

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

FUNDADA

EM

1888

DISTRIBUE, COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem uma **PARTE OFFICIAL**, do Ministerio do Fomento (Despacho de 18 de Julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração, de 3 de Julho de 1912)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRÁ: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 — S. Luiz, Estados-Unidos, 1904

Proprietario-Director — L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Engenheiro-Consultor — Antonio Carrasco Bossa, Sub-Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

REDACTORES:

Caminhos de Ferro — J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira

Engenharia em geral, Commercio e Industria — José Maria Mello de Mattos, engenheiro, Chefe de secção da Propriedade Industrial

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Secretario da Redacção — Alexandre Fontes, capitão d'infantaria

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

26.º ANNO — 1913

Redacção, Administração e Typographia

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

Telephone n.º 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORTUGAL E COLONIAS, Anno 2\$50 (2\$500 rs.)— SEMESTRE 1\$40 (1\$400 rs.)

Allemanha	14,40 marcos	Inglaterra	£ 0-14-6
Austria	7,20 florins	Estados- Unidos	3,50 dollars
Belgica	18 francos	França	18 francos
Brasil (moeda fraca)	12\$000 réis	Italia	18 liras
China	2,5 taeis	Japão	7,8 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia	13 krões	Russia	8 rublos
Hespanha	18 pesetas	Suissa	14,60 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples \$12 cent. (120 rs.)
atrazado, o duplo, annexos \$01 cent. (10 rs.) por folha

Anuncios

	Anno ou 24 n. ^{os}	Semestre ou 12 n. ^{os}
Pagina	60 esc.	40 esc.
Meia pagina	40 »	25 »
Quarto de pagina	25 »	13 »
Oitavo de pagina	13 »	7 »

INDICE

== DOS ==

ARTIGOS E SECÇÕES DO 26.º ANNO — 1913

Abertura do Canal do Panamá.....	171	Commercio (O) nos Tropicos.....	187	Impostos em Inglaterra, nos automoveis.....	43
Agenda do Viajante , ultima pagina de todos os numeros.....		Companhia Através d'Africa, relatório do Conselho de Administração, 30, 46, 62, 78, 94 e.....	110	Indice do 1.º anno.....	383
Alma Negra.....	59	Companhia da Beira Alta — Relatório do Conselho de Administração — Assembleia geral, 174; 194, 210 e.....	226	Jardim Zoologico.....	204
Alta (A) educação commercial dos empregados dos caminhos de ferro, por <i>Mello de Mattos</i>	311	Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração — assembleia geral, 174; 194, 211, 226, 242, 258, 274, 290, 306, 322, 338 e.....	354	Ligações (As) ferro-viarias das futuras installações maritimas do Porto, por <i>Ricardo Spratley</i>	165
Appliação dos cabos subterraneos nos caminhos de ferro de tracção electrica.....	224	Concurso de motores para a aviação na Allemanha.....	28	Linha de Portalegre, 123, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 181 e.....	220
Arbitragem obrigatoria, 187 e.....	299	Conferencia (A) de Algeciras.....	315	Linha do Valle do Vouga.....	267
Arbitragem (A) obrigatoria na Nova Zelândia.....	334	Conferencia internacional da hora.....	22	Linha (A) ferrea himalaiana de Darjeeling, por <i>Mello de Mattos</i> (ill.).....	294
Arrematações , 15, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 147, 163, 179, 195, 211, 227, 243, 259, 275, 290, 307, 323, 339, 355, 370 e.....	386	Congresso de Engenheiros Consultores e Peritos, 207 e.....	285	Linha ferrea postal de Londres.....	350
Asia (Pela) Menor.....	204	Conluios de Empresas de Navegação, por <i>Mello de Mattos</i>	4	Linhas estrangeiras : 15, 30, 43, 63, 78, 94, 110, 127, 147, 163, 178, 191, 210, 223, 239, 258, 274, 288, 306, 322, 335, 352, 367 e.....	384
Ayamonte a Huelva, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ♦ 81, 283 e.....	315	Conquista (A) dos Alpes, por <i>Mello de Mattos</i> (illust.) 343 e.....	359	Linhas ferreas brasileiras, por <i>Mello de Mattos</i>	131
Bibliographia :		Contabilidade ferro-viaria, por <i>Mello de Mattos</i>	98	Linhas ferreas inglezas, por <i>Mello de Mattos</i>	115
«Anuario Commercial» para 1913.....	91	Cotação comparada mensal e annual dos fundos portuguezes em 1912.....	26	Linhas portuguezas : 14, 28, 43, 59, 78, 91, 107, 126, 143, 162, 178, 191, 210, 223, 239, 258, 274, 288, 304, 322, 335, 351, 366 e.....	384
«Brazil-Ferro-Carril».....	75	Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 145, 161, 177, 193, 209, 225, 241, 257, 273, 289, 305, 321, 337, 353, 369 e.....	385	Locomotivas gigantes.....	386
«Diario de Noticias».....	14	Doenças dos ferro-viarios, por <i>Mello de Mattos</i> , 215 e.....	231	Loetsberg (No).....	75
«Em prol da amnistia».....	110	Douró e Leixões, por <i>J. Fernando de Souza</i>	149	Lourenço-Maques.....	87
«Illustração Catholica».....	233	Dynamo (O) mais pequeno do mundo.....	157	Madrid-Zaragoza-Alicante.....	171
«Les chemins de fer français à l'Exposition de Gand, 1913».....	306	Electricidade da Suecia á Dinamarca.....	39	Maneira pratica de descobrir as ondas hertzianas.....	242
«Manual do Viajante».....	272	Electricos (Os) no Chiado, 173 (ill.).....	200	Marinha Mercante, por <i>Mello de Mattos</i> , 19 e.....	319
«Orthoepia e Orthographia».....	103	Emigração (A) italiana nos Estados Unidos.....	62	Melhoramentos maritimos no Montenegro, por <i>Mello de Mattos</i> (ill.).....	167
«Relatorio d'o Instituto dos Cegos no Porto».....	240	Emprego do cartão nas carruagens dos Caminhos de ferro.....	103	Navegação para as Colonias.....	126
«Sunny Portugal» (O Portugal do Sol).....	75	Energia (A) Electrica no Rio de Janeiro, por <i>Mello de Mattos</i>	183	Necrologia :	
«Trabalhos Geodesicos e Topographicos».....	207	Ensino (O) tecnico na Allemanha.....	350	Alfredo do Amaral.....	287
Bilhetes circulatorios — Brindes aos nossos assignantes, 252, 261 e.....	283	Estação (A) de Lagos, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	357	Gaspar Correia Fino.....	87
Boletim Commercial e Financeiro : 12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 144, 160, 176, 196, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e.....	384	Estatistica dos Caminhos de ferro.....	144	General Abreu e Sousa.....	39
Bordoadas de Cego, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 202 e.....	238	Estatistica dos Caminhos francezes em 1909, por <i>Mello de Mattos</i> , 35 e.....	250	João Gualberto Povoas.....	30
Brindes e calendarios.....	30	Estatistica dos Caminhos de ferro francezes em 1910, por <i>Mello de Mattos</i>	66	José Parreira Toscano.....	204
Cabrea (Uma) colos al.....	224	Estatistica dos Caminhos de ferro Portuguezes de 1877-1910, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 129 e.....	144	Jules Meecus.....	11
Caixas de Reformas, 89, ♦ 97, 146 e.....	162	Estreitamento (O) da via nos caminhos de ferro peninsulares, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 271, ♦ 277, ♦ 293, ♦ 309 ♦ 325 e.....	345	Pedro Arnaut de Menezes.....	187
Caixeiros viajantes.....	156	Excursões aos domingos.....	254	Victorino Vaz Junior.....	186
Caminho (O) de ferro de Benguella por <i>J. Fernando de Souza</i>	213	Excursão a Guadalupe.....	363	Norte de Hespanha.....	175
Caminho de ferro de Penafiel á Lixa.....	313	Facilidades necessarias, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	229	Nossa (A) Gazeta no Brasil.....	235
Caminhos de ferro e agricultura, por <i>Mello de Mattos</i>	247	Formulas de cortezia na correspondencia commercial.....	315	Nosso (O) brinde.....	261
Caminhos (Os) de ferro na America do Norte.....	287	Futura (A) exposição de Barcelona.....	304	Notas de um viajante.....	302
Caminhos (Os) de ferro na Belgica e na Suissa.....	23	Futura (A) exposição do Panamá-Pacífico.....	255	Notas de viagem :	
Caminhos de ferro do Estado, 187 e.....	319	Futuro (O) transahariano.....	85	XXIII — Bethlem — Jerichó — O Jordão e o Mar-Morto (illust.).....	9
Caminhos (Os) de ferro francezes.....	314	Gaz (O) nos automoveis.....	335	XXIV — O Rochedo sagrado — O espirito previdente dos Judeus, (illustrado).....	25
Caminhos (Os) de ferro inglezes em 1912.....	299	Gelo industrial.....	71	XXV — De Jerusalem a Nâblus, Djenin e Nazareth — Os Samaritanos, (illustrado).....	41
Caminhos (Os) de ferro portuguezes em 1912, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	2	Guia dos caminhos de ferro.....	204	XXVI — De Nazareth ao lago da Galileia — Uma excursão perigosa (illustrado).....	58
Caminhos (Os) de ferro da Pova e de Guimarães, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ♦ 245 e.....	262	Habitções economicas, por <i>Mello de Mattos</i>	278	XXVII — Damasco — Uma rua do tempo do Christo, (illustrado).....	73
Camões em Paris.....	303	Horario dos comboios, ultima pagina de todos os numeros.....		XXVIII — Curiosidades de Damasco — A linha do Anti-Libano.....	90
Canal (O) do Panamá, 330 e.....	370	Idiomas universaes, por <i>Mello de Mattos</i>	51	XXIX — Baalbeck — A linha do Libano — Beyruth, (illustrado).....	106
Canal (O) do Panamá e as suas consequencias economicas.....	238			XXX — A Gruta dos Pombos — As consequencias do bombardeamento (illustrado).....	122
Carros electricos de Lisboa (vidê Tracção).....	235			XXXI — De Beyruth a Port Said — De Port Said a Alexandria — A França no Egypto, (illustrado).....	142
Carreiras de automoveis.....	237			XXXII — A columna de Pompeu — Arredores de Alexandria (ill.).....	158
Cartas do estrangeiro.....	237			XXXIII — Da Africa á Europa — Brindisi — Bari.....	173
Carteira dos Accionistas : 11, 60, 76, 92, 108, 124, 144, 160, 176, 192, 208, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e.....	384			XXXIV — De Rimini a San-Marino — Uma Republica Liliputiana, (illustrado).....	189
Casa (A) R. Wolf.....	363			XXXV — San-Marino — Industrias que não existem (illustrado).....	206
Centenario (O) da locomotiva.....	365				
Comboios internacionaes, por <i>G. M.</i>	286				
«Commercio (Ao) do Porto».....	27				

INDICE

XXXVI.—Final de viagem — Um passeio marítimo por 6 contos..	222
I.—Peló Midi a Béziers—Châtel-Guyon	317
II.—Vichy — Lyon — Genebra — Londres em Dijon.....	349
III.—Dijon monumental—Chegada á capital da França.....	382
Nova (A) estação terminus em Nova York, 55 e.....	255
Novas (As) carruagens da Companhia da Beira Alta (illustrado)..	8
Novas locomotivas para expressos, 71 e.....	86
Novo canal na Ilha de Cuba.....	14
Novo (O) material das linhas portuguezas por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illust.).....	♦ 57
Novo systema de caminhos de ferro	14
Orçamento da Companhia Portugueza.....	♦ 65
Pequena (A) propriedade, por <i>Mello de Mattos</i>	151
Pessoal da Companhia Portugueza.	271
Ponte (Uma) gigantesca.....	103
Ponte (Uma) notavel, por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illust.) ♦ 17 e.....	♦ 33
Portimão a Lagos, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 197
Porto (O) de Antivari, por <i>Mello de Mattos</i>	198
Porto de Leixões, 69, 87, 141 e.....	234
Primeiros (Os) tremvias.....	187
Progressos (Os) na Coreia, por <i>Mello de Mattos</i>	375
Proposta de lei importante.....	56
Questão (A) do S. Gothardo.....	107
Quinquagenario do primeiro metropolitano do mundo.....	75
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 145, 161, 177, 193, 209, 225, 241, 257, 273, 289, 305, 321, 337, 353, 369 e.....	385
Rede (A) hespanhola em 1912.....	62
Relatorio geral da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, II parte.....	366
Reversão justificada, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 49
Segurança (A) nos Caminhos de ferro	386
Serviço (O) postal na Belgica.....	54
Serviços (Os) rapidos Porto-Paris, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 341
«Sierra (O) Nevada».....	23
Sonho (O) do Pharaó, por <i>Mello de Mattos</i>	83
Tarificação (A) dos vagões.....	362
Telegraphia (A) sem fios e a guerra	14
Tracção (A) electrica em Lisboa, 173 (illust.) 200, 234, 365 e por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 373
Trafego internacional, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 113
Trafego internacional e turismo...	352
Transporte de generos damnificaveis, nos Estados-Unidos.....	39
Transporte de peixe em França...	351
Transportes (Os) de mercadorias que não podem esperar, por <i>Mello de Mattos</i>	269
Tractado (O) de commercio com a Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	298
Tunnel (O) do Canal, por <i>Mello de Mattos</i>	347
Tunnel (O) da Mancha, por <i>Mello de Mattos</i>	328
Tunnel (Um) monstro na Alemanha do Sul.....	54
Turquia, França e Alemanha.....	287
Uma hora a menos entre Luxemburgo e Paris.....	159
Vapor (O) «Lutetia».....	383
Vapor «Moçambique».....	87
Ventilação (A) do Central London Railway.....	30
Viagens e transportes: 7, 24, 40, 55,	

72, 88, 104, 120, 140, 157, 172, 188, 205, 221, 236, 251, 268, 284, 300, 316, 332, 347, 364 e.....	380
Volta (A) ao mundo pela telegraphia sem fios.....	334

PARTE OFFICIAL

Legislação por linhas

Barreiro a Cacilhas.....	101
Beira Alta.....	233
Beira Baixa, 133 e.....	296
Foz-Tua a Mirandella, 69 e.....	250
Loanda a Malange.....	297
Mirandella a Bragança, 69, 250 e...	265
Moçambique, 155 e.....	267
Paialvo a Thomar	233
Penafiel.....	297
Penafiel á Lixa.....	345
Portalegre, 37, 117, 217 e.....	377
Portimão a Lagos.....	200
Quelimane, 217 e.....	297
S. Thomé.....	54
Santa Comba a Vizeu, 69 e.....	250
Sul e Sueste.....	155
Thomar á Nazareth, 134, 200, 265 e Torres Vedras á Figueira e Alfarelos, 6 e.....	296
Valle do Vouga, 69, 85, 101, 134, 139, 155, 200, 233, 250, 265, 296 e	362

Legislação diversa

Accordãos do Tribunal arbitral sobre Reclamações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	154
Bilhetes de identidade.....	283
Caixa Economica dos Empregados dos Cam. de Ferro Portuguezes.	233
Circulação de comboios na Companhia Portugueza.....	133
Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.....	200
Construcção de linhas em Africa...	200
Emprestimo de 4.300.000 escudos..	135
Expropriação por utilidade publica 38 e.....	53
Modificação da Tarifa Geral de Transportes.....	233
Modificação no Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado...	185
Nomeação de funcionarios.....	170
Regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, 101 e.....	117
Vencimento do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado.	200

TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuidas com os numeros abaixo

Caminhos de Ferro Portuguezes

Grande velocidade:

N.º 1, Acido carbonico comprimido	616
N.º 7-bis, Bilhetes especiaes de ida e volta a preços reduzidos para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional.....	616
N.º 27, Vagões frigorificos.....	617
N.º 318, Serviço de reembolsos em remessas entre Portugal e França	614

Pequena velocidade:

N.º 2 (1.º additamento).....	601
N.º 7, 10 e 11 (1.º additamento)...	605
N.º 8 (2.º additamento).....	618
N.º 11 (2.ª ampliação).....	616
N.º 104, Minerio de uranio em bruto	615
N.º 207, Baterias de acumuladores electricos.....	619
N.º 401, Mercadorias diversas.....	622
M. L. n.º 1 (ampliação).....	617
N. B. n.º 6, Fructas verdes.....	624
P. N. n.º 11 (14.ª ampliação).....	617

Diversos:

Aviso sobre serviço combinado com o Valle do Vouga.....	601
---	-----

Classificação geral (1.º additamento)	601
Serviço combinado com a exploração do Porto de Lisboa.....	602
Serviço de camionagem em Lisboa.	606
Tarifa de camionagem em Lisboa.	606
Annexo á tarifa de transportes a domicilio.....	606
Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem.....	606
Additamento á classificação geral..	615
Aviso sobre expedições para Hespanha.....	615
Aviso sobre a linha de Valença a Monsão.....	618
Classificação geral (6.º additamento)	618
Aviso sobre Aveiro-Canal.....	619
Aviso sobre direitos de importação.	620
Aviso sobre a linha de Espinho a Vizeu.....	620
Despesas accessorias (1.º additamento).....	621
Importação em Hespanha.....	621

Beira Alta

Grande velocidade:

N.º 2, (3.ª ampliação).....	615
N.º 3, (2.ª ").....	601
N.º 3, (3.ª ").....	609
N.º 8, (1.ª ").....	607
N.º 11, (ampliação).....	601
N.º 14, Vagões frigorificos.....	622

Pequena velocidade:

N.º 5, (7.ª ampliação).....	615
N.º 19, Minerios em bruto.....	607

Diversos:

Declaração de um vagão de.....	610
Aviso sobre estacionamento de vagões.....	623

Sul e Sueste

Grande velocidade

N.º 1, (7.ª ampliação).....	610
N.º 1, Recovagens e generos frescos	617
N.º 6 (1.ª ampliação).....	609
N.º 7 (3.ª ").....	608
N.º 10, Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.....	618

Pequena velocidade:

N.º 3 (3.ª ampliação).....	619
N.º 8 (5.ª ").....	605
N.º 8 (6.ª ").....	608
N.º 8 (7.ª ").....	615
N.º 8 (8.ª ").....	617
N.º 8 (9.ª ").....	619
N.º 9 (4.ª ").....	618
N.º 10 (5.ª ampliação).....	619
N.º 11 (14.ª ").....	617
N.º 13 (7.ª ").....	611
N.º 101 (2.ª ").....	614

Diversos:

Transporte de bagagens e mostruario de caixeiros viajantes.....	604
Bilhetes e transportes de bagagens dos caixeiros viajantes.....	608
Additamento ao art. 15.º da tarifa de despesas accessorias.....	609
Segundo additamento ao mesmo artigo	609
Additamento á tarifa de despesas accessorias.....	610
Tarifa de despesas accessorias (1.ª modificação).....	611
Classificação geral de mercadorias (additamento).....	617
Aviso sobre a nova tarifa geral....	618
Classificação geral (1.º additamento)	618
Tarifa geral para transportes.....	619
Classificação geral (2.º additamento)	619
Tarifa de transporte fluvial (1.ª modificação).....	620

Mínho e Douro

Pequena velocidade:

N.º 101 (2.ª ampliação).....	616
P. n.º 3 (ampliação).....	618
P. H. n.º 2 (additamento).....	615

Diversos:

Classificação geral (1.º additamento)	621
---------------------------------------	-----

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 26.º ANNO

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

NUMERO 601

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engeheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1913

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes.—Aviso: 1.º additamento á classificação geral (P. V.); Aviso: 1.º additamento á tarifa especial interna (P. V.); Aviso: Serviço combinado com os C. de F. do Valle do Vouga.

Beira-Alta — Ampliação á tarifa especial n.º 11 (G. V.); 2.ª ampliação á tarifa especial n.º 3 (Salões-camas).

Rosto e indice, da collecção de 1912.

SUMMARIO

	Paginas
Os caminhos de ferro portuguezes em 1912, por J. Fernando de Sousa...	2
Condições de Empresas de Navegação, por Mello de Mattos.....	4
Parte Official. — Decreto de 24 de Dezembro de 1912, pelo Ministerio do Fomento	6

	Paginas
Viagens e Transportes.....	7
As novas carruagens da Companhia da Beira Alta (Illustrado)	8
Notas de viagem. — XXIII — (Illustrado) — Bethlem. — O berço de Jesus. — Um convento industrial. — O tumulto dos Reis. — Jerichó, o Jordão e o Mar-Morto. — Um banho desagradavel.	9
Jules Meecus	11
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	11
Boletim Commercial e Financeiro	12
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras.....	13
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	13
Diario de Noticias — Natal de 1912.....	14
Novo systema de caminhos de ferro.....	14
Novo canal na ilha de Cuba.....	14
A telegraphia sem fios e a guerra	14
Linhas portuguezas. — Penafiel á Lixa — Torres-Figueira a Alfarellos — Carregado á Merceana — Valle do Vouga — Beira Alta — S. Thomé.....	14
Linhas extranjeiras. — Hespanha. — Belgica	15
Arrematações.....	15
Agenda do Viajante	16
Horario dos comboios	16

UM QUARTO DE SECULO

Com o numero passado completou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* esta bonita idade.

Vinte e cinco annos, vinte e cinco volumes de 400 paginas, formam já um grosso tomo que occupa toda uma prateleira da estante, como o podem attestar alguns, não poucos, dos nossos assignantes que conservam a collecção encadernada desde o 1.º numero.

Especialmente a esses que, desde a appareição do nosso jornal, nunca deixaram de o proteger, manifestamos aqui o nosso agradecimento, extensivo aos que, durante esse longo periodo, se tem aggreariado, concorrendo todos para que esta revista continue e prospere, como tem succedido.

Desde o primeiro numero tambem, se mantem os contractos que temos com o Ministerio, as Direcções das linhas do Estado e as das Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes, Beira-Alta, Nacional, Salamanca á Fronteira e Através d'África, pelos quaes esta *Gazeta* é considerada o seu orgão especial de publicidade, de todas as leis e disposições officiaes, sobre caminhos de ferro, emanadas do ministerio do Fomento, e de tudo que se refere a tarifas e relações commerciaes com o publico, no que respeita ás differentes administrações ferroviarias.

A renovação d'estes contractos, por vinte e cinco vezes, por parte das Companhias, sem a menor hesitação; por seis vezes, com o Ministerio das Obras Publicas, hoje do Fomento, sendo a ultima já no actual regimen, é prova cabal de que temos tido a felicidade de manter o jornal n'uma orientação que a todos agrada.

Os jornaes de caminhos de ferro ou são absolutamente technicos, como a *Revue Générale*, a *Railway Gazette*, a *Railway Age*, ou exclusivamente financeiras, como o *Journal des Chemins de fer*, ou especialmente proficionaes, como o *Ferroviano*.

O nosso é um mixto de tudo isto e mais alguma coisa: ao mesmo tempo que interessa ao engenheiro, ao tecnico, ao financeiro, tem valor para o commerciante porque lhe distribue as proprias tarifas officiaes, e lhe facilita a sua comprehensão, necessaria ao seu negocio; e a par da sua leitura ser util ao grande industrial, não o é menos ao funcionario da via ferrea porque lhe dá muitas noções de sã doutrina que lhe aproveitam ao desempenho do seu servico. E' assim que entre os nossos subscriptores contamos, a um tempo, pessoas das mais elevadas e das mais modestas posições sociaes.

Vinte e cinco annos são já garantia mais que bastante de que assim procederemos no futuro; inutil pois fazer promessas.

E porque não costumamos fazê-las, sem a certeza de as poder cumprir, apenas, como allusão, diremos que abrigamos a esperanza de, por meio de uma combinação de difficil execução mas que esperamos poder pôr em pratica em breve, offerecermos aos nossos assignantes e annunciantes, exclusivamente, vantagens materiaes de tal importancia que nenhum outro jornal o poderá fazer.

Para isso trabalharemos com o prazer de quem, sendo grato, busca meio de manifestar a sua gratidão a quem tanto lh'a merece.

O Director.

Os caminhos de ferro portuguezes em 1912

O trabalhador, que dia a dia labuta paciente em fabrica de vulto, sente a espaços a necessidade de relancear a vista, n'um momento de repouso, pela obra realizada, comparando-a com o objectivo que se propozera e cobrando alento para a sua penosa tarefa.

Como os individuos, tambem é natural que as nações procurem fazer de tempos a tempos o balanço da obra collectiva, considerada quer na complexidade do conjuncto, quer n'uma das formas restrictas que a actividade nacional reveste. E que fim de periodo mais proprio para esses exames de consciencia que o d'essa corôa de dias (segundo uma bella imagem antiga), que se chama o anno?

Vejamos, pois, o que em materia de caminhos de ferro accusa o nosso balanço annual.

Começemos pelo que respeita á construcção de linhas. Dir-se-hia que se fosse desenterrar do tumulo do heroe macedonio a famosa espada de Alexandre para cortar varios nós gordios, que os nossos estadistas não procuravam desatar. Ou por enferrujada; ou porque a entregassem a mãos pouco exercitadas, foram incertos os golpes vibrados e por isso a custo se cortaram os nós sem a rapidez e pericia dos feitos de Alexandre. Senão, vejamos.

Esteve durante alguns annos paralyzada a construcção da linha do Valle do Vouga. A rasgada iniciativa de M. Mercier arcou com as difficuldades e conseguiu superá-las, obtendo os meios financeiros necessarios, mediante uma prorogação de prazo. Concedeu-a o Governo provisorio, obtendo o compromisso da construcção em determinado prazo, depois da approvação, do projecto de 80 kilometros que faltava construir.

Foi este apresentado pontualmente na data fixada, e obteve o beneplacito do Conselho Superior, mas o caciquismo regional teve artes de pesar na balança politica, pretendendo fazer prevalecer absurdas pretensões locais sobre o interesse geral e a opinião competente dos technicos.

Surgiu a peregrina ideia de confiar o exame do litigio a uma commissão especial com larga representação de commissões parochiaes, não figurando n'ella quem ia empregar allí importantissimos capitaes mediante garantia parcial, apenas. Felizmente a integridade e energia do elemento tecnico e especialmente do engenheiro que presidia á commissão, fizeram prevalecer a boa doutrina, depois de se terem porém perdido seis mezes, durante os quaes correu o juro das obrigações emittidas, sem compensação de especie alguma e por culpa exclusiva do Estado.

Outro nó gordio foi golpeado: o das linhas do Alto Minho, negocio que se arrastava no Parlamento desde 1908 e cujas vicissitudes por demais conhecem os leitores, para que seja necessario recordá-las. O que o Governo provisorio podia tão facilmente ter feito, no uso, que se arrogou, de poderes discretionarios, foi deixado para as Camaras, onde a discussão correu deploravelmente, mostrando, salvo raras excepções, a incompetencia dos que arcavam com o assumpto. Para se votar a lei foi preciso o *forceps* do congresso pleno, e ainda assim se amputaram 10 annos ao prazo da concessão, como se fosse tão larga a margem financeira da concessão e tão propicio o momento actual para levantamento do capital, que se houvesse de cercear aquelle, difficultando este! E por pouco não vingaram verdadeiros dilates, como o arrendamento do ramal da Senhora da Hora por curto periodo, a concessão, em concurso, do troço do Mindello a Louzado, etc.

Cortou-se pois a botes incertos e impetos de durindana o nó gordio legislativo. Restava a laboriosa combinação necessaria para effectuar o plano approvedo. Realizou-se, e foi proposta ao Governo a formula para a constituição da empresa que deve unificar sob a sua acção as linhas de via reduzida do Minho. Esperemos que nas varias esta-

ções officiaes, por onde o negocio tem que transitar, se comprehenda o valor do tempo e a necessidade de levar á phase da realização um negocio, que já para alguns desalentados começa a tomar proporções de lenda.

Outro nó gordio cortado foi o do levantamento de capitaes para a construcção da linha do Sado e conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas. Desde outubro de 1909 estava promulgada a lei. Desperdiçou-se em principios de 1910 o ensejo oportuno. Eguamente foi desaproveitado em fins de 1910 e principios de 1911 novo ensejo de realizar a operação de credito necessaria aproveitando o interesse que poderosas entidades financeiras tinham na construcção da linha. Depois de varias tentativas tardias, viu-se a necessidade de fixar em oiro os encargos do emprestimo, e para isso foi votada a lei de 11 de julho de 1912, segundo a qual, tanto o capital levantado, como os juros, serão computados em oiro.

Depois de laboriosas negociações effectuou-se o emprestimo, mas o decreto annexo ao contracto encerra prescripções em antinomia com a boa razão e com a legalidade.

Assim, parece que sendo levantados 2.400 contos em oiro e pagos pelo fundo especial a annuidade respectiva e os juros antes do periodo de amortização, tambem em oiro, n'essa moeda, ou em quantia equivalente, lhe deviam ser entregues os capitaes obtidos. Pois não é assim. Os caminhos de ferro do Estado recebem 2.400 contos em papel e entregam juros e annuidade em oiro.

Ha mais. O regulamento de 2 de novembro de 1899 determina, no seu art. 63, que o producto das operações de credito por conta do fundo especial dará entrada na Caixa geral dos depositos á medida que for realizado, para ser incorporado no fundo especial.

Não se acha revogado esse preceito.

Não obstante, o decreto citado determinou que o producto do emprestimo fosse sendo entregue ao Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado á medida das necessidades, apesar de ter havido anticipação de entrega de prestações e de correr por conta do fundo especial o juro respectivo.

Assim pois, o Thesouro recebe o emprestimo em oiro, fazendo anticipar as prestações; aproveita-o para as suas necessidades, em vez de entrar com os capitaes levantados no fundo especial. Todavia d'este vão sahindo os juros em oiro, apesar de haver sido incorporada n'elle exigua quantia, certamente, pois grandes despesas de construcção só se tornam effectivas, quando esta se acha adeantada pela compra do material de via, liquidação de pontes e de outras empreitadas.

Se o regulamento fosse observado, o fundo especial receberia o juro de 2% da Caixa geral pelo seu deposito. A infringi-lo, pedia a equidade que a Administração dos Caminhos de ferro do Estado fosse considerada como prestamista da divida fluctuante, abonando-se-lhe o juro de 5% pelo menos, das quantias que o Thesouro retivesse, ou fazendo-lhe pagar apenas a quota-parte dos juros correspondente á quantia por elle recebida. A forma por que a operação foi regulada no respectivo decreto dá-me pois motivo para taxar de pouco certos os golpes atirados ao nó gordio.

