallaresa e n'ella entronca na estação de Sort com a linha projectada de Lerida á fronteira.

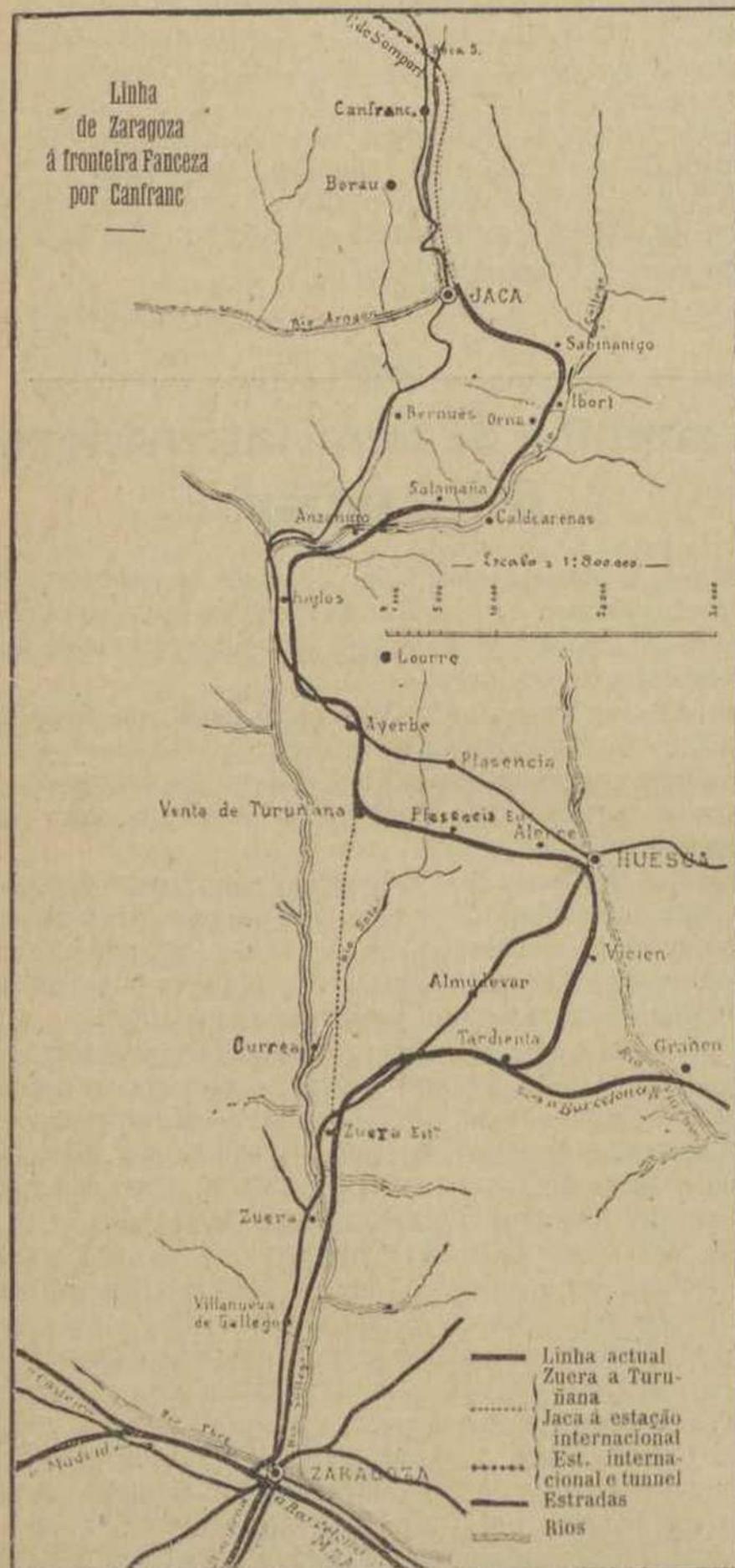
Assentes os traçados havia que fixar as condições a que tinham que satisfazer os tunneis, por serem de bitola diversa as linhas de Hespanha e de França.

Assim é que se assentou em que o tunnel internacional de Somport partira de França, de Forges d'Arbel a uma cota minima de 1064 metros, para chegar a Arañones á cota invariavel de $1195,^{\text{m}}50$. Deve ter dois pendores de extensões sensivelmente eguaes, e uma via unica de $1,^{\text{m}}50$ de largura (via franceza).

O tunnel internacional do passo do Salau na terceira linha acima indicada, sae de Jendu Mail, em França, chegado a Hespanha perto de Isil. Tambem contará dois pendores de extensões tão eguaes quanto possivel, como o anterior, mas a via applicavel será a hespanhola, tambem unica.

Na linha de Aix-les-Thermes a Ripoll estabelece o protocolo duas estações internacionaes, uma em França e outra em Hespanha, unidas ambas por dupla via, uma da largura de 1,50 e outra de 1,64. Este tunnel portanto não é internacional.

Cada uma das outras duas linhas contem apenas uma unica estação internacional. A da linha de Somport ou de Canfranc fica em Hespanha ao passo que a de Salau erigir-se-ha em territorio francez; mas, em resultado das dispo-



sões para a largura de via, a linha franceza prolongar-se-ha em territorio hespanhol até á estação para a primeira e a que atravessa o tunnel do passo de Salau ha de ir até á estação internacional situada em terra francesa.

Em cada uma das alludidas estações internacionaes de Somport e Salau, ambos os paizes possuirão as installações precisas para a exploração e fiscalização e tambem para o serviço aduaneiro.

Quanto á construcção, é efectuada pelo governo francez desde a entrada norte, tanto do tunnel de Somport, como do de Salau, mas só até ao ponto culminante da rampa que vem de França.

A partir d'esse ponto até Hespanha a execução das

obras cabe ao governo d'este ultimo paiz, ficando com o direito de deliberar sem consulta do governo de França.

Reciprocamente na parte que constroe, o governo francez não tem que consultar o de Hespanha; mas, concludas as obras, ambos os governos dão conta dos gastos que fizeram, e, sommados elles, metade compete a cada um dos paizes, e o mesmo se dá com as despesas de conservação.

Quanto aos systemas de tracção e material circulante estipulou-se no convenio que na tracção se pôde recorrer ao vapor ou á energia electrica, por adherencia ou por qualquer outro meio que se convencionar, e que n'uma mesma linha se poderá empregar em cada lanço o systema que melhor convenha. Os demais vehiculos devem ser eguaes aos usados na rede ferro-viaria, a cuja largura de via corresponde a adoptada no tunnel.

Quando se recorra á tracção a vapor, as rampas não poderão exceder a 33 millimetros por metro e a 43 na tracção electrica por adherencia.

Nos tunneis internacionaes de Somport e Salau, a tracção será electrica, mas as rampas não podem exceder a inclinação de 34 millimetros por metro.

Quanto aos raios das curvas de concordancia, na tracção por adherencia, não devem ser inferiores a 300 metros na via hespanhola e a 260 na de França.

O maximo prazo para a conclusão das obras é de dez annos, contados para a de Canfranc e a que sae de Aix-les-Thermes desde a data da ratificação do tractado e a do tunnel de Salau, desde que o governo hespanhol notificar ao de França que concluiu a construcção do troço d'esta linha de Lerida a Sort, do caminho de ferro que ha de estabelecer a comunicação entre Lerida e a fronteira pelo valle de Noguera Pallaresa, mas esta notificação tem que effeuctuar-se n'um prazo maximo de dez annos.

D'estas estipulações todas resulta que em 28 de janeiro de 1917 já se contarão mais duas ligações ferro-viarias transpyrenaicas entre Hespanha e França e para a terceira o maximo prazo expirará em 28 de janeiro de 1927.

A linha de Canfranc dentro de cinco annos o maximo devia de chegar em Hespanha até Villanúa e em França havia de estar concluido o lanço de Oloron a Bedous.

N'essa epocha, quando não possa ser antes, devem emprehender-se n'esta linha os trabalhos de perfuração do tunnel de Somport, proseguindo-os com a maxima rapidez para que estejam concluidos antes de expirar o prazo fixado, o maximo, como se disse já, em 28 de janeiro de 1917.

Para evitar o grande alongamento de traçado na que se fez com o fim de approximar a linha de Huesca, projecta-se fazê-la subir pelo valle do rio de Gallegos desde a estação de Zuera até Venta de Turuñana.

Como poderá ver-se pela estampa que acompanha esta noticia, esse traçado corresponderia a um dos lados d'un quadrilatero de que hoje a linha ferrea segue os outros trez.

Percorrem-se pela linha actual 66 kilometros, que, pela linha projectada ficarão reduzidos a 39. Por isso é que o convenio, ao occupar-se dos prazos, falla da linha de Zuera a Turuñana.

Das tres linhas de que trata esta noticia, a que tem os trabalhos mais adeantados é a de Canfranc que foi concedida em 6 de outubro de 1882 á Sociedade Anonyma Aragonesa com o titulo de Linha ferrea de Huesca a França por Canfranc, passando por Ayerbe, Caldearenas, Jaca e Canfranc, terminando na fronteira franceza e atravessando os Pyrenéos nas imediações de Somport.

Em todo o trajecto desde Jaca, a linha segue constantemente o valle do rio Aragon. O terreno é montanhoso com encostas bastante escarpadas nos primeiros 16 kilometros desde Jaca até Villanúa. Alli encontra o traçado um valle relativamente amplo e com pequena declividade, mas desde o barranco de Arraguas o terreno muda absolutamente de aspecto, convertendo-se n'um desfila-

deiro longo, apertado e sombrio, entre duas escarpas immensas, quasi verticaes, que apenas deixam lá no fundo um leito profundo e apertado para a passagem do rio Aragon, e todo aberto na rocha pelas aguas e pelos carrejos.

Quasi ao approximar-se de Somport volta a mudar o aspecto do terreno. Sae do desfiladeiro para uma explanada que parece ficar de nível, embora muito longe esteja de o ser e orlada de encostas elevadissimas e escarpadas. Forma assim uma pequena veiga, que o rio atravessa de lés a lés.

E n'esta explanada conhecida pelo nome de los Arañones que ha-de assentar a estação internacional, e ao norte d'ella abre-se a bocca do tunnel de Somport.

Desde a sahida da estação de Jaca, o traçado assenta nos primeiros 5.500 metros na encosta da margem esquerda do rio Aragon, passa por cima de profundos barrancos, em que convém lembrar os de Trachineros, San Cristobal e Salado; corta numerosos contrafortes, perfurando tres d'elles por meio de tunneis. Em ponte obliqua cruza o barranco de Isuez chegando assim deante do logar de Castiello, depois do que atravessa para a margem direita do rio Aragon por meio d'uma elevada ponte metalica de tres vãos.

Cruzando por duas vezes a estrada de Zaragoza á fronteira franceza, e atravessando uma extensa trincheira de 1.500 metros e um tunnel, que está dando que fazer pelas dificuldades especiaes da sua construcção, consegue finalmente chegar á estação de Castiello, após um longo percurso quasi que em redor d'este povoado. Pouco depois d'esta estação torna o traçado a voltar para a margem esquerda do rio Aragon por meio d'uma ponte com 40 metros de abertura.