Havia antes sido contractado com a Caixa Geral uma operação provisoria que permittiu iniciar a construcção, achando-se esta adeantada.

Outro nó gordio se cortou, como tive ensejo de ponderar na occasião: o da passagem de Marateca, mas com pouca limpeza. Por caminhos tão sinuosos como o traçado, adoptou-se uma variante de legalidade duvidosa e em que as praxes foram postergadas, e para poupar uma centena de contos na construcção onerou-se para para todo-sempre o futuro com o encargo do extenso percurso suplementar em linha que tinha por objectivo capital encurtar distancias para o Algarve.

Trabalha-se activamente na construcção entre Garvão

e o Sado, e para desejar seria que o assentamento de via se effectuasse com rapidez, de modo que antes de concluída a secção de Alcacer a Setubal podessem chegar os transportes por caminho de ferro ao Sado e iniciar-se a exportação de minérios da região, aproveitando provisoriamente a via fluvial.

Não se limitou às tarefas apontadas a velha espada alexandrina; outro nó gordio cortou, para deixar resolvida a magna questão da navegação do rio Judeu. E como nada ha mais certo que as maximas, em que a sabedoria popular crystalliza, e as mais antigas são as que mais larga consagração tem da experiencia, o *habent sua fata nomina* dos Latinos foi mais uma vez confirmado. Pois não havia de ser uma judiaria o litigio que provocasse o rio Judeu?!

De que se tratava, na essencia? D'erguer altaneiro o eixo de rotação de um tramo de ponte, obrigando-o a deixar a humilde posição horizontal, que a um modesto alçapão convinha, para o tornar erecto e firme na posição vertical, correspondendo ao quicio do duplo tramo girante. Dois annos se passaram em estudos e locubrações, correndo parallelas as perdas e damnos emergentes para o empreiteiro. Avultada quantia vae ser dispendida na construcção de mais um pilar ao centro de um vão, que devia ser fixo, para assentar n'elle o famoso eixo de rotação, como padrão glorioso de quanto podem influencias locais iradas e não fecundas. Não fica facilitada a passagem, mercê do embaraço causado pela estacada normal à ponte, que para um e outro lado é necessaria afim de proteger o tramo movel. Podia-se ter recorrido em ultimo caso a uma estacada semelhante, não para apoio e defesa do tramo girante, mas para sirga dos barcos, se houvesse difficuldades na entrada, deixando ficar o tramo de alçapão, prompto e construido. Golpes incertos da espada de Alexandre.

Terminou emfim a construcção do troço de Pocinho a Carviças e iniciou-se a exploração, ficando ainda sem solução o instante problema do seu prolongamento, bem como do da linha do Tamega.

O troço de Valença a Monção não logrou ser levado a cabo, sendo para desejar que se ultime quanto antes.

Foram pois os 32 kilometros de Pocinho a Carviças os unicos acrescentados em 1912 à rede portugueza.

A actividade com que se está procedendo à construcção da linha do Vouga entre Sarnadas e Vizeu faz esperar que em 1913 se possam abrir algumas dezenas de kilometros e que toda a linha fique concluída no principio de 1914 o mais tardar.

Finda essa construcção e a do Sado, que pelo contracto de emprestimo tem data fixada para a conclusão, atacada com decisão a das linhas do Alto Minho, a nossa rede ferroviaria terá um acrescimo importante pela extensão e pela função economica das novas linhas.

Golpe feliz da espada macedonia foi o atirado ao nó gordio do prolongamento, até Lagos, do ramal de Portimão. Graças à intervenção de dois distinctos engenheiros, Vasconcellos Correia e Santos Viegas, foi preparada e promulgada a lei necessaria, realizado o emprestimo com a Caixa geral e continuada a construcção, que se achava quasi paralyzada.

Não foi igualmente feliz a linha d'Evora a Reguengos, apesar de ter lei que a auctorize. Parece opportuno o momento actual para que a Caixa geral, que fez emprestimos para obras à Administração dos Caminhos de ferro e às Camaras de Setubal e Lagos, proceda por igual forma, como é justo, para com a Camara de Reguengos, tornando assim possivel a realização de um melhoramento de resultados seguros.

Finda o anno de 1912 sem ter ainda solução o litigio pendente desde 1908, entre o Governo e a Companhia Real, e affecto ao juizo de um tribunal arbitral, sobre o ramal de S. Jorge da linha de Gaia a Sobrado de Paiva. E' para desejar solução favoravel e prompta, que tenha

em conta os beneficos effectos da nova linha para a do Norte, a qual, longe de soffrer desfalque no seu trafego, o verá augmentado por um valioso affluente e pelas facilidades de communicacão com o porto que se pretende crear na margem do Douro.

O que não é licito é deixar indefinidamente em suspenso uma concessão, para a qual estão destinados avultados capitaes trazidos por uma vigorosa iniciativa sem encargos para o Estado. Esperemos que 1913 começará a sua tarefa, remediando a inercia dos seus predecessores e dando corda à machina burocratica para que trabalhe menos devagar.

Quanto à linha de Portalegre, a morte do concessionario e as questões emergentes relativas à sua herança crearam uma situação difficil e quasi insolúvel. Mediante novo concurso, que se effectuou, devia ser com elle contractada a concessão com as condições instituidas na lei de 1909. Segundo a lei geral sobre empreitadas de obras publicas, e outra cousa não é uma concessão de caminhos de ferro, o Governo poderia annullar a concessão, ou mantê-la aos herdeiros. Quaes são elles, quando surgem pretensões que só mediante longo processo serão dirimidas? Póde, por outro lado, ficar indefinidamente pendente negocio de tal interesse publico? No caso de annullação, com a liquidacão equitativa do que se acha dispendido tem o Governo outra solução viavel? Ahi está um problema que o anno de 1912 deixou sem solução e que o seu successor transmittirá delicadamente no mesmo estado a quem vier depois. Pois vale lá a pena pensar em questões de fomento neste jardim da Europa?

Assim, por exemplo, pensou alguém a serio, no anno que finda, em fazer construir a linha do Seixal a Cezimbra, de grande alcance e de resultados certos, que se póde fazer sem o minimo encargo? Pois acaso os pretores devem descer a taes minucias? Contentemo-nos com ver cruzarem-se no ar em todas as direcções as linhas... de aeroplanos, ou as diaphanas teias de aranha da nossa vida publica.

A classificacão da linha de Thomar à Nazareth e a existencia de pedidos de concessão nos termos da lei de 16 de julho de 1899 fez esperar a muitos que não passaria 1912 sem ser ao menos aberto o concurso para a concessão. Algum nó foi dado, que não encontrou dedos que o desatassem, nem durindana que o cortasse. Deus queira que no inventario da obra de 1913 não se encontre de aquí a um anno, a mesma verba do passivo.

Se da construcção passamos à exploração, um facto convem notar: o crescimento notavel da receita de quasi todos os nossos caminhos de ferro apesar do deploravel anno agricola que atravessámos.

E não se diga que é à modificacão das tarifas de mercadorias que a Companhia Real deve a enorme cifra do seu augmento, quando d'essa causa apenas deriva uma parcella do acrescimo.

Não; apesar de todas as causas depressivas, é grande a elasticidade das receitas dos caminhos de ferro portuguezes e innumeradas são as manifestações da vida economica do paiz que seria bem mais pujante se disposesse de transportes faceis.

Pois não se encontra aquella Companhia a braços com mil difficuldades, da não conclusão e provenientes da deficiencia das estações, do aterro da segunda via, da falta de material circulante, que esteve quasi remediada com um contracto de locação, o qual encontrou os maiores embaraços e duvidas de onde não deviam surgir?

Essa falta de meios de transporte rapido, proveniente, quer de installações defeituosas, quer de penuria de material, sentiram-na as outras linhas, a começar pelas do Estado. Que seria, no Sul do Paiz, a industria mineira se contasse com transportes e embarques promptos e economicos?

Grave problema este, que 1912 deixa sem solução... E é quando importava dar à iniciativa das companhias as maximas facilidades de accão, que se vem clamar

pelo phantasma do resgate, inexequível, mas cuja evocação basta para tolher muitos progressos.

Sob o ponto de vista do turismo por caminhos de ferro, convem lançar ao activo de 1912 a criação da agencia da *Compagnie des Wagons-Lits* em Buenos-Aires, que trará decerto á linha terrestre Lisboa-Paris valiosa clientela. Tambem são louvaveis os esforços, que se estão fazendo para melhorar o serviço de ligação dos rapidos da Companhia Real com os do Norte de Hespanha. Ainda n'este ponto deixa porém 1912 a sua tarefa incompleta.

Pelo que respeita ás relações das administrações com o seu pessoal, continua pendente a reforma das caixas de aposentações, assumpto difficil e delicado, que é porventura explorado por agitadores, como em Hespanha a gréve geral planeada, obedecia a manejos politicos, hoje bem conhecidos.

Seria preciso fazer pacifica e serenamente a destrinça do que é pratico e realizavel, do que póde ser taxado de utopia excessiva, e proporcionar encargos e vantagens aos recursos com que se póde razoavelmente contar.

Prevalecerão os conselhos da prudencia e do senso pratico sobre as instigações corrosivas do sectarismo? O anno proximo o dirá.

Em summa, não é extraordinariamente brilhante a folha de serviços de 1912, embora não se ache de todo em branco.

Ousemos esperar, ou desejemos ao menos, que o novo anno traga a todos a noção patriotica do dever de se occuparem do progresso economico do paiz, tomando por lemma pacifico—*A união pela vida.*

J. Fernando de Sousa.



Conluios de Empresas de Navegação

(338.8 + 387.5)

Ha precisamente dois annos que aqui fallei d'um perigo para o porto de Lisboa e já hoje tenho que apontar outro, que, por desgraça, é bem da actualidade, ao passo que aquelle prende com a solução de muitas variaveis, a maioria das quaes dependem da diplomacia.

Ora os nossos vizinhos na Europa possuem um proloquio que os acontecimentos tornam de frizante actualidade, porque se *«Las cosas de palacio van de espacio»*, certo é que o espaçamento ás vezes faz perdér a paciencia e então o equilibrio, a custo mantido, quebra-se por onde menos se espera.

O Montenegro assim o deu a perceber. As zonas de influencia marroquina podem parecer-se com o conflicto balkanico e o *paspalhão* do I. A. A, com que já se condecora o Ibero-Afro-Americano, como se fosse coisa muito conhecida, pode transformar-se n'um desastre para nós.

Que elle não seja nunca senão o medo, o *paspalhão*, como espiritusamente o classificou o Sr. Vicente d'Almeida d'Eça na Sociedade de Geographia, é o que sinceramente deseja quem isto escreve, mas a esse perigo remoto accresce um absolutamente real, que já existe.

E' o dos conluios das empresas de navegação que frequentam o porto de Lisboa, e que procuram desviar o trafego para os portos do norte da Europa.

Nos 27 annos que vão desde 1883 até 1909 inclusive, nos portos de Portugal englobando os das ilhas adjacentes, o numero de embarcações a vapor e de vela passou de 11200 a 10764, mas a tonelagem é que de 4.207.029 attingiu 20.091.858 toneladas de arqueação.

Todavia a arqueação nas embarcações portuguezas de longo curso e grande cabotagem em 1883 computava-se em 151.972 toneladas e, depois de alcançar em 1892 um maximo de 649.015, desceu rapidamente para volver a 651.785 em 1898, diminuindo de então para cá, para ficar em 1909 em 349.163 toneladas.

Ao passo, que se traduzia por uma curva sinuosa o movimento da nossa marinha mercante, as embarcações inglezas que frequentaram os portos do continente portuguez e ilhas adjacentes de 2.180.252 toneladas passaram a 9.090.732 em 1909 e no mesmo periodo de 27 annos as allemãs foram de 339.589 a 5.268.851, quasi que sem se desviarem da trajectoria marcada por uma curva que sempre se fosse afastando do eixo das abscissas.

Attentando apenas nos vapores, entraram em 1883 com bandeira portugueza 116.751 toneladas e sahiram 124.494. Em 1893 chegou-se ao maximo de entradas com 594.957 toneladas de arqueação e ao maximo de sahiras com 633.349. Em 1909 computaram-se as entradas em 299.124 toneladas de arqueação e as sahiras com 338.394, ficando inferiores ás allemãs, francezas, hespanholas, hollandezas, inglezas, suecas, e norueguezas e quasi attingidas pelas italianas.

Se nos limitarmos ao commercio maritimo dos portos de Lisboa, Porto e Leixões, as estatisticas publicadas desde 1905 para cá são as unicas que podemos consultar proveitosamente.

O carregamento no porto de Lisboa dá para os navios estrangeiros em toneladas :

Em 1905.....	262.992
» 1906.....	329.897
» 1907.....	310.887
» 1908.....	329.600
» 1909.....	440.112

Para o ultramar portuguez em que, conforme se sabe, a nossa marinha mercante tem privilegio de bandeira, a carga em Lisboa deu em toneladas :

Em 1905.....	56.988
» 1906.....	57.622
» 1907.....	64.945
» 1908.....	70.906
» 1909.....	72.542

Incontestavelmente o commercio maritimo cresceu em Lisboa com destino ás nossas colonias; mas, quando se compara o peso expedido sob bandeira estrangeira com o que carregam as embarcações portuguezas, como se pode fazer olhando para os algarismos acabados de escrever, ainda quando se queira suppôr que tudo quanto enviamos para o ultramar foi sob bandeira nacional, chegamos, a despeito de tudo, a uma conclusão desanimadora.

O mesmo succede para Leixões em que o commercio maritimo em toneladas carregadas dá respectivamente ao estrangeiro e ao ultramar :

Em 1905.....	103.135	e	6.350
» 1906.....	92.749	»	6.570
» 1907.....	91.575	»	6.175
» 1908.....	81.379	»	5.672
» 1909.....	91.142	»	6.860

Para o Porto mais desoladora é a comparação dos algarismos porque accusa em toneladas respectivamente na carga para commercio estrangeiro e ultramarino :

Em 1905.....	117.331	e	220
» 1906.....	147.198	»	120
» 1907.....	135.075	»	174
» 1908.....	141.650	»	366
» 1909.....	143.649	»	282

Se, em logar de compararmos o commercio maritimo n'estes tres portos, observarmos a sua tonelagem por nacionalidades, vemos que para Lisboa, o longo curso e grande cabotagem, em 1905, foi para as cargas de 60.091 e para as descargas de 57.063.

As primeiras foram excedidas pela Allemanha e Inglaterra que contaram respectivamente 89.320 toneladas e 105.046 e as descargas pela Allemanha, com 182.915 toneladas, pela Inglaterra com 585.726, pela Noruega com 58.988.

Estas mesmas nações excedem a tonelagem total portugueza (longo curso, grande e pequena cabotagem) em 1906, 1908 e 1909 e em 1907 a Noruega figura com 105.684 toneladas descarregadas em Lisboa e Portugal com uma totalidade apenas de 121.489 toneladas, comprehendendo longo curso, grande e pequena cabotagem.

Quanto á Inglaterra e Allemanha escusado será dizer que estão representadas n'esse anno, como em todos os mais, com valores que muito excedem os portuguezes.