Para evitar os inconvenientes que sempre trazem á exploração as rampas superiores a 2 por cento, fixou-se esta inclinação como limite no perfil, mas verificou-se que não abandonando o valle do Aragon não se tinha desenvolvimento bastante para attingir com este pendor desde a estação de Castiello até á internacional e muito menos para estabelecer uma intermedia entre estas.

Foi por isso necessário alongar o traçado com 2.600 metros, penetrando em valles secundarios do de Aragon e tornando a este depois de desenvolver a linha.

A 10 kilometros de Jaca é que a linha abandona o valle do rio Aragon, dirigindo-se para o sul em direcção ao valle do barranco de Cenarbe, depois do que, formando um lacete, volta para o barranco de San Juan.

Esta parte do traçado é notável pelos tres tunneis que conta, especialmente o primeiro que tem 718 metros de extensão, 192 o segundo e 346 o terceiro.

A distancia em linha recta e em planta entre o traçado nas proximidades do kilometro 11 e no 13 não chega a umas centenas de metros e depois de atravessar o barranco de Tripallos volve então o traçado ao valle do rio Aragon, passando a cavalleiro de Villanua, e em frente de Canfranc que fica na margem direita do rio.

A construcção deve ser essencialmente difícil entre os barrancos de Arraguas e de Lefranz, pois que o terreno alli não é menos intratavel do que entre os barrancos de Cenarbe e de Tripallos, a que já se alludi.

Embora os nossos vizinhos hespanhoes não hesitem em construir tunneis que em Portugal se procuram evitar tanto quanto possível, é para notar que na linha de Jaca até Los Arañones em 23.502,90 se contam 17 tunneis com o comprimento total de 3.884,91 ou 16,5 por cento da extensão da linha.

O accidentado do terreno obriga á construcção de grandes muros de supporte e de espera, figurando entre os primeiros um com 26 metros de altura e outro com 400 metros de comprido e 18 de altura.

A altitude a que vae a linha, obrigará a exploração a uma vigilancia muito continuada por causa dos nevões, e

por isso, embora só conte duas estações: a de Castrello e a de Lefranz, muitos são os abrigos para os trabalhadores.

As terraplenagens, tunneis, edificios, muros e outras obras da infraes-structura da linha estão orçadas em seis milhões de pesetas, de maneira que se calcula que o custo kilometrico oscille entre 36 e 52 contos de reis.

O tunnel de Somport que ha de ligar a rede hespanhola com a franceza mede 7.822 metros, dos quaes compete á França construir 4.012 e á Hespanha os 3.810 restantes, mas com a extensão de linha de bitola franceza ou de bitola de Hespanha, o total mede 9.706 metros, de que correspondem 4.990 á Hespanha e portanto 4.716 metros á França.

Do lado da França a rampa tem 34 millimetros por metro e do lado hespanhol apenas 4,2 millimetros por metro.

O orçamento da parte hespanhola do tunnel é de 7.112,269,70 pesetas.

Conta-se que, a não sobrevirem accidentes imprevistos, esta obra ha-de ficar concluida no proximo anno, restando apenas construir-se por parte do governo hespanhol a estação internacional de Los Arañones.

Convém notar que o traçado de Jaca á estação de Los Arañones e o encurtamento de Zuera a Turuñana, isto é, a linha de Canfranc, é construida pela Companhia do Norte de Hespanha, que assim desvia para este novo traçado uma parte importante do tráfego que actualmente faz entre Madrid e Irun. Diminue portanto a receita d'esta linha e das que possue e que se ligam com ella.

No entanto vae com larguezas e confia no futuro e nos augmentos do tráfego devidos á maior facilidade de transporte.

Assim procedessem todas as linhas ferreas, cuidando menos em garantias de juro e mais em facilitar os transportes, assim de provocarem o desenvolvimento de riquezas talvez latentes e de incitarem o maior deslocamento das que difficilmente se exploram por falta de quem as consuma ou as transforme.

As grandes empresas não raro ganham em serem patrioticais, mas nem sempre assim pensam os que as administraram, com receio que os taxem de sentimentais.

Isso porém é philosophia e lá para as terras de onde é oriundo quem isto escreve, outr'ora chamavam philosophos aos lunáticos, não tendo tempo agora nem ensejo de verificar se hoje aquelle termo não corresponde a nephelibata ou talvez a magico, na accepção exclusivamente lisboeta d'este ultimo adjetivo.

Mello de Mattos.

Paços



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Govêrno da República Portuguesa, a quem foi presente o ante-projecto, com data de 20 de Setembro último, da variante entre o perfil 908 e o entroncamento com a linha de Leste, do lanço da linha férrea de Évora a Ponte de Sor, comprendido entre Rui Vaz e a linha de Leste, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 15 do corrente, aprovar o referido ante-projecto.

Paços do Govêrno da República, em 16 de Novembro de 1912.— O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

Manda o Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o projecto, com data de 10 de Outubro último, de modificação da ponte de Alcácer, da linha férrea do Vale do Sado, conformato-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 8 do corrente, aprovar o referido projecto na parte respeitante ao número, dimensões e distribuição dos tramos, e bem assim que sejam observadas as indicações constantes do mesmo parecer com relação ao sistema de fundações a adoptar.

Paços do Governo da República, em 16 de Novembro de 1912 — O Ministro do Fomento, *António Aurélio da Costa Ferreira*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

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

Artigo 1.º No uso da autorização concedida ao Governo pela carta de lei de 27 de outubro de 1909, poderão ser fixadas em ouro as importâncias a que se referem as bases 3.ª e 4.ª anexas à mesma lei.

Artigo 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Finanças a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços da Governo da República, em 11 de julho de 1912. — *Manuel de Arriaga — António Vicente Ferreira*.



Nono Congresso internacional dos Caminhos de Ferro

Como é sabido, realizar-se-ha em Berlim, em 1915, o nono Congresso da «Association International des Chemins de Fer», no qual serão tratadas as seguintes questões:

Secção I — Via e Obras — 1.º Construção da plataforma: disposições a adoptar, em vista do aumento de peso das locomotivas e da velocidade dos comboios. — 2.º Conservação e policiamento da via: medidas a adoptar em vista da maior economia na conservação e no policiamento da via, tendo em conta o aumento do tráfego e da velocidade, dos salários e dos materiais. Emprego de aparelhos mecânicos, e resultados obtidos. — 3.º Aços especiais: seu emprego. — 4.º Cimento armado: emprego dos diversos géneros de cimento nas construções ferroviárias.

Secção II — Tracção e Material — 1.º Produção económica do vapor nas locomotivas: diferentes sistemas adoptados, e resultados obtidos: a) sub-aquecimento do vapor; b) aquecimento da água de alimentação; c) dispositivos especiais: caldeiras tubuliformes, etc. — 2.º Carris, eixos, e suspensões para a locomotiva: melhores dispositivos a adoptar para os carris, os eixos e as suspensões das locomotivas, especialmente para as de grande velocidade, e de grande base rígida, para facilitar a entrada e a circulação nas curvas e assegurar a boa estabilidade das máquinas. — 3.º Viaturas: aperfeiçoamentos a dar à construção das viaturas, e normas a seguir na composição dos comboios, tendo em vista, sobretudo, o aumento de segurança e o conforto dos passageiros. — 4.º Tracção eléctrica: nas linhas de tráfego intenso, produção e transmissão da energia eléctrica, natureza das correntes, locomotoras, e automotrices. Resultados técnicos e financeiros obtidos. Confrontos com os resultados da tracção a vapor.

Secção III — Circulação e Serviço — 1.º Estações-testas para passageiros: disposições a tomar em vista da redução das manobras das locomotivas e do material devoluto. — 2.º Estações-testas para mercadorias: disposição dos armazéns e dos binários com o fim de simplificar as manobras e a conservação; atrelamento mecânico. — 3.º Transportes em P. V.: sua organização tendo em mira o aumento do rendimento do material e das linhas; conveniência de estabelecer comboios pesados ou leves, rápidos ou ordinários. Trens directos. Trens de paragem e distribuidores. — 4.º Signaes para as locomotivas: repetição e

registro, nas locomotivas, dos signaes feitos na linha. Sistemas diversos já adoptados, e resultados obtidos. Registo das velocidades de marcha das locomotivas.

Secção IV — Generalidades — 1.º Tarifas. — 2.º Visitas alfandegárias: sistema a adoptar, tendo em vista reduzir o incommodo dos passageiros, salvaguardando-se comodo os direitos do Estado, e da Administração ferroviária. Estabelecimento de estações internacionais da alfandega. — Comboio de material. Comboio de vagões e indemnização pela demora nas restituições dos materiais; a) normas a adoptar nas relações entre as Administrações; b) normas a adoptar entre as Administrações ferroviárias, e os destinatários e remetentes. — 4.º Habitações operárias: soluções adoptadas e parte tomada pelas Administrações para secundar os esforços individuais do pessoal.

Secção V — Linhas secundárias — 1.º Vagões e furgões: tipos para os caminhos de ferro de via reduzida; viaturas especiais para fiscalização da descarga e do trasbordo. — 2.º Simplificação do serviço nas linhas secundárias; sistemas para a cobrança do preço dos bilhetes, *in loco*; tipos vários dos bilhetes; meios de fiscalização. — 3.º Sistemas especiais de tracção nas linhas económicas; resultados obtidos. — 4.º Sistemas adoptados para a segurança das linhas económicas.



GRANDE BARCO AÉREO (AERONAVE)

A companhia de navegação «Hamburg-America», em vista de durante o verão e o outono do ano último, o dirigível *Shawen* ter feito no seu serviço aéreo mais de cincuenta viagens sem sofrer avaria, mandou construir outro dirigível, que recebeu o nome de *Victoria-Luiza*, e que, apesar de se parecer muito com o anterior, se distingue facilmente por alguns aperfeiçoamentos nos lemes e pela adição de uma nova secção de 8 metros de comprimento.

Este novo dirigível tem 148 metros de comprimento por 14 de diâmetro, e o seu volume é de 19.000 metros cúbicos, divididos em 18 globos, encaixados cada um em dois anéis transversais de alumínio, que se podem esvaziar separadamente sem comprometer a segurança do dirigível. Para reduzir os efeitos do atrito e proteger os pequenos globos e a armação de alumínio, contra os raios demasiadamente intensos do sol, estão elas forrados por uma capa de algodão impermeável. Por debaixo do globo estão suspensas duas barquinhas, com os motores, e entre elas, a câmara para os passageiros.

A barquinha anterior contém um motor de 145 cavalos e a posterior mais dois da mesma potência. Na anterior vão os volantes de direção, os cabos (cordas) do lastro e das valvulas, e o seu motor acciona um par de hélices de duas palhetas que dão 500 voltas por minuto. O total de 435 cavalos, desenvolvido pelos motores, dá ao dirigível uma velocidade máxima de 20 metros por segundo, ou seja 72 quilómetros por hora, que no caso de trabalharem dois motores, se reduzirá apenas a 62 quilómetros por hora.

Este dirigível pode aguentar uns 22.000 kilogramas ao nível do mar, aos quais deduzindo o peso do aparelho e dos motores, fica ainda uma potência útil de 5.500 kilogramas de que 1.200 a 1.500 são utilizados para sustentar a quantidade de essência e de azeite necessários para uma viagem de dez a doze horas, só com dois motores, e um percurso nos ares de 800 a 1.000 quilómetros. Mas deve observar-se que a distância percorrida com respeito ao solo, estará em relação com a direção e intensidade do vento.

Os lemes de direção e de profundidade estão instalados na extremidade posterior do dirigível; o primeiro tem seis planos verticais, que podem fazê-lo virar num círculo de 550 metros de diâmetro; os lemes horizontais

de profundidade, permitem pôr o dirigivel, rapida e energeticamente, em posição inclinada tal, que possa verificar-se facilmente a ascensão ou a descida. Na extremidade posterior tem tambem o dirigivel á direita e á esquerda uma grande alheta horizontal que serve de superficie de estabilidade.

Como todos os orgãos são duplos ou multiplos, este dirigivel distingue-se pela sua grande segurança no serviço, para o qual conta com uma tripulação aerea, composta de 8 a 9 pessoas.

A camara dos passageiros é muito commoda e confortavel, com grandes janellas, que permitem ver o panorama em todas as direcções, e pôde transformar-se em restaurante aereo em que se servem apenas fiambres e bebidas, ou outras comidas frias, por se não poder cozinhar nada a bordo.

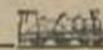


Recentes melhoramentos na illuminação electrica dos comboios

O apparecimento da lampada de fio metallico trouxe consideravel desenvolvimento ao emprego da electricidade como meio de illuminação das viaturas dos caminhos de ferro. Não fallando no brilho, a electricidade tem muitos outros pontos a seu favor, tanto do lado das administrações ferroviarias, como do lado dos passageiros. Mas o excessivo custo da electricidade, comparativamente com o de outros meios illuminantes, tem impedido as companhias de extenderem muito o seu emprego, não obstante mesmo as experiencias que se teem realizado n'estes ultimos annos mais proximos. Os Srs. Vickers, apesar da efficacia e do baixo preço do seu bem conhecido sistema de bateria dupla, provaram que os seus exforços ainda não chegaram para attingir-se o minimo desejado pelas companhias ferroviarias.

Parece, porém, ter sido attingido esse desideratum, por um novo sistema agora apresentado pelos mesmos fabricantes, com uma unica bateria.

Innumeras experiencias se teem effectuado na «Great Central Railway», de Inglaterra, e parece que com optimos resultados, pois acaba a mesma companhia de requisitar apparelhos para a illuminação de mais de cincuenta viaturas, sempre com o novo sistema de Vickers, de bateria unica.



O horario das linhas do Douro e Valle do Corgo

Recebemos a seguinte carta, a que gostosamente damos publicidade, por se tratar de assumpto que interessando ás linhas ferreas interessa tambem ao grande publico em geral, e por reconhecermos as intenções justas do signatario, a quem tambem agradecemos os votos que nos dirige pela prosperidade d'esta *Gazeta*.

Sr. Redactor:

Agora, que, segundo me consta, vae ser modificado o horario das linhas do Minho e Douro, consinta V. que eu exponha nas columnas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* uns alvitres sobre o horario das linhas do Douro e Valle do Corgo.

Visto que temos os excellentes comboios rapidos n.ºs 51 e 56 da Companhia Portugueza, parece-me da maior conveniencia que haja na linha do Douro ligação imediata para essa linha, e bem assim para a do Valle do Corgo.

Chegariamos a esse desideratum retardando o comboio rapido n.º 155 do Douro até á chegada do 51 da Companhia Portugueza, e bem assim fazendo partir o 103 ás 14,40 para que todas as estações do Douro, até Tua,

gosassem d'essa magnifica ligação, sem a inutil demora de 3 horas em Campanhã.

Ligar o 155 parece-me um tanto difficult mas não impossivel, conseguindo-se que a chegada a Salamanca fosse uma hora mais tarde, e retardando a partida do comboio da M. S. até á chegada d'aquelle comboio, viria assim a partir depois do Sud-Express, e portanto chegaria a Medina cerca da 1,30 da manhã, a tempo do enlace para Madrid e Ilendaia.

Eliminando algumas paragens do rapido 155, e reduzindo a demora em Fregeneda, que actualmente é de 23 minutos, o que me parece demais para a visita alfandegaria, poder-se-hia conseguir assim este grande melhoramento.

O comboio n.º 104, se partisse uma hora mais tarde do Tua, teria a sua passagem nas estações a melhores horas, evitando assim aos passageiros levantarem-se tão cedo, embora viesse perder o enlace do 52 da Companhia Portugueza, que seria largamente compensado com a ligação do 56, como passo a expôr.

O comboio n.º 102 effectuar-se-hia da Regoa em vez do Marco, e teria paragem em todas as estações, partindo da Regoa ás 14,10, depois de receber os passageiros do comboio 1306 do Valle do Corgo, que por seu lado partia de Vidago 35 minutos mais cedo. A chegada do 102 a Campanhã seria pelas 17,40, a tempo de ligar ao 56 da C. P.

Para suprir a falta do 103 partir ás 17,12, ficaria o 107 omnibus entre Porto e Regoa, partindo do Porto á hora actual e chegando á Regoa pelas 23 horas.

Os comboios 101 e 106 anticipariam a sua partida 20 minutos, tendo aquelle uma demora de 20' na Regoa em vez de 10' para se almoçar, visto o tempo actualmente concedido não ser sufficiente. Na linha de Valle do Corgo parecia-me de toda a vantagem que o comboio n.º 304 se effectuasse com a marcha do horario de verão, mas partindo de Vidago pelas 7 horas da manhã, para vir ligar na Regoa ao 156 e ao 101, ligações que me parecem muito importantes, tanto para o Porto, como para a Barca d'Alva, para onde actualmente só se pôde ir, pernoitando na Regoa, e no comboio n.º 109 para o qual não ha ligação para as linhas de Bragança e Carviçães nem diligencia nas estações.

Este comboio devia ser diario, embora elle não ligasse diariamente com o 156 (no caso d'este comboio ainda não poder ser diario), mas tinha a vantagem dos passageiros poderem vir das estações entre Villa Real e Vidago, á séde do districto e á Regoa, tratar de negocios e regressarem no mesmo dia.

O comboio n.º 1301 partia 35' mais cedo da Regoa para ir cruzar com o 1306 a Carrazedo.

O 1303 partia da Regoa á chegada do 155, (se este comboio podesse ser diario e tivesse ligação com o 51 da Companhia Portugueza) ou á chegada do 103, e effectuar-se-hia até Vidago, com a marcha do horario de verão. Este comboio álem da grande vantagem para os povos trasmontanos, de terem ligação rapida com Lisboa, teria mais a de ligar ao 106, o que actualmente se faz nas condições acima apontadas, com a Barca d'Alva.

Finalmente os comboios 1307 e 1308 tornar-se-hiam de mercadorias, com demoras nas estações sufficientes para a descarga da pequena velocidade, e faria serviço de passageiros, effectuando-se 3 vezes por semana, no inverno; e no verão seria diario para alliviar os 1304 e 1303 que fariam, como é de calcular, grande transporte de passageiros de Vidago e das Pedras Salgadas.

Termino agradecendo a V. a publicação d'esta, e fazendo votos pela prosperidade da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e esperando que estes modestos alvitres sejam ouvidos nos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Vidago, 25-11-12.

José Beirão.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de ou para domicílios e despachos centraes em Lisboa

Como já tivemos occasião de referir, entra hoje em vigor, nas linhas do Sul e Sueste, uma tarifa de Transportes de ou para domicílios e despachos centraes, na cidade de Lisboa, de bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade.

Os expedidores que queiram utilizar-se dos serviços facultados pela mesma tarifa para bagagens tomadas nos domicílios, deverão fazer o competente aviso, com os prazos de anticipação n'ella indicados, nos seguintes locaes:

Na estação do Terreiro do Paço; Escriptorio da Empresa Geral de Transportes, Limitada, rua do Crucifixo, 15 a 17; Despacho Central da Ribeira Velha, rua dos Bacalhoeiros, 74; Despacho Central do Altero, praça de D. Luiz, 18 e 19, e em todas as estações de despacho central que vão sendo abertas ao publico.

As expedições de grande velocidade para os despachos centraes de Lisboa ou consignadas a domicilio directo n'esta cidade só serão aceitas para transporte pela estação de Lisboa-Terreiro do Paço. As expedições de pequena velocidade serão dirigidas pelas estações de Lisboa-Santo Amaro e Lisboa-Jardim, conforme indicação do expedidor.

A Empresa Geral de Transportes, Limitada, encarregá-se dos despachos de consumo, em Lisboa, das remessas que, d'elles captivas, sejam consignadas a domicilio ou aos despachos centraes, percebendo, a título de remuneração, as importâncias, de si muito resumidas, indicadas n'esta tarifa.

O expedidor de volumes de peso não superior a 10 kilogrammas terá que declarar, na inscrição que houver de fazer (conforme a condição 4.^a da tarifa especial interna n.^o 8, de grande velocidade) no volume ou no rotulo, se quer a remessa em domicilio, em qualquer dos despachos centraes (indicando tanto este, como aquelle) ou na estação de Lisboa-Terreiro do Paço.

O expedidor de bagagens fará identica indicação no IMPRESSO-DECLARAÇÃO fornecido pela estação expedidora.

O expedidor d'outras quaesquer remessas fará identica indicação na competente nota de expedição.

Feira de Santo André, em Extremoz

Termina hoje a importante feira annual de Santo André, que se inangurou no dia 29 na formosa villa de Extremoz.

Extremoz é uma das villas mais ricas do Alemtejo. Os seus arrabaldes são muito ferteis e pictóreos.

A feira de Santo André é a mais importante que alli se realiza, fazendo-se bons negócios.

Os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste fizeram serviço de bilhetes a preços reduzidos, sendo hoje o ultimo dia de venda, e o regresso até 3 do corrente.

Bilhetes directos para varias estações hespanholas

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes submeteu à aprovação do governo um projecto de tarifa de bilhetes directos e de despacho de bagagens de Lisboa para Salamanca, Valladolid, Medina del Campo, Burgos, S. Sebastian, Hendaia, Bilbao e Pamplona, ou vice-versa, pelos preços resultantes da ligação das tarifas geraes de cada uma das linhas interessadas.

E' evidente a vantagem do estabelecimento de tais bilhetes directos, que evitam aos passageiros que queiram seguir viagem para qualquer d'aquelles pontos, terem de fraccionar a viagem e comprar mais de um bilhete.

Despacho permanente de bagagens em Lisboa-Terreiro do Paço

Pelo Aviso ao Publico de 18 do mez findo, que distribuimos com o presente numero aos nossos leitores, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste inicia hoje um serviço de despacho permanente de bagagens na estação do Terreiro do Paço, muito vantajoso para o publico, e que evitara a aglomeração de volumes no vestíbulo d'aquella estação.