Para Leixões e Porto, englobando as toneladas nos dois portos, vemo-la sempre excedida nas descargas e nas cargas pela Allemanha e Inglaterra desde 1905 até 1909 inclusive, em 1906, 1908 e 1909 pela Noruega. Em 1907, a tonelagem norueguesa carregada ficou em 30.663 e a portugueza em 32.555, comprehendendo grande e pequena cabotagem e longo curso, mas nas descargas a Noruega apparece com 92.553 toneladas e Portugal apenas com 43.949, isto é, menos de metade.

No seu primoroso livro «A Terra», já em 1891, o Sr. Dr. Anselmo de Andrade poz em relevo os perigos da desnacionalização da nossa marinha mercante e em 1902, no *Portugal Economico* chega ás mesmas conclusões (1).

Seria ocioso transcrever para aqui o que escreveu este illustre economista, cujos livros são sempre lidos com proveito, ainda quando se repita a leitura passado tempo. O que não pode deixar de frisar-se, porém, é que elle calcula no *Portugal Economico*, em nove mil contos o tributo que o nosso commercio exportador paga á marinha estrangeira, quando na *Terra* o avalia em dois milhões e meio esterlinos.

Quer seja nove mil, quer onze mil duzentos e cinquenta contos o custo dos fretes maritimos, que se pagam a estrangeiros, não é este todavia o maior mal de que soffremos.

Ainda hoje o maior mercado consumidor dos nossos artefactos e manufacturas, é o Brasil, mas a circumstancia de termos que recorrer a navios estrangeiros para as nossas expedições, leva as praças a que pertencem essas embarcações a augmentar os fretes por tal forma, que muitos dos nossos productos vêm vedar-se-lhes os mercados do grande paiz onde se falla a nossa lingua.

Não seria grande o mal, se as circumstancias em que se effectua actualmente a navegação não impoesses ás companhias de vapores que se combinassem quando exploram as mesmas carreiras.

Com a abertura do canal de Suez coincidiu uma nova orientação no commercio navegador e n'elle domina a associação, que se acoberta para muitos negocios e sempre para os de grande vulto, com o nome de *trust*.

Certo é que na navegação permaneceu lealmente uma das designações que outrora se deu aos conluios de productos, em lugar da mascara de confiança, esperança, encargo, dever, confidencia, credito, deposito ou fideicomisso que hoje teem na America e tambem na Europa, essas combinações que frizam a aggressão dos que possuem contra os que precisam.

O que é facto porém, é que em Inglaterra se publicou um copioso trabalho como todos os das commissões officiaes d'aquelle paiz, e devido á *Royal Commission on Shipping Rings*, onde se põem em relevo os systemas pelos quaes as companhias de navegação conseguem manter a concorrência dentro de limites que as não prejudiquem.

Ora estes conluios teem sempre por base elevar os fretes nos portos onde não tenham que temer a concorrência de linhas interessadas na sua exploração, e por essa forma o *ring* ou anel em que encerram esses portos bem pôde transformar-se no nó da corda que lhes ha-de enforçar o commercio exportador.

De resto, esta combinação das companhias de navegação impõe-se por motivos obvios.

Ha meio seculo, o proprietario de qualquer navio era ao mesmo tempo negociante exportador e por isso, recebendo carga d'outros commerciantes, em geral completava-a com mercadorias suas e assim era tanto mais procurado quanto mais forte era o seu commercio como expedidor.

Com a maior producção industrial e a necessidade de ampliar os mercados consumidores, iniciou-se a divisão do trabalho, que é uma necessidade do progresso, e assim se crearam as carreiras de vapores com dias de partida fixados de antemão.

Os progressos da construcção naval, com a applicação do metal aos cascos das embarcações, o melhor aproveitamento da força elastica do vapor, novas disposições dos machinismos, dispensando as correntes aereas como motor, tudo permittiu que os barcos a vapor se chamassem *liners*, porque faziam carreiras fixadas de antemão e com horarios quasi tão rigorosos para os portos em que tocavam, como, nas linhas ferreas, para as estações em que param os comboios.

Estes navios tendo que seguir viagem com despesas certas, não podiam aguardar que se lhes enchessem os porões com mercadorias, nem esperar pelos passageiros que lhes occupassem os camarotes, e por isso teriam que fazer muitas viagens quasi que debalde e com prejuizo.

Era necessario por isso que no preço dos fretes houvesse margem bastante para cobrir estas perdas.

Claro está que a concorrência tinha que limitar-se, não segundo uma regulamentação estreita da producção, conforme sustentava Rossi ao fazer o libello do machinismo e da sua influencia na desorganização social, mas por uma combinação entre as companhias que tocassem nos mesmos portos e fizessem carreiras identicas.

Essa foi a origem dos conluios das linhas de navegação ou dos *shipping rings*, como abbreviadamente lhes chamam os Inglezes.

O seu pernicioso effeito sobre Lisboa está-se fazendo sentir de ha annos a esta parte e hoje pôde dizer-se que chegou ao estado agudo, por causa da desnacionalização da nossa marinha.

Os fretes de Lisboa ou de Leixões para o Rio de Janeiro e Santos são mais elevados do que os do Havre para aquelles dois portos brasileiros, e são-no em percentagens por vezes elevadissimas, accrescendo ainda que os vapores se categorizam em duas classes. Os de segunda, por serem os de fretes mais baratos, raro chegam com praça aos nossos portos, de modo que o commercio exportador portuguez tem que sujeitar-se aos de mais elevada tarifa.

Succede assim que os azulejos pagam mais 61,4 por cento, quando embarcados em Portugal, do que se sabirem do Havre; a cal paga mais 79,5 por cento; a porcelana, mais 41,5; as machinas, mais 30; os moveis, mais 46,7; a loiça, mais 40 e mercadorias não especificadas, mais 19,2 por cento e outros mais generos, dos quaes, o que menos sobrecarregado está, é o bacalhau, com uma tarifa de 11\$000 reis, se fôr de Portugal e de 9750 se partir do Havre.

Não são comtudo apenas estes dois portos brasileiros que em breve estarão fechados ao nosso commercio. Ainda em peiores condições se acham os do Pará e de Manaus, onde ainda ha poucos annos tinhamos grandes consumidores de productos da nossa industria.

De Leixões ou de Lisboa pagam-se maiores fretes do que em Liverpool, Antuerpia, Havre ou Hamburgo e as percentagens a mais em certos artigos são pavorosas, como se vae ver.

Para Manaus, as aguas mineraes pagam mais 33,3 por cento; o carvão de coke mais 43,4; as ferragens mais 40; o sal mais 45,7; as rolhas cuja materia prima mandamos para o norte e onde apenas se fazem manipulações que a não modificam senão na forma exterior, pagam mais 48 por cento do que se forem expeditas da França, Belgica, Inglaterra, ou Allemanha.

(1) Anselmo de Andrade—Portugal economico, p. 114.

Nas tarifas para o Pará, vê-se que mais 40 por cento custa o transporte do coque portuguez do que o dos quatro indicados paizes, devendo notar-se que é esta uma mercadoria que não aguenta excessos de frete; para as rolhas levam mais 50 por cento e para o sabão mais 118 por cento, isto quando não mencionar percentagens inferiores a estas exorbitantes, mas que vão de 10 a 40 por cento.

Até o porto de Barcelona vem atacar os de Leixões e Lisboa com as suas tarifas para vapores de 1.^a e 2.^a categoria, em que as cebolas carregadas em Portugal pagam respectivamente 84,5 e 59,9 por cento a mais do que de Hespanha; os alhos mais 97,9 e 77,2; as conservas mais 74,3 e 67,2; o azeite mais 81,6 e 65,7; as amendoas mais 98,8 e 83 por cento, e os tecidos mais 106 ou 90 por cento, ou não fosse Sabadell um grande centro lanifical.

Por isso, é que o «Portugal inconnu» do Sr. Léon Poincard duvida da influencia dos nossos portos no trafego maritimo, porque temos muitos concorrentes e como se vê descaroaveis.

Não bastava, porém, elevar os fretes a seu bel prazer. As companhias de navegação tinham que precaver-se contra eventuaes concorrências e para isso era preciso prender a clientela e prendê-la pelo interesse.

O melhor meio era prolongar a vigencia do contracto para além da epocha em que elle findasse, e conseguiram-no pelo que a Commissão dos *shipping rings* veio a revelar que se denomina *rebate system*.

Por este processo, que não é de applicação exclusiva aos nossos portos, os exportadores obrigam-se, durante um periodo fixado pelas empresas de navegação a não carregarem senão nos vapores das linhas que entram no conluio, para que se lhes restitua uma percentagem do frete que já pagaram.

Durante 15 mezes, sob pena de perderem o desconto sobre os fretes que já pagaram, os carregadores portuguezes ficam escravizados ás empresas conluídas e como o prazo se conta para cada carregamento, percebe-se que essa escravidão durará indefinidamente.

No *Royal Commission on shipping rings commission report* mencionam-se 75 conluios, confessando-se que não devem ser apenas aquelles os existentes. As suas modalidades são variadissimas desde a simples parçaria cujos lucros são distribuidos segundo a formula d'uma singella regra de companhia, até á complicação da *Schutz und Trutz Bundniss*, cujo invento se deve ao Sr. Ballin, director da *Hamburger Amerika Linie* e com o qual é possível que se salve esse enorme *trust* do Atlantico a que se deu o nome de *International Mercantile Marine Company*.

N'elle só achou vantagem o banqueiro Morgan com os dez milhões esterlinos que recebeu a titulo de honorarios, mas, se o prejuizo das acções d'esta empresa era de 73,5 por cento na bolsa de New York em agosto do anno passado, bem possível é que pelo invento do Sr. Ballin os accionistas consigam recuperar alguma coisa do que perderam, se tiverem posses para não carecerem de vender as acções.

O invento do Sr. Ballin consiste em escalonar as largadas das companhias que exploram as carreiras entre a Europa central e a America do Norte, de modo que de Hamburgo, Havre e Liverpool, Bremen, Antuerpia e Southampton partam os *liners* em harmonia com a capacidade de cada um d'esses pontos.

Em seguida, a *Bundniss* recebe a quarta parte dos dividendos distribuidos por cada companhia conluída e paga a cada uma d'ellas 6 por cento da quarta parte do seu capital-acções.

Desta forma, se alguma das companhias syndicadas procurasse fazer concorrência ao conluio abaixando as suas tarifas, seria obrigada a pagar por exemplo 10 por cento da quarta parte do seu capital ou 25 por mil do mesmo, como dividendo pertencente ao *trust*, e em troca receberia

6 por cento a titulo de dividendo d'essa quarta parte do capital, de maneira que em ultima analyse perderia 1 por cento do seu fundo social.

Se o *trust* procurasse com as suas tarifas prohibitivas esmagar uma das companhias associadas, esta sempre teria garantidos 6 por cento da quarta parte do seu capital, como dividendo, ou um dividendo de 1,5 por cento, a distribuir pelos seus accionistas, isto ainda quando não tivesse lucro algum ou até quando só lhe adviessem prejuizos da sua exploração.

Esta digressão afastou-nos algum tanto da consideração em que devemos ter o porto de Lisboa, se o não veremos apenas como porto postal e de embarque de passageiros para a America do Sul, mas não de modo que se comprehenda que se o conluio das linhas que tocam aqui, é um perigo, e que urge conjurá-lo se não quizermos observar com indifferença criminosa a ruina do nosso commercio de exportação para o Brasil.

Certo é que a lucta ha-de ser tenaz, porque é contra um syndicato que joga com um capital de 12 milhões esterlinos, possui uma esquadra de 190 a 200 vapores com obra de um milhão de toneladas e calculam-se-lhe 500.000 libras esterlinas de reserva, além de 600 vapores com tres milhões de toneladas e 30 milhões esterlinos de capital em todas as linhas de navegação exploradas pelo *comité*, nome por que são conhecidas entre nós as dez companhias que os que exportam de Lisboa e Porto para o Brasil conhecem bem.

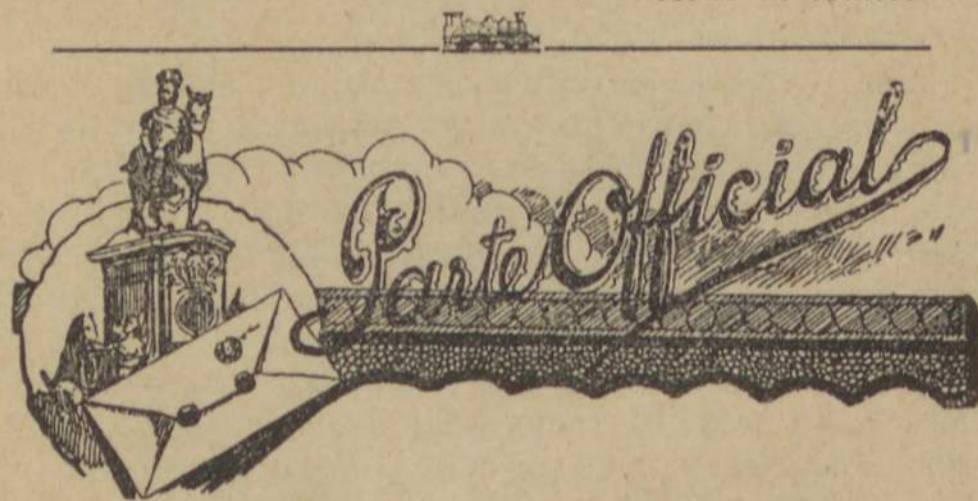
Da America do Norte não nos vieram, porém, unicamente os *trusts*, ainda quando francamente se denominem *rings*, *pools* ou *corners* para bem frisarem o seu character aggressivamente dominador e assambarcador. Tambem de lá veiu a expressão *Go ahead*, que incita a olhar para o futuro com confiança, quando se está disposto a lutar.

E o porto de Lisboa precisa de entrar desassombadamente em lucta com o colosso e para isso basta-lhe este pouco: disciplina rigorosa, alguns pequenos sacrificios e uma dose de patriotismo que se traduza em factos e não em palavras.

Bem possível é que a penna que isto escreve exprima como é que entende que se podem conjugar estas tres forças para ganhar a batalha.

Tornando a voltar os olhos para o oriente, como no principio do artigo, vemos que não são as nações de maior area territorial, ou com maiores haveres, nem as que mais soldados contam, aquellas que vencem, quando o direito e a razão são espezinhadados.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas
Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Tendo sido aprovada, por portaria de 17 de Março de 1909, a extensão definitiva da linha férrea de Tôres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, e havendo-se procedido à rectificação, resultante dessa extensão, das contas de liquidação, da garantia de juro no periodo decorrido desde o 2.^o semestre do anno económico de 1887-1888 até o 2.^o semestre, inclusive, do anno económico de 1907-1908, e reconhecendo-se, em virtude desta rectificação, que a importância total das garantias de juro, naquele periodo, somam na quantia de 1.304:532\$120 réis, da qual foi paga à mencionada companhia a importância de 1.293:687\$442 réis, sendo assim o

Estado devedor da diferença entre aquelas importâncias, na quantia de réis 10.844,5678 :

Conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 29 de Julho de 1909 :

Manda o Governo da República Portuguesa aprovar a mencionada liquidação e ordenar que seja paga à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pela verba de exercícios findos que

fôr consignada na tabela de despesa para o futuro ano económico de 1913-1914, a importância de 10.844,5678 réis, saldo da liquidação da garantia de juro no período acima referido.

O que se comunica ao director-fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos effectos.