Este serviço é feito em condições quasi identicas ás já estabelecidas ha alguns annos na estação de Lisboa-Rocio, onde tem dado excellentes resultados.

Antes mesmo dos passageiros estarem munidos de bilhetes, poderão despachar as suas bagagens, recebendo um boletim provisorio de bagagem, com o qual, e juntamente com o bilhete de passagem, deverão depois ir ao respectivo *guichet* regularizar o despacho definitivo, onde lhes será entregue a senha.

Assim, qualquer passageiro poderá mandar despachar com antecedencia a sua bagagem, de forma que á hora de ir para o comboio se não vê embaraçado com o despacho.

Ampliação de tarifa

A partir de hoje são ampliados á estação de Amadora os preços especiaes C) da tarifa especial interna n.^o 3 de pequena velocidade da Companhia Portugueza, correspondentes ás estações de Alcantara-Terra e Bemfica, para os transportes de lenha e outras mercadorias do grupo 1 da classificação d'aquella tarifa.

Esta ampliação cujo Aviso distribuimos com o presente numero tem por sim beneficiar os transportes de combustivel destinado á fabricação da cal, industria que se está iniciando n'aquella localidade e que promette desenvolver-se.

Transportes entre as estações da Companhia Portugueza e as do Valle do Vouga

Acha-se pendente da aprovação do governo um projecto de Aviso ao Publico apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelo qual se estabelece que o seguimento dos transportes a efectuar entre as estações d'aquella Companhia e as da Companhia do Valle do Vouga deverão, sempre que os expedidores não escolham outra via, seguir pela via mais curta, Espinho ou Aveiro, conforme o caso.

A linha do Valle do Vouga liga, como se sabe, com a do Norte, nas estações de Espinho e de Aveiro, tornando-se por isso necessário regulamentar o encaminhamento das remessas entre as duas rôdes.

Protecção do ferro e do aço, contra a ferrugem

Ha agora um novo processo, imaginado por Bradley.

Consiste em aquecer os objectos n'un forno fechado, onde se introduz hydrogenio e vapores de petroleo. Em seguida a este escaldão previo, revestem-se os objectos de uma pasta hydrocarbonatada que lhe dá um colorido azul. Deixando esfriar os objectos, applica-se-lhes depois uma leve camada de oleo de linhaça, que lhes muda então a cor para preto. Este verniz especial é muito mais resistente do que o oxydo magnetico. A espessura de penetração depende do tempo em que os objectos permanecem no forno.

Antes de colocar os objectos no forno, devem ser cuidadosamente polidos com areia fina e desengordurados com potassa e acidos. Desejando-se que o mesmo verniz deixe os objectos brilhantes, é preciso limpá-los o mais possível antes do tratamento thermico, e poli-los no fim de tudo, com esmeril pulverizado.



Jerusalém e a religião Christã. — A Via-Dolorosa. — Uma amostra do solo da antiga cidade. — Christãos guardados por Turcos. — O Santo Sepulchro. — Quatro religiões na mesma egreja. — Bifes de succo de Judeu.

Como a falta de espaço nos impediu de dar, com o ultimo artigo, as gravuras que o deviam acompanhar, aqui as produzimos mostrando uma d'ellas o aspecto ingreme e miserável de uma rua de Jerusalém; outra, dois

quizessemos ser rigorosos, voltar ao Egypto para, de novo, atravessar o Nilo de regresso aos pontos onde se desenrolaram os ultimos actos do drama do Golgotha.

Contentemo-nos pois em fazer, de memoria, uma pequena reconstrucção do ultimo acto, principiando a nossa visita pela *Via-dolorosa* ou seja o caminho percorrido por Jesus sob o peso do lenho.

Começa ella nas proximidades da porta de Santo Estevão, e para se seguir approximadamente o caminho da Cruz ha que tomar a rua actual, *Bab-Sitti-Maryan (Tarik)* onde, em frente das arcadas d'um quartel da guarda turca, se diz ella principiava. Era no sitio em que está hoje esse quartel que, se diz, existia o *Pretorio*, casa de Pilatos, de onde o Christo saiu. A nossa gravura mostra, ao fundo, aquella escada, e uma parte da rua toda em meios arcos.

Confessemos que n'estas visitas é preciso fazer um grande esforço de memoria para reconstruir o passado, porque o terreno que pisamos, os edifícios que nos ladeiam, nada é d'esse tempo; era alli, pouco mais ou menos, a



Entrada da egreja do Santo Sepulchro

tipos de mulher beduinas com os filhos sobre os homens.

Naturalmente estando a visita da Palestina tão intimamente ligada com a epopeia christã, a logica mandava que na visita que vamos fazer d'estes logares, seguissémos a ordem d'esse drama, começando, ao menos, por Bethlem, berço do Christo, para só a terminarmos na egreja que se diz encerra os seus restos, e está, ao que também se diz, embora bastante contestado, construída sobre o local do Calvario.

Mas impossível se torna seguir todos os paços do fundador da religião christã, porque isso nos levaria muito tempo, fazendo-nos percorrer distantes logares e até, se

Via-Dolorosa, passou-se acolá, approximadamente esta ou aquella scena da Redempção.

Não podemos furtar-nos a recordar Pompeia, Herculanum e outras antigas cidades, e mais que tudo e mais recentes, os templos e necroterios do Egypto, onde os nossos pés pisam o mesmo terreno e as nossas mãos tocam as mesmas paredes de ha dezenas de séculos.

Unicamente no instituto catholico das *Irmãs de São* se nos mostra, um metro abaixo do solo, sob a egreja, um trecho do pavimento de lages d'uma rua, que se diz ser da primitiva, que passava sob o arco *Ecce Homo* (de que damos a gravura), ponto onde, reza a sagrada escríptura, o Nazareno foi apresentado, por Pilatos, ao povo.

Chegados ao templo, que encerra os mais respeitaveis logares da historia santa, confessemos que a nossa desilusão foi completa.

A gravura que damos mostra a fachada d'essa egreja e o largo, bem exiguo, da entrada, e já ahi se vê como



Uma rua de Jerusalém

tudo aquillo carece da imponencia que espera encontrar quem só pela leitura conhece o que vae ver.

N'esse largo, um enxame de vendilhões offerecem tudo que pôde aproveitar ao culto e á crença: vellas de cera, medalhões, rosarios aos montes, estampas, vistas, pedras que se dizem dos logares santos, postaes, photographias, tudo bastante ordinario, de fancaria, genero feira aldeã.

No primeiro vestibulo guardas turcos de barrete na cabeça manteem a ordem... entre christãos, fumando no seu *narguilé* (cachimbo com deposito de vidro); e alguns mendigos andrajosos pedem esmola.

Mais adeante, um docel guarnecido de lampadas com vellas de cera cobre uma especie de altar, ao meio da nave. E' a pedra da uncão, onde o Salvador foi ungido, que se acha alli, coberta com outra pedra, rodeada de enormes tochas dando a apparencia d'um tumulo.

Em volta d'ella um extraordinario movimento de mulheres que se empurram, se atropellam, disputando logar para se approximarem do milagroso marinore. E chegadas junto d'elle, apalpam-no, beijam-no, esfregam n'elle a cara; algumas rolam sobre elle trouxas de roupa e acaso outras fazem passar, tambem de roldão, as cabeças dos filhos.

E' que a crendice popular diz que a roupa rolando sobre a pedra dá saude e felicidade ás creanças que a vistam e as mães crêem, portanto, obter por esse processo, o restabelecimento dos filhos enfermos ou a felicidade dos tristes.

Pobres mães e pobre gente!

Estamos no corpo central da egreja, onde o ruido, a fallacia são enormes, porque a agglomeração de fieis é asphyxiante.

Ao centro a grande capella do Santo Sepulchro, que a nossa gravura representa, coberta de lampadas de prata, de castiçaes, de candelabros, de quadros de todos os tamanhos, com pinturas e até com modestas oleographias.

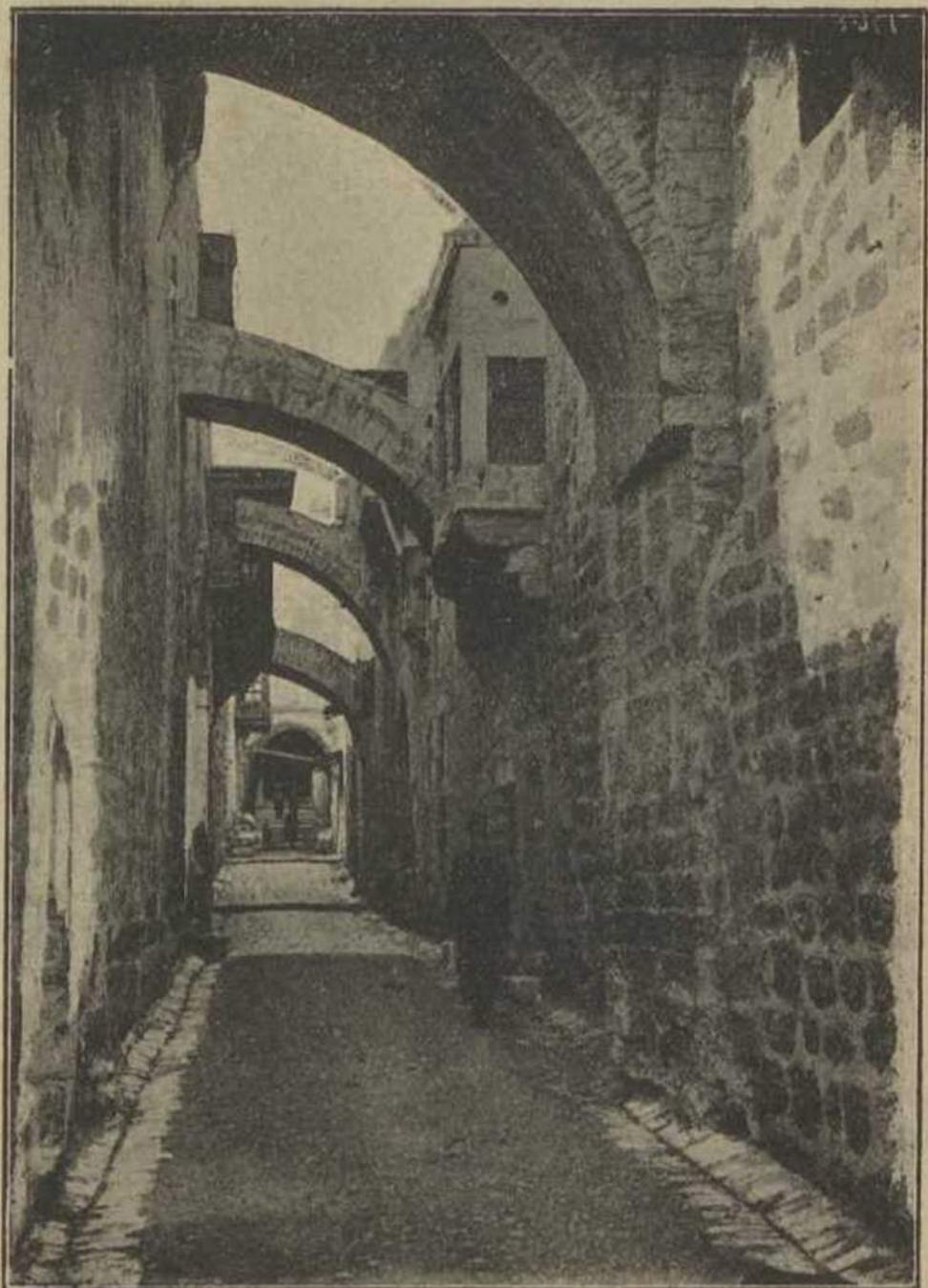
O efecto é ainda falho de imponencia. Todos aquelles ornamentos de origem heterogenea, cobertos de poeira, mal tratados, velhos alguns, baratos outros, dão-nos uma impressão de pobreza, apesar de os haver de certo valor entre outros que nada valem.

Nos onze nichos que circumdam a rotunda, taboas em bruto ou bastante velhas estão formando palanques ou tribunas improvisadas. São os preparativos para as festas da semana santa, de que mais tarde fallaremos.

D'entre da capella, o povo, de diferentes nacionalidades, só entra por turnos, passando-se primeiro a pequena capella do anjo, alumada por 15 lampadas, sendo 5 dos Latinos, 5 dos Gregos, 4 dos Armenios e 1 dos Coptas. Uma porta baixa dá entrada para uma pequena capellinha onde não cabem mais que 3 ou 4 pessoas. E' ahi que a tradição diz estar o tumulo de Jesus, sob uma placa de marmore formando um altar. Do tecto pendem 43 lampadas de ouro e prata offerecidas pelas quatro religiões a que acima nos referimos. Ornam as paredes e tecto quadros e baixos-relevos de valor, das mesmas origens.

Por detraz da capella, n'um pequeno nicho é a capella dos Coptas; em frente d'ella, outro pequeno compartimento nu, a dos Assyrios; ao lado uma escada conduz á dos Armenios; mais adeante, o sanctuário dos Latinos. Tudo é, como se vê, feito por essas confrarias, e a dificuldade das auctoridades ottomanas está em evitar as questões que entre elles são frequentes.

Em qualquer ponto da egreja, se uma das religiões retira uma lampada, para a limpar, accede logo outra, pretendendo tomar o logar com outra lampada sua.

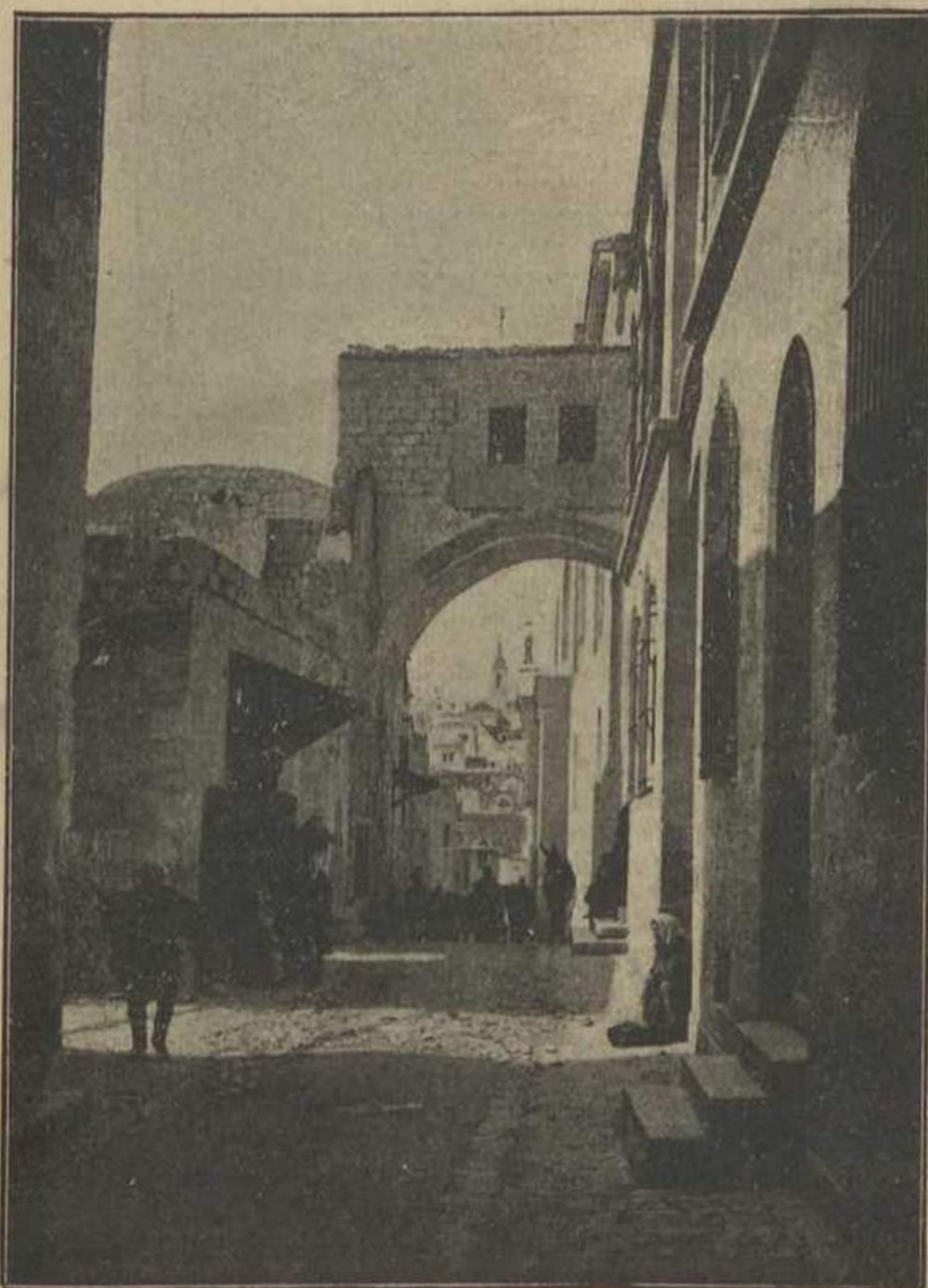


Jerusalém — Via-Dolorosa

Em frente d'esta capella central abre-se a egreja grega que, essa sim, é de grande riqueza de ornatos, tendo ao centro uma pedra a que chamam o *centro do mundo*. E' uma respeitável tradição, que os geographos contestam e

de que os modernos exploradores do polo demonstram a inanidade.

As outras partes do templo pertencem, da mesma forma ás diferentes religiões, e é curioso ir alli, como fomos, em dia de festa, assistir ás ceremonias que cada qual a



Jerusalém — Arco do «Ecce Homo»

seu modo realiza, segundo o seu rito, todos tendentes ao mesmo fim: celebrar o grande fundador da christandade.

Em quanto na egreja grega os sacerdotes, com voz de estentor, entoam os seus psalmos, os Assyrios, todos sentados em frente do seu nicho bamboleando o corpo, ouvem o sermão do seu padre; os Armenios, de outro lado, cantam uma antiphona em voz fanhosa.

Dentro d'essas dependencias encontram-se outros logares celebres da historia da Paixão, como a pedra onde se diz foi firmada a cruz, o logar onde foi encontrada a coroa de espinhos, a columna da flagellação (que só se vê em quarta-feira de trevas) o local onde o Christo foi pregado na cruz; em todas, em dia de celebração, o apertão é enorme e a pituitaria sente-se incomodada com o cheiro nauseabundo da agglomeração de gente em quem o asseio não predomina.

Sentimos, pois, um allivio grande ao respirarmos ar, menos impuro, cá fóra.

Mas cuidado não vamos buscar esse allivio para o lado do bairro israelita, porque se os Turcos são sujos e os Russos das classes baixas que alli assuem em quantidade, infectos, os Judeus são immundos.

Haja vista que o cemiterio d'elles é ao mesmo tempo, campo de pasto de gado; imagine-se pois em que bello asseio andará.

E resulta uma consideração que nos horroriza: os bifes e costelletas que comemos no hotel são tirados d'aquelle gado, e portanto estamos a ser alimentados com o succo dos cadaveres dos Judeus!

Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares

Reuniu a assembleia geral d'esta Companhia, sob a presidencia do Banco Alliança, representado pelo director Sr. Bernardo Pinto Avides, sendo secretarios os Srs. Raul Monteiro Pinto e Arnaldo de Sousa Moreira, pela Caixa Filiar do Banco do Minho.

O administrador delegado expôz á assembleia, que, tendo a Junta autonoma dos melhoramentos da cidade do Porto, elaborado um projecto com relação aos melhoramentos e exploração do porto de Leixões, pelo qual era retirada a esta Companhia a concessão da construcção e exploração do mesmo porto, e que lhe era garantida pela lei de 23 de Agosto de 1889, o conselho de Administração, não querendo assumir a responsabilidade da perda de tal concessão, nem querendo crear dificuldades á realização de tal melhoramento, resolveu pedir a convocação da assembleia, para, ouvidos os accionistas, orientar o seu modo de proceder.

Generalizada a discussão, e depois de n'ella tomarem parte varios accionistas, foi aprovada a seguinte proposta, apresentada pelo Sr. Ricardo Malheiros, director do Banco Commercial do Porto:

«1.º Que a Companhia das Docas nomeie dois membros do Conselho de Administração para se entenderem com a Junta autonoma sobre a compensação a dar a esta Companhia, na hypothese de lhe serem cassadas as concessões que actualmente usufrue.

2.º Que, de acordo com a Junta autonoma, esta Companhia, represente ao Parlamento, appoando o projecto financeiro da referida Junta, mas relembrando que, estando já na posse das concessões, oferece tambem todas as garantias para realizar a construcção da obra, podendo o Estado preferi-la para a realização d'ella».

— Reunida a 22 de novembro, no Palacio da Bolsa, a Junta dos melhoramentos do Porto, sob a presidencia do Sr. Francisco Xavier Esteves, compareceram mais os Srs. Dr. Nunes da Ponte, pelo ministerio do Fomento; Ricardo Martins, pelos Bancos; Feliz Torres, pelos industriaes do Porto; Alves Guimarães, pelas Juntas de parochia; Major Espírito Santo, pelos proprietarios do Porto; e Dr. Severiano da Silva, deputado.

Tratou-se do officio da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, contendo a resolução acima transcrita, e resolveu-se nomear, para o entendimento sollicitado, uma commissão composta dos Srs. Xavier Esteves, Dr. Severiano da Silva e Dr. Nunes da Ponte, delegado do Governo.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1912

4.090 obrigações de 3 % privilegiadas, do 1.º grau.