Paços do Governo da República, em 24 de Dezembro de 1912.—
O Ministro do Fomento, *Francisco José Fernandes Costa*.



VIAGENS E TRANSPORTES

Logares de luxo nas linhas da Beira Alta

Desde o dia 25 do mez findo foi ampliada a tarifa especial n.º 3 da grande velocidade das linhas da Companhia da Beira, que hoje distribuimos, por forma a que as sobretaxas a cobrar por occupação de logares em salões-camas e de aluguer de salões, são reguladas como segue:

Preço de cada cama ou logar sentado além do correspondente a um bilhete de 1.ª classe:

	Cama	Logar sentado
Entre Figueira e Villar Formoso...	2\$500	1\$500
Entre Pampilhosa e Villar Formoso	2\$000	1\$000

com sujeição ao minimo de 2 logares de qualquer d'estas categorias.

Preço de cada salão-cama—Taxa-complementar:

Entre Figueira e Villar Formoso n.º 1— Minimo 1.ª classe de 8 bilhetes....	16\$000	reís
Entre Figueira e Villar Formoso n.º 2— Minimo 5 bilhetes de 1.ª classe....	10\$500	"
Entre Pampilhosa e Villar Formoso n.º 1— Minimo 8 bilhetes de 1.ª classe....	12\$000	"
Entre Pampilhosa e Villar Formoso n.º 2— Minimo 5 bilhetes de 1.ª classe....	8\$000	"

No comboio internacional n.º 5, que parte de Pampilhosa ás 23,15 circulará um salão, quando previamente requisitado qualquer logar, o qual regressará de Villar Formoso a Pampilhosa no dia immediato no comboio n.º 4, que parte de Villar Formoso ás 10,06; fornecendo n'este caso, logares de luxo aos seguintes preços, além do respectivo bilhete de 1.ª classe: nas cabines 1\$500 réis, no salão 1\$000 réis e em cama 2\$000 réis.

Se nos salões transitarem passageiros em numero superior ao acima indicado, todos os que o excedam pagarão unicamente bilhete de 1.ª classe com 25 % de augmento.

A companhia só alugará os salões quando os tenha disponiveis.

Compartimentos reservados: O preço de cada compartimento reservado, nas carruagens ordinarias, é o dos logares que indique a sua lotação menos dois; mas se esses dois, ou algum d'elles, for occupado, deverá igualmente ser pago.

Transporte de automoveis

Acaba de ser posta em vigor nas linhas da Beira Alta uma ampliação á tarifa especial n.º 11 de grande velocidade, que damos com o presente numero, para o transporte de carros automoveis para passageiros entre quaesquer estações das linhas d'aquella companhia, cujo preço é de 100 réis por vehiculo e kilometro, captivo das respectivas despesas accessorias, 700 réis por vehiculo.

A tarifa estabelece o minimo de percurso de 50 kilometros ou pagando como tal, e o maximo de cobrança por vehiculo de 20\$000 réis.

Ao transporte de automoveis pertencentes a socios do Automovel Club de Portugal ou de qualquer outro Club automobilista que se constitua, será applicada a taxa de pequena velocidade, seguindo comtudo em grande velocidade.

Esta tarifa é ligavel em Pampilhosa, Figueira e Guarda, ás suas similares n.º 26 dos Caminhos de Ferro Portuguezes e n.º 9 do Sul e Sueste, e ainda ás que por ventura se venham a estabelecer n'outras linhas.

Materiaes de construcção no Minho e Douro

Entrou, no dia 20 do mez findo, em vigor nas linhas do Minho e Douro a nova tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, para transporte de materiaes para construcção e exploração de Caminhos de ferro.

Divide-se a nova tarifa em dois paragraphos, o 1.º para carris e accessorios, madeiras de construcção, signaes, material para pontes, tomas d'agua, material circulante, carvão e oleos, cujo preço de transporte é de 8 réis por tonelada e kilometro, com sujeição no minimo de percurso de 80 kilometros ou pagando como tal; e o 2.º para pedra, cal e cimento, com o preço de 6 réis por tonelada e kilometro e sujeito ao mesmo minimo de percurso.

Além dos preços da tarifa cobram-se as respectivas despesas accessorias.

As expedições devem ser feitas por vagões completos com o minimo de 8.000 kilos ou pagando como tal.

Aos volumes de peso indivisivel de 3 a 5.000 kilos será applicada a sobretaxa de 5 % sobre os preços acima indicados.

Escusado é encarecer as vantajens da nova tarifa, dada a modicidade nos seus preços, no momento em que se trata da construcção de novas linhas ferreas que tão economicas são para o desenvolvimento do Paiz.

Despacho Central de Lisboa-Intendente

Abre hoje ao serviço publico uma nova estação da Empresa Geral de Transportes, Limitada, na rua dos Anjos n.º 2 B, destinada a prestar todo o serviço de grande e pequena velocidade em condições identicas ás do serviço dos Despachos Centraes de Lisboa-Aterro, da Ribeira Velha, e da rua do Crucifixo.

O novo Despacho Central denomina-se Lisboa-Intendente, e todo o serviço que presta em combinação com os Caminhos de Ferro Portuguezes e os do Sul e Sueste, é regulado pelas tarifas de transporte a domicilio na cidade de Lisboa, das respectivas administrações.

Ha muito que se fazia sentir a falta d'uma estação central no bairro do Intendente, pelo que o publico deve receber a noticia do novo estabelecimento com agrado.

Transportes de ou para o Valle do Vouga

Conforme o Aviso ao Publico que distribuimos com o presente numero aos nossos leitores, a partir de hoje os transportes entre as estações de Companhias do Caminho de ferro Portuguezes ou que por ellas transitem, e as do Caminho de ferro do Valle de Vouga, serão encaminhados pela via mais curta. Aos expedidores fica, comtudo a faculdade de escolherem a via que desejem sigam as suas remessas.

Restabelecimento do serviço na linha da Louzã

Desde o dia 24 do mez findo que se acha restabelecido o serviço normal de comboios na linha da Louzã, que havia sido alterado, como noticiámos no nosso ultimo numero, em virtude das reparações a que houve de se proceder na ponte sobre o rio Ceira.

Vigora, portanto, n'aquella linha o horario de comboios constante no cartaz D n.º 124 de 1 de novembro do anno passado.

As novas carruagens DA COMPANHIA DA BEIRA ALTA

Como dissemos nos numeros anteriores, esta companhia tem já na Figueira da Foz as novas carruagens que encomendou á casa Dyle & Bacalan de Bruxellas.

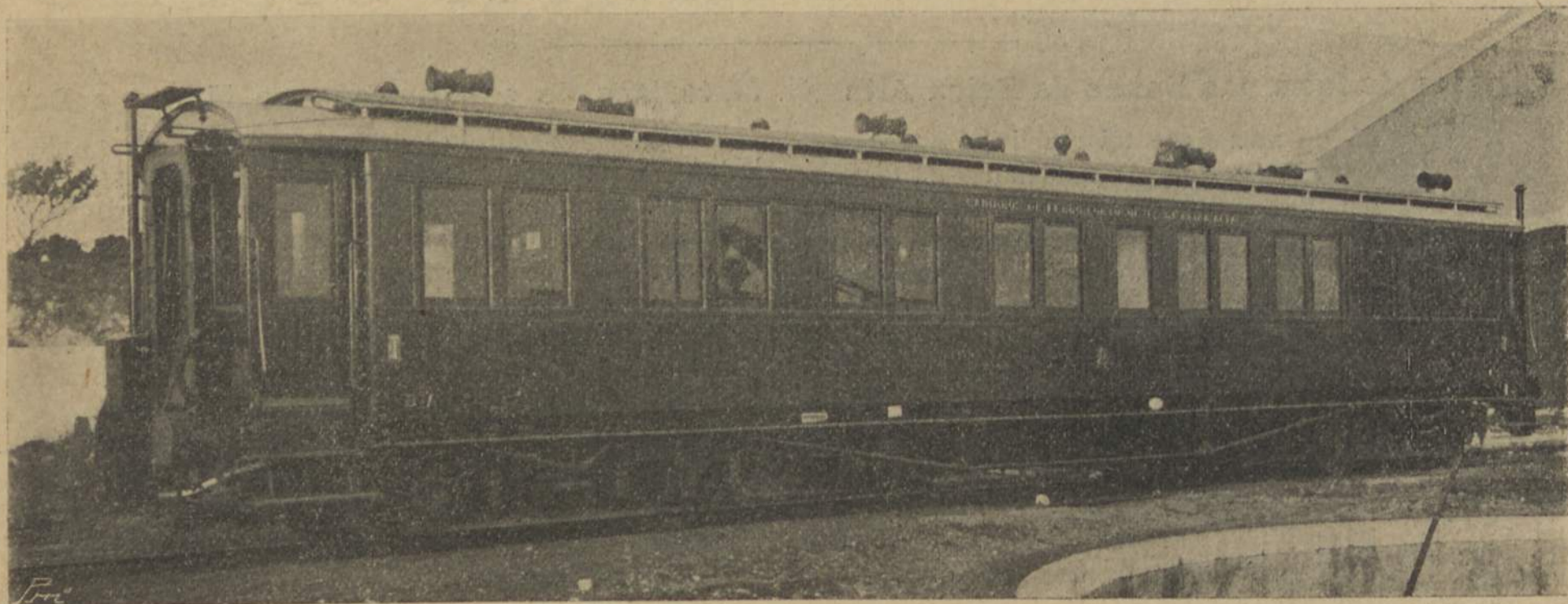
São tres carruagens mixtas, de 1.^a e 2.^a classes, com corredor lateral, montadas sobre dois «bogies», e desti-

compartimento duas lampadas e uma *veilleuse*, azul escuro; umas e outras podem ser postas a funcionar por intermedio de um commutador de tres posições, installado em cada compartimento ao alcance do passageiro.

Corredores, «lavabo» e plataformas tem o mesmo systema de illuminação.

A ventilação de cada compartimento póde ser perfeitamente regulada pelos passageiros por meio de apparatus especiaes denominados «torpilles».

Cada carruagem tem 4 compartimentos de 1.^a classe



nam-se a ser empregadas nos comboios de serviço internacional, de ligação entre os rapidos das companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e Norte de Hespanha.

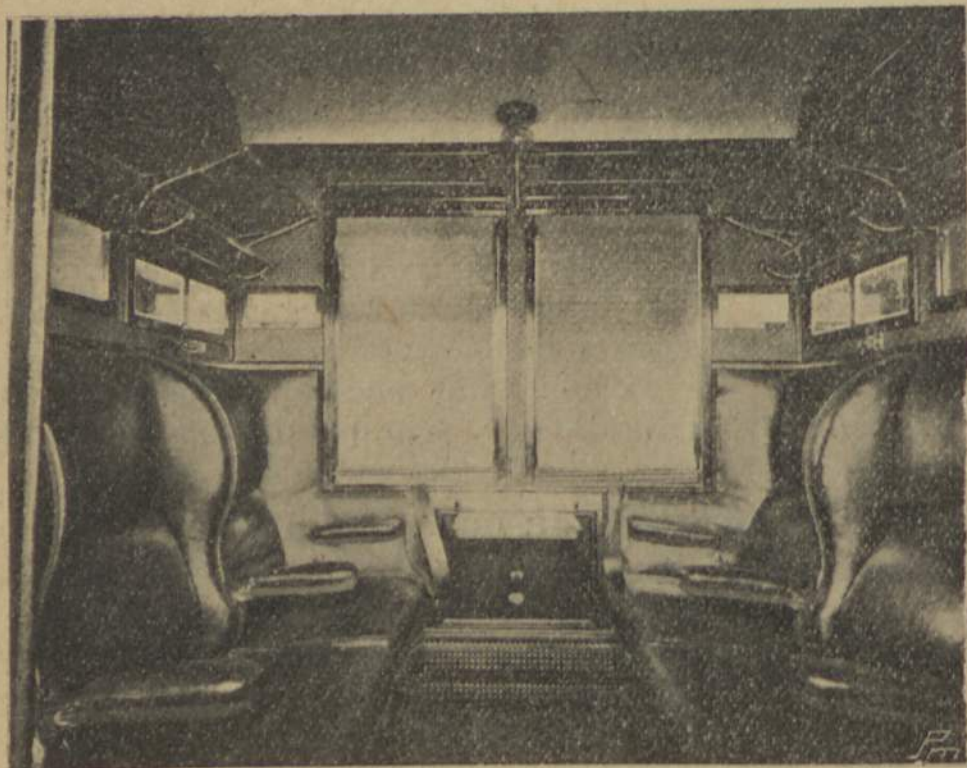
As características principaes d'estas carruagens, são as seguintes:

Tara.....	38, ^m 150
Comprimento total entre tampões.....	19, ^m 760
» » da caixa.....	18, ^m 560
Distancia de centro a centro dos bogies.	12, ^m 500
» de circo a circo dos bogies ...	13, ^m 060

para 23 passageiros e 4 de 2.^a para 31. Entre os dois grupos fica um «lavabo», munido de torneiras para agua quente ou fria.

Os compartimentos de 1.^a, extremamente confortaveis, comportam apenas 6 passageiros cada um, de modo a garantir-lhes o maximo de commodidades e permitindo assim que o corredor fosse um pouco alargado (750 m/m para a 1.^a classe e 650 para a 2.^a).

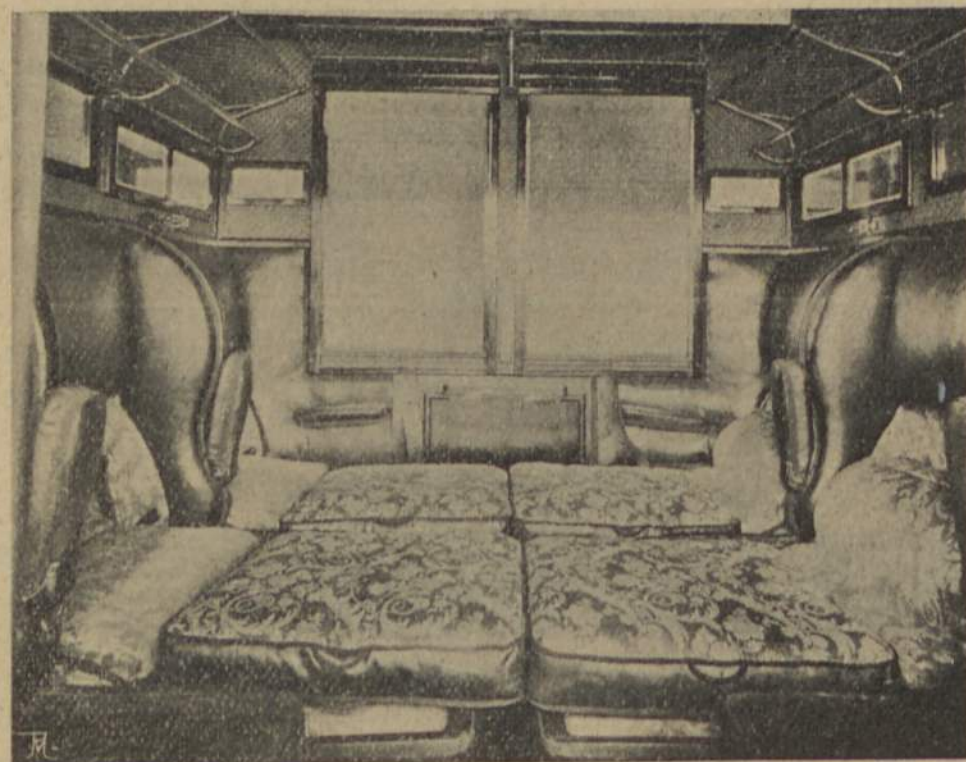
Tem assentos e cabeceiras estofados, forrados de coiro escuro de primeira qualidade, sobre coxins de mallas,



Compartimento de 1.^a classe, de dia

Estas carruagens são d'um typo luxuoso, com todos os confortos modernamente usados, duplo systema de aquecimento, por thermo-siphão, systema Narçon, com dupla fornalha, e por circulação do vapor com apparatus «Heintz» este ultimo destinado a funcionar nas linhas do Norte de Hespanha, quando esta companhia possa admittir na composição dos seus comboios as carruagens de que nos vimos occupando.