N.º	4.532	5.593	5.797 a	5.799	10.141	10.142
10.145	10.633	11.618 a	11.625	11.627	12.781	12.782
12.867 a	12.891	12.917 a	12.941	12.952 a	12.959	12.961 a
12.964	13.553	13.554	13.952 a	13.963	17.347	17.379 a
17.381	18.175	18.176	18.335 a	18.358	18.187	27.278
27.308	29.851	29.852	30.117	32.020	32.021	32.290
32.291	33.054 a	33.063	34.728	34.729	35.190	36.925
38.288 a	38.294	39.231	39.657	40.096	40.640	41.772
41.773	42.263	42.320	42.321	42.492	42.493	42.623
42.624	43.626	45.301	45.580	46.424	47.044	47.049 a

47.092—47.778—47.779—48.070 a 48.073—44.819 a 48.831—
 49.5.2—51.933—52.026 a 52.029—52.467—52.828—52.829—
 52.918—56.017 a 56.020—56.109 a 56.111—58.403 a 58.406—
 58.417 a 58.420—58.454—58.731—59.295—59.658 a 59.662—
 60.156—60.436—61.975—62.359—70.318—70.706 a 70.710—
 70.867—71.227—71.332—71.333—72.244—72.891—73.140—
 85.164 a 85.167—85.494—85.878—88.296—114.533—137.045—
 137.300—137.302—138.734—141.321—141.374—141.375—141.500—
 141.851 a 141.855—143.262—143.997 a 144.000—145.708 a 145.757—
 145.865—145.866—145.910—140.911—146.312—146.949—147.089—
 148.083 a 148.092—149.471—151.275—153.560—153.647—153.653—
 153.654—153.767 a 153.776—154.309—154.477 a 154.480—166.682—
 167.490—167.627—167.628—169.789—169.805—170.424—170.797—
 170.950—173.763—180.645—182.016—182.017—182.216—182.274—
 182.371—182.620—183.001—190.101—190.102—192.176—192.400—
 192.401—194.148—194.149—195.177—196.339 a 196.343—196.370—
 196.374 a 196.377—197.501—197.502—197.688—199.308—199.319 a
 199.321—199.864—199.865—200.173 a 200.183—200.337—200.574 a
 260.576—201.386—205.242—205.561—207.060—207.061—207.548—
 208.385—208.386—208.580—208.581—208.513—208.713—208.714—
 209.755—209.756—211.028—211.107—212.599—212.600—214.990—
 215.035—215.206—215.207—215.288—215.867—216.661—217.277—
 217.278—217.925—218.170 a 218.174—220.154—220.155—220.157—
 220.819 a 220.822—220.933—222.827 a 222.829—222.831 a 222.836—
 222.850—222.851—224.728—224.749—225.273 a 225.275—227.103—
 229.045—232.085—232.291 a 232.293—232.296—233.946—238.245—
 240.365—240.366—240.376—240.673—240.875 a 240.890—241.076—
 241.077—243.177—243.426—245.917—245.918—247.294—247.688—
 247.689—248.518 a 248.521—248.693—249.428—251.933—252.448—
 252.478 a 252.481—252.514—252.732—253.760 a 253.765—253.905—
 253.906—254.858—254.859—354.885—253.187—257.831—257.832—
 258.414—257.515—263.076 a 263.078—263.285 a 263.288—263.392—
 263.528 a 263.530—263.638 a 263.640—264.099—264.364 a 264.374—
 268.214—268.216—269.442 a 269.444—270.529—270.760—271.308—
 271.641—271.693 a 271.695—272.731—272.737 a 273.740—272.966—
 273.345—273.411—273.419 a 273.422—273.546 a 273.550—273.572—
 273.584—275.092—275.125 a 275.134—279.050 a 279.054—281.352—
 282.116—282.117—282.178 a 282.180—282.338 a 282.347—284.357 a
 284.361—285.993 a 285.996—285.461 a 286.468—287.603—287.604—
 288.620—291.499 a 294.501—296.172—296.173—296.999—297.652 a
 297.654—297.833 a 297.839—298.147—298.356—298.357—298.359 a
 298.366—300.675—301.628 a 301.631—302.812—303.802—304.959—
 304.960—305.154—305.468 a 305.470—305.881 a 305.885—307.709—
 307.980—308.941—308.043—308.512—308.711—310.140 a 310.142—
 310.930 a 310.933—310.981—311.447—312.947—314.426 a 314.429—
 315.474—318.686—319.738—319.926—320.861 a 320.863—321.470 a
 321.480—323.338—324.080—324.153 a 324.156—325.668 a 325.671—
 326.693 a 326.697—327.271—327.272—327.398 a 327.400—328.645 a
 328.647—329.848—329.968—329.969—329.982—330.052 a 330.057—
 330.464—330.465—331.064—331.065—331.746 a 331.748—336.494 a
 336.196—336.514—336.515—337.600—338.887—343.418 a 343.429—
 346.944 a 346.946—347.600 a 347.686—347.793 a 347.796—348.324 a
 348.344—348.437—348.438—348.512—348.513—349.385 a 349.404—
 350.125—350.126—350.836—350.837—351.598 a 351.604—352.502—
 354.408 a 354.410—354.572—354.573—354.768 a 354.780—355.873—
 355.916 a 355.921—357.533—358.674—358.762—361.336—362.103—
 363.717 a 363.723—365.071—365.332—365.333—365.338—367.708 a
 367.712—367.738—368.053—368.377—368.526 a 368.530—371.000—
 372.622—372.623—373.480—374.904—374.905—375.606 a 375.615—
 376.166—377.217—378.136 a 378.142—379.159—379.160—379.425 a
 379.430—379.634—380.334 a 380.334—380.711—381.782—382.477—
 383.527—384.284—385.137 a 385.139—385.878 a 385.881—386.323 a
 386.327.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 37 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Novembro de 1912.

Quinzena de más notícias, a que findou hoje.

Principiou ella pelo discurso, n'um banquete, de um antigo ministro, ave agourenta que nos predisse as maiores agruras, tão grandes, tão tremendas, tão alarmantes que houve quem pensasse em applicar-lhe as disposições da lei contra os boateiros.

Mas bem se viu que, infelizmente, por mais alarmante que o boato fosse, elle representava uma triste verdade, vistas as relações que existem entre esse ex-ministro e o actual titular da pasta das Finanças.

Com efeito na sessão de 25 o Sr. Vicente Ferreira apresentou algumas das suas propostas, e acompanhou-as de uma exposição verbal que fez ericar os cabellos a todo este bom povo, crente no futuro, esperançado nos processos dos nossos políticos, credulo —como, pelo menos, o era— em que a situação do paiz melhoraria em breve a olhos vistos.

A desillusão foi completa e triste.

O Sr. ministro, com uma sinceridade, mesmo com uma coragem que só podemos louvar-lhe, fallou claro e verdade. Teve a hombridade de o fazer, e só não será applaudido n'isso por aquelles

que sempre e tão criminosamente teem mentido ao povo, por meio de discursos côn de rosa e de falsos orçamentos côn de ouro.

Disse o distinto engenheiro que gera a pasta das Finanças:

Que a situação é grave;

Que o orçamento de 1912-13 não se saldará com um *deficit* inferior a 6.620 contos, e que o da gerencia do 1911-12 é de 5.200 contos;

Que a dívida fluctuante atinge 88.000 contos;

E finalmente que ha necessidades urgentes, para as quaes são precisos para :

pequena esquadra.....	5.835 contos
segunda	38.000 "
arsenal	5.000 "
defesa terrestre	25.000 "
estradas	10.000 "
portos de mar	5.000 "
o que, com o deficit	6.520 "
perfaz, numeros redondos	100.000 "

que júlga possivel obter por emprestimo, mas que para termos credito «é preciso muito tino político e muita perseverança».

Disse mais: que não vê meio de fazer economias «porque seria lançar o funcionalismo na miseria» (como se as reducções de despesas só ao funcionalismo mal pago se fossem buscar) e que entende «que o povo pode e deve pagar mais».

Sem espaço para longas explanações, sem vaidade de sermos mais videntes do que o Ilustrado ministro, dir-lhe-hemos francamente — como, de resto lho vae dizendo todo o paiz — que não estamos d'accordo.

E para amostra da prova em contrario do que S. Ex. afirmou basta que lhe apontemos duas fontes de redução de despesas:

1.º — e mais importante:

Disse S. Ex. «que é chegada a hora dos sacrifícios»; pois bem, quem mais deve fazê-los são aquelles a quem compete dar o exemplo: são os proprios legisladores, são os que agravaram os encargos do paiz, creando *pro domo sua* pingues honorarios. Referimo-nos aos Srs. senadores e deputados, que não eram pagos, no antigo regimen, e se agora se invoca que ha legisladores «que precisam ser estipendiados» muitos ha que não precisam d'isso. Uma lei limitando os ordenados áquelles a quem são indispensaveis, representaria uma economia annual talvez bem proxima de 100 contos.

E se se estabelecesse a senha de presença, só dada na sala da camara, (visto que dias depois se apurou que ha deputados que «assignam o ponto» e se vão, e outros que só aparecem uma vez cada dez sessões) a economia seria maior.

2.º — mais pequena, mas ainda de certo valor:

O *Diário do Governo* custa ao paiz o melhor de cem contos, que são pagos pelos ministerios, segundo as publicações que n'elle fazem.

Basta olhar para um numero do jornal para ver quanta coisa inutil n'elle se publica!

Deputado que apresente proposta e queira o sumo do seu bestunto apreciado pelo publico — embora o parto seja tão grotesco como o celebre projecto de imposto sobre pianos e oratorios — pede para se publicar no *Diário*, e a Camara consente, e paga.

Até a lista da loteria da Misericordia que é por esta publicada oficialmente, alli vem reproduzida, ocupando duas paginas.

Pois suprime-se toda essa inutilidade e ali está uma economia de dezenas de contos.

Em seguida o Sr. Vicente Ferreira apresentou cinco propostas:

1.º — Dispensando o Governo de dar execução immediata a quaesquer leis já votadas que representem aumento de despesa.

2.º — Alterando a forma de distribuição da contribuição predial rustica.

3.º — Reformando o contracto com o Banco de Portugal.

4.º — Conversão das dívidas internas (inscrições e amortizáveis) em um só tipo de 5% sem amortização.

5.º — Creando um novo imposto sobre a reexportação de cacau.

Alem d'estas propostas — que a falta de espaço nos impede de analysar, e o facto de toda a imprensa o estar fazendo e as associações commerciaes, de proprietarios, etc. as estarem estudando, torna dispensavel que aqui o façamos — o relatorio tambem considera necessaria a lei sobre o pagamento dos direitos em ouro, e no discurso o ministro prometteu apresentar outras, como a reforma geral da contabilidade, a da escripturação orçamental tornando obrigatorio o lançamento de todas as despesas e de todas as receitas, a revisão das leis organicas de todos os serviços mais ou menos autonomos, a promulgação do estatuto do funcionalismo, a reforma do serviço de aposentações, a remodelação do Conselho Superior de Administração Financeira do Estado e a organização do cadastro dos bens proprios nacionaes.

Isto ainda condimentado com outras *promessas* que se antevêm bem, n'esta phrase que souu ao ouvido do publico como um dobre de finados.

«E' a hora dos sacrifícios!»

E — triste desillusão ainda! — ao mesmo tempo que o ministro dizia isto, votava-se no Parlamento o aumento de um ministerio, a criação de novo e numeroso pessoal administrativo e outros agavos ás despesas publicas!

Se duvidamos muito que o povo, possa ainda pagar mais, menos podemos já crer na realização do outro desejo do Sr. ministro "que venhamos a ter muito juizo". Nem pouco.

*
As cotações mantiveram-se, embora com pequeno movimento de bolsa, como é regular n'esta epocha.

*
Os cambios tiveram hoje uma leve melhoria, ficando a libra a 55080 reis compra, e 55120 reis venda.

O Rio-Londres ficou a 16^{23/64} correspondendo a 145670 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

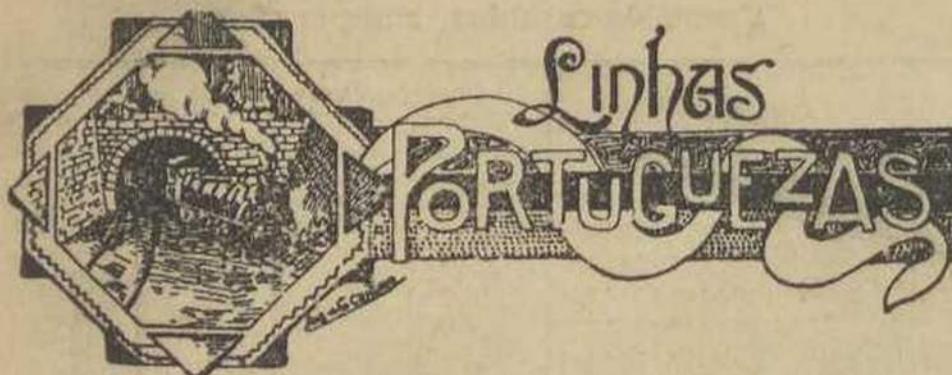
	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 15 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47	46 7/8	46 11/16	46 9/16
" 90 d/v	47 5/8	—	47 3/8	—
Paris cheque	607	610	610	613
Berlim	249 1/2	250 1/2	250	251
Amsterdam cheque	422	424	424	426
Madrid cheque	945	955	940	950

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

Bolsas e títulos	NOVEMBRO												
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39	39	39	39,10	39,10	—	—	38,90	—	39	39,10	—	—
Dívida Interna 3% coupon	—	—	—	—	38,75	38,70	38,70	38,90	—	38,85	—	38,90	—
" 4% 1888, c/ prémios	20.750	—	21.000	21.000	21.000	21.000	—	21.000	21.000	—	—	20.800	—
" 4 1/2% 1888/9	—	—	54.700	—	54.600	—	54.700	54.700	—	54.700	54.800	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48.500	—
" 3% 1905 c/ prémios	8.800	8.800	8.800	8.800	8.850	8.850	—	8.850	—	—	8.850	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	80.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	79.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	65.820	65.800	65.800	65.800	65.800	65.800	65.800	65.900	65.900	65.900	65.900	65.900	—
" 3% 2.ª série	—	64.500	—	—	64.700	—	64.700	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª série	68.000	68.000	68.000	67.900	67.900	68.200	68.300	68.200	68.200	—	—	68.200	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	154.000	—	—	—	154.000	—	—	—	154.000	154.000	154.000	—
" Commercial de Lisboa	—	132.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	100.000	100.000	—	100.000	100.000	100.000	—	100.000	—	—	99.500	99.500	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	160.000	160.000	—	—	—	100.000	100.000	100.000	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	67.000	—	—	—	66.500	66.000	—	—	—	—	66.500
Companhia Nacional	—	—	4.000	4.000	—	4.000	—	—	4.000	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	66.500	—	66.500	66.400	—	66.500	66.500	—	—	66.200	66.300	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	58.500	58.500	58.600	—	—	—	58.800	58.800	59.000	59.000	—	58.800	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	89.500	89.500	89.500	—	—	89.400	—	89.000	89.300	89.500	—	89.500
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	64.500	—	64.000	64.000	64.000	—	—	—	—	—	—	64.000
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	49.750	49.800	49.800	49.800	49.900	49.950	—	49.850	49.850	49.850	—	49.950	49.700
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	15.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	61.000	—	—	—	—	—	68.000	68.000	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	78.500	—	—	—	—	—	78.300	78.600	—	—	—	78.500
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	37.50	—	—	—	—	—	37	—	—	37	37	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	433.50	435.25	435	434	434	432	432	427.50	427.50	427.25	—	—	—
Andaluzes	—	—	308.50	310	310	—	310	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	313	312	314	315	315	314	314	314	—	316	312	311	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	245	—	245	245	—	—	—	245	245	245	245	—
Companhia da Beira Alta	285	—	285	285	285	284	285	288	285	284	—	283	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	172	170	167	171	170	—	170	165	—	165	—	—
Londres: 3% portuguez	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	86.06	—	—	87	87.12	—	—	86.93	86.93	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas			Reis		Reis		Reis	Reis
Companhia Caminhos de ferro Rede geral	11 Novembro	1.073	5.798.751.000	1.073	5.543.401.000	+255.350.000	5.404.241	5.166.263
Vendas Novas	—	70	125.128.000	70	101.493.000	+23.635.000	1.787.542	1.449.900
Portuguezes	Coimbra a Louzã	29	29.018.000	29	25.828.000	+ 3.190.000	1.000.620	890.620
Sul e Sueste	20							



Beira Alta. — As novas carruagens mandadas fazer na Belgica, por esta Companhia, para serviço dos comboios internacionaes, já chegaram á Figueira e vão entrar por estes dias na composição d'esses comboios.

D'ellas daremos, no proximo numero, uma descrição minuciosa, visto ser um material excepcionalmente confortavel e com todos os mais novos aperfeiçoamentos.

Penafiel á Lixa. — Foi deferido o pedido da Companhia d'este caminho de ferro, para estabelecimento de dois trens diarios para serviço dos seguintes comboios: o expresso das 6,20 da tarde e o correio das 8,30 da noite, o que foi de grande utilidade para o publico.

Pessoal dos Vagões-Leitos. — A «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands-Exprès européens», concedendo a todo o pessoal, com 25 annos de exemplar comportamento, uma medalha de prata, cravejada de esmeraldas, e 500\$000 em dinheiro, fez em Lisboa a distribuição d'esse premio ao conductor portuguez Sr. Antonio Rocha, que no proprio dia, 27 do passado, completava, nas mencionadas condições, os seus 25 annos de serviço.

A entrega foi feita pelo Sr. Alphonse Humbert, representante da Companhia em Lisboa, e que proferiu lisonjeiras palavras, em portuguez, felicitando o agraciado.

Este, visivelmenie commovido, agradeceu, ao mesmo tempo que era abraçado e felicitado pelos collegas presentes. A medalha, tem d'um lado a data da entrada do empregado na companhia, com as respectivas iniciaes, e do outro o nome de Antonio Rocha.

Este empregado é muito conhecido dos passageiros que frequentam a linha do Norte e de Madrid, onde faz serviço nos comboios rapidos.

Penafiel a Entre-os-Rios. — Realizou-se a 21 do corrente, uma reunião de membros da direcção do Caminho de ferro de Penafiel á Lixa com um grupo de banqueiros e capitalistas do Porto e Penafiel, para assentarem nas bases de um acordo para a construcção immediata de uma linha ferrea de Penafiel a Entre-os-Rios, que mais tarde seguirá para Castello de Paiva.

Como a construcção da linha de Penafiel á Lixa vae ser iniciada brevemente, assentou-se em que seria de mutua vantagem construir simultaneamente a linha de Entre-os-Rios.

Os capitais destinados a esta ultima linha serão levantados separadamente, nada tendo, portanto, com o capital já subscripto e a subscrever para a linha de Penafiel á Lixa.

Todos se mostraram concordes nas vantagens materiaes da nova linha, que constituirá um melhoramento regional de grandissima importancia, assim como foi unanime a opinião de que a construcção da linha de Entre-os-Rios, sendo simultaneamente feita com a da Lixa, deverá funcionar no proximo verão, de modo a aproveitar o grande movimento das estancias de aguas mineraes da região.

Lourenço Marques. — Para accrescentar ao material circulante d'esta linha, foram adquiridos mais 100 vagões d'ág, sendo 70 de bordas altas, comportando a carga maxima de 70 toneladas, e 30 de carregar pelo fundo, para a carga de 40 toneladas, todos com *bogies*.

Estes vagões são da mesma marca dos usados na Africa do Sul, e sahiram das grandes fabricas de Leeds.

França

Foi inaugurado ha pouco, nos Pyrenéos, o primeiro caminho de ferro electrico, de montanha.

A linha parte de Villefranche, á altitude de 427 metros, sob o valle do Tet, em rampas de 25 a 33 millimetros até Joncet e Otelle; depois trepa até á garganta do Perche (á cota de 1.529 metros), em rampas de 50 a 60 millimetros, e descrevendo curvas, cujo raio varia entre 30 e 80 metros.

O comprimento total é de 53 kilometros e 960 metros, e atra-vessa dezoito tunneis do comprimento total de 2.378 metros, bem como outras obras de arte, notaveis, nomeadamente uma ponte pensil, rigida, com 254 metros de elevação acima do Tet, e um viaducto de dois taboleiros.

A linha, tal como é, accidentada, deve ser percorrida por viaturas de 120 toneladas, e a energia electrica necessaria para a tracção, é fornecida por uma officina hydro-electrica situada em Cassagne, a meio do percurso e á altitude de 4.200 metros.

E' a corrente do Tet que produz esta energia, sendo as aguas contidas n'um como reservatorio regulador, formado por uma muralha de 43 metros de altura, e que pôde conter de 43 a 14 milhões de metros cubicos.

Construido pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Meio-Dia, a nova linha, que atravessa toda a Cerdagne franceza, na direcção de noroeste para sueste, segue, no primeiro ponto do percurso, o valle do Tet, e tem a sua origem na estação de Villefranche-Vernet-les-Bains, terminus da linha de Perpignan a Villefranche, de que constitue, por assim dizer, o prolongamento, até Bourg-Madame, estação situada perto da fronteira hespanhola, a dois passos de Puigcerdá.

ARREMATAÇÕES

Ministerio do Fomento

DIRECÇÃO GERAL DO COMMERÇIO E INDUSTRIA

Adjudicação da construcção da estrada
de Tanger a Fez (Marrocos)

Devendo realizar-se no Dar En-Niaba, em Tanger no dia 9 de dezembro proximo pelas 10 horas a adjudicação da construcção da estrada de Tanger a Fez, na extensão de 16.200 metros, avisam-se as pessoas que queiram concorrer á mesma de que o respectivo orçamento, etc., se acham patentes na Repartição do Commercio d'esta Direcção Geral.