A illuminação é electrica, systema «Stone», comportando todos os ultimos aperfeçoamentos, havendo em cada



Compartimento de 1.^a classe, de noite

e são providos de amplas redes de arame para malas e pequenos volumes com guarnições de bronze polido, cinzeiro movel e uma pequena mesa de charneira.

Nas paredes, forradas de lincrusta castanha em relevo, ha espelhos «bisautés» e quadros com photographias das paisagens mais pictorescas do nosso paiz, dizendo respeito na sua maior parte, a regiões atravessadas ou servidas pela rêde da Beira-Alta.

Cada dois assentos vis-à-vis podem ser transformados n'uma cama. As portas dos compartimentos, munidas de

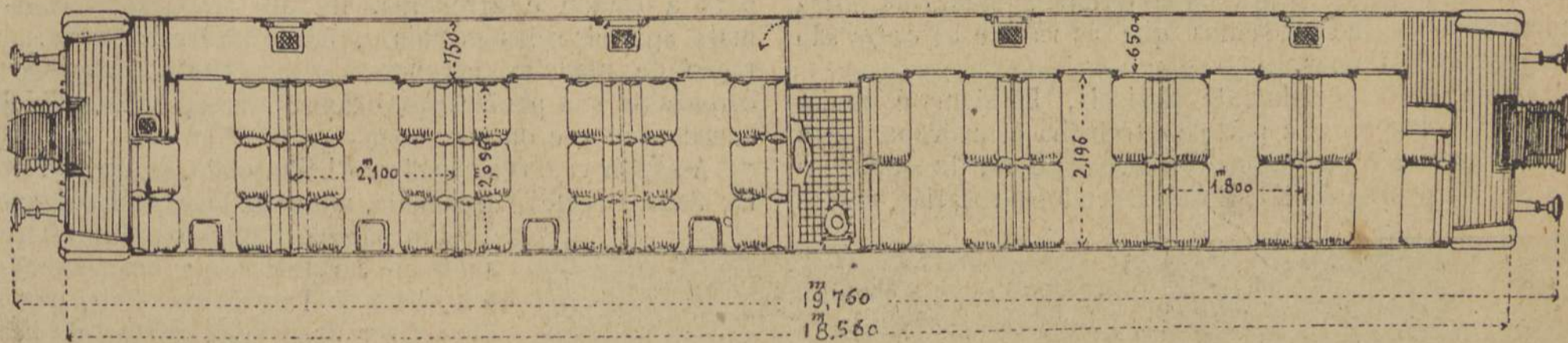
stores de pressão e com vidros «bisautés», podem ser fechadas interiormente pelos passageiros.

Os compartimentos de 2.^a comportam 8 logares e também são muito confortáveis; os estofos são exteriormente forrados de tecido de crina adamascado, de um aspecto agradável.

Toda a caixa é forrada exteriormente de teca e apoia-se sobre um caixilho d'aço, formado essencialmente por duas

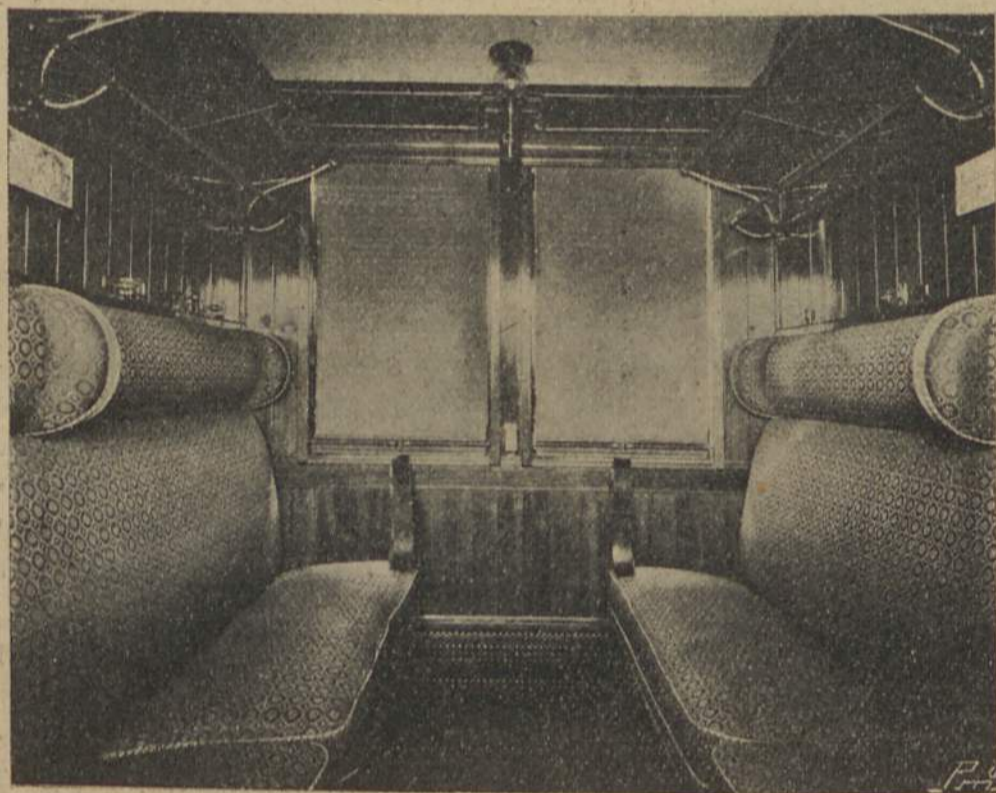
nem perde tempo apreciável, nem tem falta de commodidades, porque os dois trasbordos (mesmo enquanto os houver) em Pampilhosa e Medina, são a horas que pouco incommodam, um às 10 da noite, outro à 1 da tarde, e em sentido contrario às 6 da tarde e 9 da manhã.

A dificuldade até agora existente era a falta de commodidade entre Pampilhosa e Medina, e essa desaparece com o emprego d'estas novas carruagens.



Planta da carruagem

vigas duplas armadas, ligadas por travessas que assentam sobre os dois bogies com triplice suspensão elastica de molas compensadoras, de modo a amortecer completamente os choques e vibrações em marcha; ainda como excesso de precaução, e para evitar qualquer pequena vibração que podesse incomodar o passageiro, foi intercalada entre a caixa e o caixilho uma camada de feltro bastante espessa, forrando-se também o soalho com feltro e «dinoleum» inglez de 1.^a qualidade.



Compartimento de 2.^a classe

Os limites de elasticidade calculados para as molas de choque e tracção garantem uma «démarrage» perfeitamente suave.

O aspecto exterior das carruagens é muito elegante, tendo na architrave em caracteres de bronze o nome da companhia proprietaria e a meio do painel inferior da caixa o monogramma da mesma.

A indicação de serie e classes é feita em placas de bronze polido, com letras de esmalte azul.

Do que rapidamente deixamos dicto e pelas gravuras que acompanham este artigo, poderá o leitor fazer uma ideia do consideravel melhoramento com que a Companhia da Beira-Alta acaba de dotar a exploração da sua rêde, collocando os seus comboios internacionaes em condições de conforto e commodidade que nada teem a invejar ao que de melhor se usa no extranjeiro.

Com estas carruagens, o problema da ligação rapida entre Portugal e a França, por meio de comboios ordinarios, fica perfeitamente resolvido. Quem não pôde ou não quer utilizar o *Sud-express*, serve-se d'estes comboios e

E não só para a 1.^a classe, mas até em 2.^a se pôde já fazer a viagem confortavelmente e com uma economia que attinge quasi 50 % do preço do Sud-Express, sem que, todavia, se perca mais que umas horas em Paris (porque o Sud chega à noite e o ordinario ao meio-dia seguinte) tendo-se, em compensação mais 7 horas e meia de permanencia em Lisboa. No sentido descendente aproveitam-se mais 5 horas e 22 minutos de permanencia em Paris, perdendo-se metade do dia na chegada a Lisboa, porque em vez de se chegar à meia-noite, se chega às 2 e meia da tarde.

Merece, pois, todo o louvor a companhia da Beira-Alta pelos melhoramentos que introduz no seu serviço.



XXIII

Bethlem. — O berço de Jesus. — Um convento industrial. — O tumulo dos Reis. — Jerichó, o Jordão e o Mar-Morto. — Um banho desagradavel.

N'estes artigos, escriptos numero a numero, em que como que fallamos com os nossos leitores, vem a proposito, ao encetar um novo anno, cumprimentá-los desejando que elle decorra feliz a quantos teem a dedicação de nos lerem e acompanharem a nossa digressão «por esse mundo de Christo».

E agora com mais propriedade empregamos esta phrase, porque esta digressão a vamos seguindo pelas terras que mais se consubstanciam com a vida do grande fundador da melhor religião do mundo, onde outro interesse não temos senão a reconstituição mental do Novo Testamento, do qual encontramos um capitulo em cada monumento, um versiculo em cada pedra ou em cada arvore.

Um dos passeios obrigatorios desde Jerusalem é o que se faz, ao sul, a Bethlem, o berço da Christandade.

Uma tarde é bastante para este passeio, porque a distancia, por boa estrada, se percorre, de trem, em pouco mais de uma hora.

O caminho é interessante, começando-se por subir um pouco o monte do *Mar-Conselho*, assim chamado pela tradição christã, segundo a qual Caiphaz reuniu alli os Judeus, n'uma casa de campo, e d'elles ouviu conselhos sobre o genero de morte que devia ser dada ao Redemptor,

Depois, encontramos a fonte onde dizem a Sagrada Familia bebeu agua; mais adiante o tumulo de Rachel.

Entramos depois, na velha cidade, rodeada de campos fertilissimos de magnificas cearas, que, na origem da povoação, lhe deram o nome de *Beit-Lakem* que, em hebreu quer dizer *Casa do pão*.

Ruas estreitas, de casas mais que modestas, mas uma differença de costumes que nos surprehende. E o leitor, que o tenha sido dos artigos anteriores, julgará da nossa admiração se lhe dissemos que as ruas e as casas são notavelmente limpas.

Alem de especialmente agricola, Bethlem é muito industrial. Por toda a parte se trabalha a madreperola, o coral, as madeiras de cedro, de camphora, de sandalo e outras, as pedras do Mar-Morto, fazendo-se rosarios, cruces

Ao lado da basilica é o convento dos Franciscanos, onde se encontra um frade portuguez, que, apesar de alli estar ha muitos annos, nada esqueceu da lingua de Camões.

Tambem no convento dos Franciscanos, em Jerusalem, ha outro Portuguez, frei José, que nos recebeu muito amavelmente e nos mostrou toda a bella organização d'aquella casa, que é mais do que um recolhimento monastico, uma perfeita instituição industrial que fornece muitos artefactos para a cidade e arredores. Ha alli typographia com as mais aperfeçoadas machinas, fundição e serrallaria, serração de madeira, carpintaria e marcenaria, moagem de cereaes e sua panificação, officinas de sapateiro, alfaiate, encadernador e outras.

A seguir vamos a capella do Leite, onde, se diz, a Familia Sagrada esteve escondida, antes da fuga para o Egypto.

Um passeio tambem muito interessante em Jerusalem, que destacaremos, é a visita ao Tumulo dos Reis, que se deve fazer de manhã, porque de lá se vae ao Monte Olivete, de onde se vê toda a cidade á hora em que o sol a illumina de face.

Curiosa a visita d'estas antigas cavernas, para as quaes se desce uma escadaria de vinte e quatro degraus, de oito metros de largura. Pois note-se que ella, a vasta entrada dos tumulos e elles proprios, em numero de 24, é tudo aberto na rocha viva e de uma só pedra.

Mais adiante, a igreja das Carmelitas tem tambem de notavel o claustro, onde ha placas (modernas) de marmore com o Padre-Nosso gravado em 38 linguas. Já se vê que a portugueza figura entre ellas.

Mais abaixo, no jardim de Gethsemani, mostra-se a arvore que se diz (sem viso de verdade) ser a mesma á sombra da qual Jesus se abrigou, orando.

Depois, mais adiante, o tumulo da Virgem, n'uma gruta para a qual se

descem alguns degraus, á capella onde se vêem, nas paredes, 12 placas com o antigo escudo portuguez, offerenda da rainha D. Maria I, e um grande quadro offerecido por D. Carlos de Bourbon.

Para ir ao Jordão e ao Mar-Morto ha que contar com um dia e a manhã de outro.

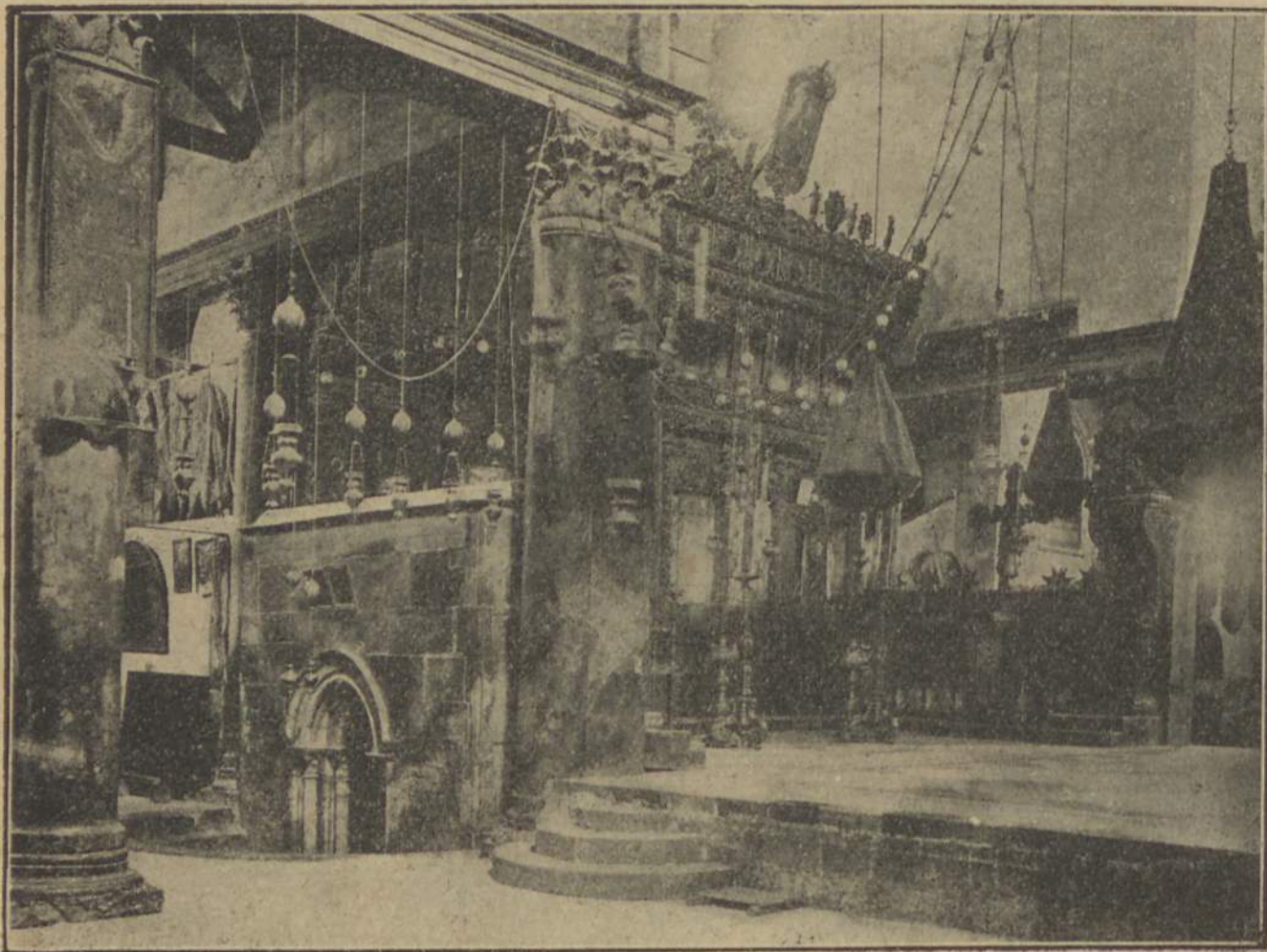
Parte-se em carro de tres cavallos, de manhã cedo, porque temos que evitar o calor nas margens do rio, e que é abrasador, visto estar-se bons 400 metros abaixo do nivel do mar.

Em caminho vemos, á esquerda, o monte onde se abriga um miseravel convento de eremitas, pobres maniacos que se isolaram vivendo apenas de comer ervas, inuteis para si e para o mundo, ao qual não fazem mal, mas tambem não servem para coisa alguma.

Ao fim de 3 horas de marcha, sempre descendo por caminhos muitas vezes pessimos, porque o leito da estrada (?) são grandes pedras sobre as quaes cavallos e trem resvalam, chegamos a Jerichó, onde vamos descansar e almoçar no hotel *Jourdain*, assás mau.

A pequena cidade já não é a do tempo de Christo e essa não era tambem a primitiva. Contentemo-nos em olhar de relance, a actual, que nada tem de interessante senão a chamada *fonte do Sultão* da qual diz a lenda, corria agua salgada, até que Elyseo, o discipulo do propheta Elias, lhe lançou sal, tornando-a doce.

De entre a vegetação que brota n'este oasis, não tentemos encontrar a celebre rosa de Jerichó. Essa já não existe e apenas no hotel se vendem umas aranhas seccas que, dizem, se abrem mettendo-lhes os pés na agua. Assim



Entrada para a Gruta da Natividade

molduras e outros objectos que inundam os bazares da Palestina e chegam até aos da Europa.

Outra nota curiosa, a que já alludimos é o bonito trajo das mulheres d'esta terra, na quasi totalidade christãs, que lhes deixa ver os rostos, em geral de grande belleza, o que dá um aspecto mais interessante á cidade.

Mas o principal a visitar n'ella é a igreja da Natividade, e não tanto a igreja, que é imponente, ou, como de costume, a reunião de igrejas, porque são tres, dos Gregos, Latinos e Armenios, mas a verdadeira gruta onde nasceu o Christo, vendo-se ahi ainda os proprios logares onde a tradição nos faz crer que nasceu Jesus (local que está assinalado por uma estrella de prata), o da adoração dos reis Magos, aquelle onde S. José foi avisado do decreto de Herodes sobre a degolação dos innocentes, onde S. Jeronymo escreveu a Vulgata, onde foi sepultado, etc.

A entrada para a gruta faz-se por tres lados, correspondendo ás partes da igreja que pertencem aos Gregos aos Latinos ou aos Armenios, e a nossa gravura representa, na dos primeiros.

A parte principal da igreja, pertencente aos Armenios, é de vastas dimensões, sustido o tecto por 44 bellas columnas monolithicas de côr rosada.

Para que os differentes cultos que adoram Jesus não se encontrem ou se disputem nas suas ceremonias e visita da gruta, não só ha, como acima dizemos, entradas especiaes para esta, como, na igreja, caminho privativo de cada uma.

De cima dos telhados gosa-se uma vista magnifica sobre os montes da Judeia e o Mar Morto.

succede, mas sem que pareçam rosas, nem sequer flores, sem cheiro, sem belleza.

De novo, no trem, segue-se, ainda por peiores estradas, para o Jordão, o biblico rio onde Jesus foi baptizado.

O caminho é deshabitado, sem vegetação, sem vida, dando razão á passagem da *Judia*, de Thomaz Ribeiro que se refere aos «extensos montes sem relva e paragens sem conforto, onde se estende o Mar-Morto, onde serpeia o Jordão».

O rio, onde chegamos depois de hora e meia de andamento, serpenteia entre arvores altas, e tem, n'aquelle sitio, pouca largura e pouca profundidade. N'elle voga uma barca em que um Beduino nos convida a tomar logar por meia hora, á razão de um franco por pessoa. Não queremos perder occasião de navegar no celebre rio, e lá nos deixamos ir; mas ainda não tinhamos remado dois minutos e já o nosso barqueiro se preparava para voltar ao ponto de partida. Parece que elle considera que as horas teem quatro meias horas, do que o dissuadimos, por gestos, e pela acção energica do nosso remo, na agua, impedindo-o de, com o seu, fazer o barco virar de rumo.

Novo passeio de carro, d'esta vez sem ser por estrada nem mesmo caminhos feitos; vae-se pelos campos, «por onde calha», barrancos aqui, solavancos acolá, até se alcançar a estrada que conduz ao Mar-Morto; hora e meia de caminho.

Morto tão animado é que não esperavamos encontrar. As aguas, de um azul escuro, estavam bastante movimentadas; havia ondas de cristas brancas que o vento impellia.

Em todo o caso, por mais que a grande toalha d'agua lembre de certa maneira os grandes lagos suissos, o Ontario e outros da America, por mais que as montanhas que o rodeiam lhe sejam imponente moldura, nada ha mais triste do que aquelle local, onde a vida falta em todas as suas manifestações. Nem habitantes nas margens, nem casarias sobre as montanhas, nem peixes na agua, nem aves no ar.

Em tão completa solidão, a melancholia assenhoreia-se de nós e aconselha-nos a não permanecer alli.

Que enorme differença entre este mar e o Lago Salgado do estado de Utah, na America do Norte, onde tudo é animação.

Porque a especialidade das aguas do Mar-Morto é tambem serem salgadas, e em tão forte dosagem que um ovo fresco não vae ao fundo, e difficil é tomar-se banho n'ellas, porque o corpo tende a sobrenadar.

Quem mergulhar na agua sae d'ella coberto de uma camada salina, tão espessa que parece pintado a cal, e os peregrinos que lá vão tomar o banho, e os forasteiros que não deixam de experimentar a sensação d'aquella imersão extraordinaria, teem que esfregar fortemente a pelle, ao sahir d'agua para d'ella tirarem todo o sal adherente, porque do contrario, os crystaes de chloreto de sodio seccando, produzem um prurido insupportavel, como se se tivesse esfregado o corpo com ortigas, o que deve ser uma desagradavel recordação do famoso «banho santo».

E não menos o será o cheiro que se conserva no corpo, como que a sardinha salgada.

Jules Meeùs

Soubemos, pelo *Moniteur Industriel* de 30 de Novembro findo, do fallecimento do Sr. Julio Meeùs, fundador da dicta Revista, excellente publicação com quem de ha longos annos fazemos a honrosa permuta.

Apresentamos, pois, á digna redacção do *Moniteur Industriel* a expressão do nosso pesar, bem como á desolada viuva e demais familia enluctada.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Conclusão)

Amortização do 1.º semestre de 1912

1:020 obrigações de 3 % privilegiadas, do 2.º grau.

N.ºs	158—	161 a	167—	2.543 a	2.545—	2.658—
2.670 a	2.674—	3.651—	3.652—	4.183—	4.185 a	4.187—
4.852 a	4.854—	4.857 a	4.873—	4.925 a	4.940—	5.657—
5.658—	6.671—	6.672—	8.139—	9.141—	10.408—	11.018—
11.400—	13.270—	13.271—	15.044—	15.736 a	15.750—	15.754 a
15.756—	16.480—	20.952 a	20.955—	21.116 a	21.118—	21.996 a
22.000—	22.514 a	22.523—	26.266—	26.267—	27.667 a	27.669 a
28.173—	28.174—	28.263—	28.501—	21.502—	29.952—	31.190 a
31.194—	33.443 a	33.447—	35.629—	35.892—	35.893—	36.250—
36.346—	39.001 a	39.010—	39.018 a	39.021—	40.132 a	40.134—
41.143—	41.216 a	41.222—	41.245 a	41.247—	42.283—	42.284—
42.596—	43.048—	43.437 a	43.441—	45.469—	47.099—	47.286—
47.795—	50.736 a	50.740—	50.761—	52.858—	56.931 a	56.933—
57.639 a	57.646—	58.640 a	58.643—	61.606 a	61.608—	62.041—
62.042—	62.045—	62.046—	63.342 a	63.345—	63.399—	63.400—
63.649—	63.650—	63.701—	65.175—	65.188—	65.200—	65.592 a
65.594—	72.251—	72.296—	74.321 a	74.326—	75.417—	76.352—
76.353—	76.883 a	76.886—	78.894 a	78.900—	83.873 a	83.887—
84.075 a	84.082—	84.516—	84.669—	88.010—	88.011—	89.271—
93.424—	93.513 a	93.521—	95.365—	95.366—	96.469—	96.470—
97.067 a	97.081—	99.242—	99.243—	105.053 a	105.066—	109.127—
110.583 a	110.598—	111.168—	116.211 a	116.213—	117.465—	117.512—
119.111—	119.112—	123.840—	125.283 a	125.288—	129.460—	129.461—
133.005 a	133.014—	134.142 a	134.148—	140.955 a	140.964—	143.329—
144.275—	144.276—	145.864—	147.437—	147.438—	148.128—	148.515—
152.070—	152.767—	154.473 a	154.475—	156.415—	156.416—	159.670 a
159.672—	163.327—	163.328—	164.949—	164.954—	165.138—	165.669—
165.670—	166.461—	166.477 a	166.480—	167.468—	167.480 a	167.499—
168.361—	173.103—	176.336 a	176.338—	176.341—	177.571—	177.572—
177.861 a	177.866—	180.046—	180.198 a	180.202—	181.388—	183.439—
183.440—	184.236—	185.715 a	185.721—	186.212—	186.213—	187.147—
187.148—	188.142—	189.803 a	189.805—	190.183—	190.187—	191.679—
193.087—	193.884—	196.889—	197.602—	198.118 a	198.124—	198.976—
199.842—	199.843—	200.535—	200.536—	201.884 a	201.886—	202.706—
203.425—	203.426—	206.572—	209.023—	209.654 a	209.657—	209.847 a
209.849—	210.027 a	210.029—	210.429—	210.618—	210.619—	211.097 a
211.099—	211.849 a	211.859—	212.061—	212.062—	213.359 a	213.364—
213.574—	213.576—	214.067 a	214.069—	214.091 a	214.110—	214.114 a
214.139—	215.296 a	215.301—	215.992—	215.993—	218.746—	220.516—
222.345—	222.346—	223.575 a	223.577—	223.987—	223.988—	224.515—
224.636 a	224.638—	224.748—	227.256 a	227.301—	229.297 a	229.303—
229.594—	229.595—	229.919—	229.920—	231.001 a	231.017—	232.172—
232.193 a	232.195—	234.301 a	234.304—	235.115 a	235.117—	235.513—
235.514—	237.859—	239.927—	239.928—	241.070 a	241.072—	243.849—
243.851 a	243.854—	244.935—	244.936—	245.283—	245.284—	248.534—
249.163 a	249.165—	249.208—	251.463—	251.476 a	251.479—	251.613—
252.607—	253.823 a	253.825—	255.586—	256.522 a	256.532—	258.148—
258.149—	259.623 a	259.627—	266.465—	266.715 a	266.749—	266.752—
266.753—	268.149—	268.186—	268.187—	268.229—	268.230—	268.656—
271.696 a	271.698—	275.313—	275.314—	279.603 a	279.606—	279.692 a
279.699—	280.802 a	280.806—	280.837—	280.838—	280.925 a	280.930—
281.184 a	281.186—	285.807 a	285.809—	286.146—	288.444—	288.924—
288.926—	289.958—	290.568—	290.727 a	290.729—	291.115 a	291.118—
294.330—	294.413—	296.084 a	296.088—	298.309—	300.518—	304.286 a
304.741—	305.156 a	305.161—	306.837—	310.939 a	310.941—	311.431—
311.432—	311.434—	311.544—	311.545—	311.861—	311.862—	314.074—
314.187 a	314.194—	314.425—	314.426—	314.561 a	314.563—	315.644—
318.267—	318.268—	319.974—	322.603 a	322.605—	322.726—	323.463 a
323.465—	329.360—	330.836 a	330.887—	330.903 a	330.923—	330.991 a
331.000—	334.683—	336.310 a	336.314—	339.117—	339.118—	341.326—
343.856 a	343.859—	345.276—	346.309—	346.310—	347.812 a	347.814—
348.047—	350.626—	352.243 a	352.247—	352.291 a	352.294—	355.165—
357.091 a	357.095—	359.609 a	359.612—	360.405—	360.406—	362.355 a
362.357—	365.253—					

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

120 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau.

N.ºs	2.712 a	2.720—	4.166—	6.965—	7.968—	7.969—
8.399 a	8.403—	10.143—	10.144—	10.146—	10.147—	13.475 a
13.478—	14.308—	17.181—	18.207—	18.540—	22.020 a	22.023—

22.031—22.032—22.047—22.048—22.078—22.079—29.457 a
29.459—31.473—32.881 a 32.885—32.887 a 32.895—35.769 a
35.784—39.542 a 39.545—39.631—39.632—39.850 a 39.868—
42.281—42.282—45.144—45.940 a 45.942—46.812—58.282—
58.283—58.927—59.486 a 59.488—61.311—62.097—62.098—
62.228—62.645—63.144—63.361—63.822.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

50 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau.

4 títulos de 5 obrigações: N.ºs 966—1.319—1.320—1.483.