Adjudicação do fornecimento de madeiras para
o Governo Xerifiano (Marrocos)

Devendo realizar-se no Dar En-Niaba em Tanger no dia 4 de dezembro proximo, pelas 11 horas da manhã a adjudicação do fornecimento de 259 metros cubicos de madeira, avisam-se todas as pessoas que queiram concorrer á mesma, de que o respectivo caderno de encargos se acha patente na Repartição do Commercio d'esta Direcção Geral.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 10 do corrente, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas, abaixo designadas, de construcção de terraplenagens, obras de arte, do ramal de Portimão a Lagos:

N.º	Designação	Base de licitação	Depósito provisório
8.º	Terraplenagens e obras de arte...	6.270\$000	158\$770
11.º	Idem.....	27.055\$000	877\$000

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

Os depositos provisórios devem ser feitos até as quinze horas do dia 9 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do servizo de construcção e estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da secção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias úteis das dez ás dezaseis horas.

Concurso para adjudicação do fornecimento de 160:000 travessas de pinho em branco

No dia 12 do corrente mês, pelas treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na sua séde, Largo de S. Roque, n.º 22, em Lisboa, serão abertas as propostas para o fornecimento de 160:000 travessas de pinho em branco, sendo:

Travessas de 2 ^m .80×0 ^m .26×0 ^m .13 semi-circulares....	52:992
Idem de 2 ^m .80×0 ^m .28×0 ^m .14 semi-circulares.....	93:008
Idem de 2 ^m .80×0 ^m .28×0 ^m .14 rectangulares.....	14:000
	<hr/>
	160:000

Este fornecimento é dividido em 16 lotes de 10:000 travessas sendo cada um dos lotes constituídos por:

Travessas de 2 ^m .80×0 ^m .26×0 ^m .13 semi-circulares....	3:312
Idem de 2 ^m .80×0 ^m .28×0 ^m .14 semi-circulares.....	5:813
Idem de 2 ^m .80×0 ^m .28×0 ^m .14 rectangulares.....	875
	<hr/>
	10:000

A base de licitação será de 400 réis, por cada travessa, posta dentro do vagão na estação da Marinha Grande, na linha da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e de 600 réis por cada travessa, também posta dentro do vagão, em qualquer das estações d'esta Administração, com exceção das de Lisboa.

As propostas poderão ser feitas para qualquer número de lotes.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou, em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, o depósito provisório da quantia de 100\$000 réis por cada um dos lotes posto na estação da Marinha Grande e de 150\$000 réis por cada um dos lotes posto nas estações d'esta administração.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento de qualquer número de lotes terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da mesma adjudicação constituindo, assim, um depósito definitivo que por intermédio da Direcção do Sul e Sueste será transferido para a Caixa Geral de Depósitos onde ficará à ordem da mesma Direcção.

Este reforço deverá efectuar-se na mesma Thesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção, Largo de S. Roque n.º 22, em Lisboa, e na do serviço dos Armazens Geraes, no Barreiro, onde podem ser examinados em todos os dias úteis das 11 às 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de correias

No dia 9 do corrente mês, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correias de couro simples.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias úteis das 10 horas às 16, e em Paris, nos escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Fornecimento de petróleo

No dia 9 do corrente mês, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100:000 kilogrammas de petróleo.

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

O depósito para se ser admitido a licitar, deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Concurso para o fornecimento de pão

No dia 10 do corrente mês, pelas 3 horas da tarde, no Serviço dos Armazens Geraes, edifício da estação de Santa Apolonia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pão ao Armazém de Viveres do Entroncamento.

As propostas, que serão formuladas na conformidade do modelo fornecido pelo Serviço dos Armazens Geraes, deverão conter a cláusula expressa de que o proponente conhece e se sujeita às condições respectivas que estarão patentes todos os dias úteis, das 10 horas da manhã até às 4 da tarde, na repartição dos Armazens Geraes e serão enviadas a quem as requisitar; e bem assim incluirão o recibo do depósito provisório de 30\$000 réis, efectuado na Caixa da Companhia ou na estação de Entroncamento.

As propostas, em carta fechada, devem ser dirigidas ao Chefe do Serviço dos Armazens Geraes e ter no sobreescrito a designação de: Proposta para fornecimento de pão.

Os proponentes, devem indicar como referência, firmas comerciais de respeitabilidade.

Fornecimento d'um lote de madeiras nacionaes para construcção

Depósito provisório: 250\$000

No dia 16 do corrente mês, pelas duas horas da tarde na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento d'um lote de madeiras nacionaes para construção, conforme o caderno d'encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 horas da tarde na Repartição Central de Via e Obras em Santa Apolonia.

As propostas devem ser endereçadas à Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

Proposta para o fornecimento de madeiras da tarefa n.º 142 e redigidas segundo a fórmula seguinte:

Eu abaixo assinado residente em... obrigo-me a fornecer à Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, um lote de madeiras nacionaes pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento.

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O depósito para se ser admitido a licitar deve ser feito até às 4 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

Locomotivas

David Roberts, deseja vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhe foi concedido em Portugal e suas Colônias pela patente N.º 6530, para «aperfeiçoamentos em locomotivas para estrada ordinaria e em outros veículos».

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

Dispositivos para impedir choques entre comboios-O.

Arthur Reginald Angus, deseja vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhe foi concedido em Portugal e suas Colônias, pela patente N.º 7141 e pelo additamento de 25 de Abril de 1911, para «aperfeiçoamentos nos dispositivos para impedir choques entre comboios-O.»

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

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

ANIMATOGRAPHO

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectáculos da moda. Todas as noites soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas à illustre colónia brasileira. As segundas, quintas e domingos, matinées com programas variados. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIADANTE

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 saurons 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.º

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortaveis e asseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminacão 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 inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Precios, Gallo 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 réception. 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 **Viuvado Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO 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 30	8 26	8 55	9 30				
8 45	9 16	9 25	9 55	10 36	11 19	11 40	12 24
9 19	9 49	10 15	10 50	Mais os de Villa Franca.			
10 23	10 56	11 5	11 35				
12 40	1 16	2 50	3 25				
w 3 5	3 33	w 3 45	4 15				
4 30	5 6	5 20	5 55				
w 5 20	5 51	w 6	6 30	a 5 9	6 1	11 45	1 11
5 50	6 21	6 30	7	5 42	7 4	3 19	4 46
w 6 19	6 49	7 5	7 35	11 53	1 13	9 8	10 34
w 7 20	7 21	8	8 30	1 18	2 36	—	—
7 49	8 19	—	—	Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira			
w 8 57	9 28	—	—				
10 5	10 41	—	—				
Mais os de Cascaes, excepto os d.							

Mais os de Cascaes, excepto os d.

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré			
6	7 8	5 24	6 30				
b 7 15	8 6	6 25	7 31				
b 7 45	w 8 36	b 7 20	8 7				
b 8 20	9 11	7 30	8 57				
b 9 10	w 10 1	b 8 20	9 9				
a 9 45	10 21	8 50	9 37				
9 50	10 58	a 9 25	10 1				
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22				
11 20	12 28	b 10 13	11				
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6				
b 1 10	2 1	11 20	12 26				
w 1 30	2 33	a 12	12 36				
a 2 15	w 2 51	12 50	1 55				
2 20	3 28	b 2 15	3 2				
b 3 25	w 4 16	3 50	4 56				
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1				
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7				
b 5 15	6 6	a 6	6 36				
w 5 26	b 6 20	7	7				
b 6 15	7 6	6 55	8 1				
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6				
7 15	8 6	b 7 50	8 37				
w 7 25	8 33	8 25	9 31				
a 8 15	8 51	a 9	9 36				
8 30	9 38	9 55	11 1				
a 9 45	10 21	a 10 30	11 1				
b 10	10 51	10 43	w 11 45				
w 10 35	11 38	11 25	12 31				
a 11 20	11 56	w 12 5	12 41				
11 25	12 33	12 55	w 1 55				
b 11 55	w 12 45	—	—				
b 12 50	1 26	—	—				
12 55	2 2	—	—				
Mais os de Cintra.							

Mais os de Cintra.

Lisboa-R.		Queluz		Lisboa-R.			
11 22	11 55	12 53	1 23				
2	2 32	2 53	3 21				
3 43	4 15	4 55	5 27				
7 55	8 35	6 22	6 39				
Mais os de Cintra.							
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.					
7 17	8 48	5 30	6 37				
8 36	9 46	7 5	8 6				
10 5	11 11	7 55	8 58				
a 12 25	1 1	a 8 30	9 9				
12 58	2 5	9 23	10 25				
3	4 7	11 21	12 18				
a 5 15	5 57	1 22	2 22				
5 33	6 46	3 19	4 20				
a 6 25	7 14	a 4 14	4 53				
7 15	8 22	5 14	6 20				
9 7	10 17	a 6 27	7 7				
10 29	11 34	7 30	8 29				
11 35	12 37	9 12	10 10				
1	2 10	11 3	12 15				

Lisboa-P.

E. Prata

Lisboa-P.

7 35

7 45

5 13

7 35

7 57

7 25

7 35

8 56

9 39

—

10 5

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

AVISO AO PUBLICO

1.º ADITAMENTO

À

TARIFA ESPECIAL N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Dezembro de 1912 os preços especiaes C. da Tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, correspondentes às estações destinatárias de **Alcantara-Terra e Bemfica** e aplicaveis a LENHA E A OUTRAS MERCADORIAS DO GRUPO 1 DA CLASSIFICAÇÃO, são ampliados às remessas destinadas á estação de **AMADORA**.

Fica em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 26 de Novembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director

Ferreira de Mesquita

B. 2:155



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

Despacho permanente de bagagens na estação de Lisboa T. do Paço

A fim de facilitar o despacho de bagagens na estação de Lisboa Terreiro do Paço e obviar á aglomeração de volumes no vestíbulo da mesma estação, cujo estacionamento não será permitido, previne-se o publico de que, a partir do dia 1 de Dezembro do corrente ano, o despacho de bagagens passa a efectuar-se pela seguinte forma:

Os volumes deverão ser apresentados no proprio dia da partida dos passageiros ou na vespera e levados imediatamente pelos seus portadores ao recinto da expedição de bagagens, situado ao lado direito do vestíbulo e ahi apresentado com declaração verbal de qual a estação para onde devem ser expedidos e qual o comboio em que os passageiros seguem ao seu destino.

Acto continuo, e dispensando-se a apresentação dos bilhetes de passagem, os volumes serão pesados e, em troca dêles, os seus portadores receberão um **boletim gratuito provisório de pesagem**, no qual se indicará a quantidade de volumes, o peso, a estação destinataria e o numero do comboio em que os passageiros seguem ao seu destino. Municidos os passageiros dêste **boletim de pesagem** e dos seus bilhetes de passagem, deverão apresentar-se com esses documentos no guichet do despacho, situado ao lado direito do mesmo vestíbulo, onde em troca daquele **boletim** e do pagamento da taxa de guia e sêlo e do que corresponda por excesso de bagagem, se o houver, será fornecida a senha em troca da qual reclamarão as bagagens na estação destinataria.

No caso do passageiro se apresentar a reclamar a sua bagagem na estação de destino com o **boletim gratuito provisório de pesagem**, perderá o direito ao transporte gratuito de bagagem e ser-lhe-há cobrada a importancia que corresponder segundo a Tarifa Geral.

Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás disposições do presente.

Lisboa, 18 de Novembro de 1912.

B n.º 218

Expediente n.º 1626

O Engenheiro Director

Artur Mendes.