30 Títulos de 4 obrigação:

N.ºs 2.335 a 2.339—2.505—5.042 a 5.047—6.186
6.187—8.469—8.470—8.507—8.508—8.760 a 8.762—
10.495—10.500—10.501—10.859—10.917—11.409—12.175—
14.654—15.943.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

Banco Nacional Ultramarino.—Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 15 obrigações de 4 1/2 %, coupon, emitidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques, foram extrahidos os seguintes numeros:

33—791—852—1246—1274—2104—2521—2729—4173—5161—
5634—5674—6024—6192—8048.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 31 de dezembro de 1912, terá logar na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis, das 10 da manhã á 1 e meia da tarde, com excepção dos sabbados, em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro de todas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os estatutos deste Banco, ao sorteio de 276 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas em virtude da carta da lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 16 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

De 6 por cento

8	1.034	1.602	2.476	3.390	4.350	5.307	6.455	7.135	7.753	8.663
55	1.064	1.614	2.572	3.396	4.426	5.310	6.460	7.137	7.666	8.710
75	1.071	1.614	2.653	3.413	4.439	5.348	6.488	7.159	7.820	8.780
118	1.074	1.671	2.687	3.420	4.465	5.366	6.531	7.193	7.829	8.810
291	1.086	1.695	2.715	3.519	4.532	5.391	6.600	7.197	7.917	8.894
303	1.118	1.746	2.736	3.528	4.567	5.397	6.626	7.209	7.965	8.915
317	1.146	1.774	2.779	3.545	4.602	5.406	6.689	7.215	7.988	8.916
329	1.181	1.909	2.805	3.582	4.633	5.414	6.723	7.251	8.022	8.950
361	1.208	1.951	2.815	3.649	4.697	5.504	6.757	7.299	8.027	8.966
381	1.228	1.963	2.816	3.697	4.734	5.556	6.810	7.347	8.037	8.996
391	1.232	2.043	2.820	3.734	4.758	5.564	6.814	7.385	8.040	9.000
398	1.242	2.071	2.848	3.736	4.793	5.647	6.823	7.409	8.079	9.020
401	1.291	2.076	2.887	3.770	4.834	5.684	6.841	7.443	8.096	9.029
455	1.319	2.108	2.925	3.863	4.847	5.743	6.846	7.456	8.148	9.032
539	1.355	2.113	2.932	3.872	4.882	5.746	6.856	7.476	8.167	9.070
550	1.373	2.150	2.954	3.879	5.006	5.777	6.876	7.502	8.183	9.089
571	1.390	2.189	2.995	3.973	5.024	5.825	6.877	7.522	8.295	—
575	1.417	2.236	3.016	3.985	5.047	5.850	6.907	7.536	8.372	—
576	1.456	2.285	3.024	4.024	5.054	5.860	6.908	7.537	8.427	—
678	1.505	2.316	3.083	4.089	5.088	5.905	6.916	7.584	8.430	—
825	1.518	2.324	3.125	4.114	5.144	5.909	6.925	7.618	8.432	—
828	1.527	2.333	3.163	4.120	5.166	5.973	6.927	7.621	8.438	—
848	1.564	2.338	3.255	4.180	5.168	6.215	7.022	8.618	8.485	—
880	1.578	2.438	3.312	4.255	5.216	6.217	7.058	7.694	8.563	—
926	1.587	2.456	3.338	4.257	5.298	6.347	7.082	7.697	8.587	—
930	1.596	2.461	3.388	4.271	5.302	6.365	7.116	7.747	8.629	—

De 4 1/2 por cento

803—1.998—2.036—2.805—2.849—4.138—5.516—6.240—7.118—
7.465—8.044—8.098—8.448—8.696—9.990—11.132.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1913, realiza-se na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados) das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, na sua Succursal no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1912. Egualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres—Comptoir National d'Escompte, com a apresentação dos respectivos titulos.

Tendo-se procedido hoje em conformidade com o artigo 22.º dos estatutos d'este Banco ao sorteio de 270 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1904, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

221 a	230	7.901 a	7.910	13.861 a	13.870	23.151 a	23.160
981 »	990	7.961 »	7.970	17.021 »	17.030	23.911 »	23.920
1.151 »	1.160	8.121 »	8.130	18.161 »	18.170	24.831 »	24.840
2.441 »	2.450	8.521 »	8.530	18.931 »	18.940	25.911 »	25.920
2.931 »	2.940	9.981 »	9.990	20.691 »	20.700	26.231 »	26.240
4.721 »	4.730	10.071 »	10.080	21.211 »	21.220	27.651 »	27.660
7.501 »	7.510	13.841 »	13.850	22.241 »	22.250	—	—

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores d'estas obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1913, realiza-se na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados), das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1912. — O Governador — *Luiz Diogo da Silva*.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.—*Serviço de Titulos.*—São prevenidos os portadores d'obrigações d'esta Companhia de que, a datar de 31 de dezembro de 1912, será pago o coupon n.º 16, relativo ao 2.º semestre de 1912, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de 7 francos cada, liquido do imposto em França:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.

Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.ª, 10, rua dos Fanqueiros.

No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque sobre Paris, que vigorar no dia da apresentação, e com excepção do imposto de rendimento, nos termos do art. 5.º da Lei de 29 de Julho de 1913 e do Decreto de 24 d'Outubro de 1905.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de Janeiro de 1908 conforme o disposto no titulo 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros: 1:854, 6:937, 7:252, 7:719, 7:816, 8:974, 9:092, de 450\$000 reis e 10:420, 11:945, 13:453, 14:475, 14:905, 15:088, 15:937, 17:022, 18:654, 19:424, 22:835, 23:124, 23:198, 25:376, 25:396, 26:744, 27:521, 28:174, 28:970, 29:198, 30:611, 30:638, 31:181, 31:677, 32:051, 32:381, 32:651, 35:884, 26:538, 39:416, 41:722, 43:084, 45:919, 47:803, 50:841, 50:959, 51:794, 52:601, 56:417, 56:542, de 90\$000 reis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de Janeiro de 1913.

No Porto, na sede da Companhia, rua do Bellomonte n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westendorp & C.ª

Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.—Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio de obrigações da serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 12 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 35:946 a 35:950 e 49:865 a 49:865.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie, relativa ao 2.º semestre de 1912 começará no dia 2 de Janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º das onze horas da manhã ás duas da tarde, e continuará em todos os dias uteis, até 18 do referido mez, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto, na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão, e no Banco Alliança.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1912.

O espaço escasseia-nos para esta secção, mas não faz grande falta porque pouco ha que dizer no que respeita a providencias governativas que interessem ás finanças do thesouro.

Apenas um decreto sahiu,—o dos ratos—coitado, tão original tão grotesco que, morreria sob uma cascata de ridiculo se o não matasse o facto de, representando um novo imposto e não tendo sido votado pela camara dos deputados, o artigo 23 da Constituição se oppôr á sua promulgação.

O governo manteve-se em crise durante toda a quinzena, e em crise passa de um anno para o outro.

Por consequencia, providencias governativas, zero em toda a linha. Vê-se bem que, nos primeiros annos da republica, como nos ultimos da monarchia, só se trata de fazer politica; de administração ninguem cuida; não é precisa; o paiz que soffra.

*

As liquidações do fim do anno fizeram-se sem difficuldade por os devedores se terem prevenido a tempo e tambem por serem de pouca importancia as operações dos nossos mercados de fundos nós ultimos tempos, em resultado da natural reserva que se tem caracterizado por uma diminuição de operações, vistos os receios que a questão balkanica tem suscitado, o estado de latente inquietação em que a situação interna mantem os espiritos.

As cotações tanto dos fundos do Estado como dos particulares, mantiveram-se com pequenas oscilações.

As acções da Companhia Portugueza tiveram uma leve subida e as da Nacional baixaram ainda, a 3\$900 reis, apesar de ser sabido que esta companhia, completará, no anno que finda hoje, o seu fundo de reserva, ficando assim, no anno que amanhã entra, o saldo das suas receitas de exploração absolutamente livre para fazer face aos encargos do juro das obrigações, e com sobra, o que lhe permittirá, salvo um caso extraordinario, recommençar a dar um pequeno dividendo ás suas acções.

Os cambios afrouxaram de novo, devido á grande quantidade de papel do Brasil que os possuidores se tem apressado a descontar, vista a tendencia da divisa Londres, para uma nova baixa por motivo da realizacão de importantes lotes de coupons, pagaveis em ouro, que já começou ha dias a effectuar-se, como dissemos na revista anterior, e mais se accentuará nos primeiros dias de janeiro.

Esta abundancia de papel permittiu á praça do Porto fazer face a um importante pedido de cambias, em Lisboa, offerecendo se logo d'alli 150.000 libras, o que evitou um agravamento de situação cambial

Hoje ficou a libra a 5,070 réis, venda, e comprava-se a 5,020 réis.

O Rio Londres fechou a 16 3/8, 14,656 réis fracos por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 14 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 9/16	47 7/16	47 1/4	47 1/8
» 90 d/v	47 3/8	—	47 15/16	—
Paris cheque.....	602	604	605	606
Berlim »	247	248	248	249
Amsterdam cheque	417	419	420	422
Madrid cheque	930	940	940	950

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

Bolsas e titulos	DEZEMBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	26	27	28	30	31	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38,85	39,10	39,15	39,10	39	37,50	38,90	—	37,15	37,10	37,10	37	37	—
Divida Interna 3% coupon.....	37,60	37,60	—	37,50	—	37,40	—	37,25	37	37	—	37	37	—
» 4% 1888, c/premios.....	20,450	20,450	—	20,400	—	—	—	20,300	20,300	—	20,300	—	20,350	—
» 4 1/2% 1888/9.....	—	—	54,500	—	—	54,300	—	—	—	—	—	54,000	54,000	—
» 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	47,500	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 1905 c/premios.....	8,800	—	8,800	—	—	—	8,850	8,850	—	8,800	—	—	8,850	—
» 4 1/2% 1905, (C.os de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,700	—	—
» 5% 1909, ob. (C.os de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	79,500	—	—	79,000	—	—	—	—
» Externa 3% coupon 1.ª série.....	65,800	65,900	65,900	66,000	66,000	66,000	66,000	—	66,000	66,000	66,100	66,000	66,000	—
» 3% 2.ª série.....	64,800	64,800	64,800	65,000	—	64,900	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 3.ª série.....	68,300	—	—	—	68,700	—	68,700	—	—	68,700	—	—	68,600	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98,100	—	—	98,000	—
Accões Banco de Portugal.....	155,900	156,000	156,000	—	—	—	—	156,500	156,500	—	156,500	156,500	—	—
» Commercial de Lisboa.....	—	—	—	132,000	—	—	—	—	—	—	—	132,000	—	—
» Nacional Ultramarino.....	—	—	—	100,000	100,000	—	—	99,800	—	—	99,500	—	—	—
» Lisboa & Acores.....	—	—	—	100,000	100,000	—	—	—	—	—	—	100,600	100,500	—
» Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,000	—
» Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	68,000	—	68,000	68,000	68,000	—	67,500	—	—	67,800	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	58,700	58,800	58,500	58,800	58,900	58,900	—	59,000	58,500	59,500	60,000	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	89,000	89,000	—	—	89,000	—	—	—	—	89,000	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,000	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	49,800	—	49,800	49,800	49,800	—	49,650	49,650	49,800	49,800	49,800	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,000	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	16,000	16,000	—	—	—	—	16,000	—	16,000	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	67,800	—	—	67,800	—	—	—	68,000	—	67,800	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	61,500	61,500	—	—	61,500	61,700	61,700	—	61,700	—	—	61,700	—
» predias 6%.....	—	89,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,000	—	—	—	—
» 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série.....	—	—	—	64,95	—	—	—	—	—	—	64,75	64,50	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	320	—	320	322	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	35	36	37,50	35,50	35,25	—	35,75	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	424	423	425,50	—	—	426,50	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	306	307	307	—	—	309,25	309	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..	311	312	311	—	312	310	312	312	—	313	314	313	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..	246	246	245	245	—	—	245	245	—	245	245	245	—	—
» Companhia da Beira Alta.....	285	285	285	—	285	285	285	284	—	285	280	285	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	163	166	165	163,50	163,25	165	164	—	—	163,50	163,50	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	64,50	64,50	64,50	64,50	64	64	64	64	—	64,50	64,75	64,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	86,93	86,25	—	87	—	—	87,30	86,50	—	—	—	86	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas			Reis		Reis		Reis		Reis
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... (Rede geral Vendas Novas... Coimbra a Louzã.	16 Dezembro	1.073	6.483.273.000	1.073	6.117.742.000	+365.531.000	6.042.193	5.701.530	+340.663
	»	70	142.734.000	70	116.953.000	+25.781.000	2.039.057	1.670.757	+368.300
	»	29	32.035.000	29	28.748.000	+3.287.000	1.104.655	991.310	+113.345
Sul e Sueste.....	20	681	1.981.106.147	681	1.811.987.241	+169.118.906	2.909.113	2.660.774	+248.339
Minho e Douro.....	10	433	1.775.971.000	433	1.771.479.809	+4.491.191	4.101.549	4.091.177	+10.372
Beira Alta.....	25 Novembro	253	529.573.107	253	496.230.296	+33.342.811	2.093.174	1.961.384	+131.790
Companhia Nacional.....	»	185	163.042.344	185	156.659.655	+6.382.689	881.309	846.808	+34.501
Guimarães.....	30 Setembro	56	111.556.015	56	115.479.450	-3.923.435	1.992.071	2.062.133	-70.062
Porto á Pova e Famalicão.....	»	64	104.653.988	64	109.306.563	-4.652.575	1.635.218	1.707.915	-72.697
Hespanholas			Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas
Norte de Hespanha.....	10 Dezembro	3.681	141.560.144	3.681	128.916.936	+12.643.208	38.450	35.022	+3.428
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	»	3.664	123.405.178	3.664	111.885.917	+11.519.261	33.680	30.536	+3.144
Andaluzes.....	»	1.083	25.938.734	1.083	23.215.476	+2.723.258	23.950	21.436	+2.514
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	10	777	9.726.891	777	9.175.734	+551.157	12.518	11.809	+709
Lorca a Baza e Aguilas.....	21	168	3.757.847	168	2.888.860	+868.987	22.368	17.195	+5.173

Diario de Noticias — Natal de 1912

Recebemos e agradecemos o numero-brinde do *Diario de Noticias*, para o Natal do anno findo. Primoroso como sempre, insere magnifico texto litterario e optimas gravuras, nitidamente impressas nas afamadas officinas do *Commercio do Porto*.



NOVO SYSTEMA DE CAMINHO DE FERRO

Um engenheiro inglez, Lewis, inventou recentemente um novo systema de transporte pelo caminho de ferro, dos mais curiosos e ácêrca do qual o *Bulletin de la Société des Ingénieurs Civils* deu informações muito completas.

O systema do Sr. Lewis baseia-se no emprego d'um parafuso sem fim, collocado entre os rails e seguindo por todo o percurso.

Este parafuso gira sob a acção d'uma serie de motores electricos, e arrasta as carruagens, que são munidas d'um systema de dentes em contacto com o filete do parafuso.

A caracteristica d'este parafuso é que o seu passo não é constante. Muito curto nas estações, alonga-se gradualmente nos intervallos que as separam. Por consequencia, a velocidade é muito fraca nas estações (800 metros á hora, approximadamente), o que permite aos passageiros subir e descer sem que o trem pare completamente, e é maior fóra das estações (atinge 40 kilometros á hora).

Uma consequencia interessante é que as carruagens se approximam muito nas estações e afastam-se no resto do percurso.

O novo meio de transporte permitiria, segundo o Sr. Lewis, fazer desfilar 10.000 passageiros sentados, por hora, deante das estações, e apresentaria uma grande segurança, ao mesmo tempo que uma redução consideravel de pessoal; com effeito, elle não exige, nem machinista, nem freio, nem signaes, nem atrellagem, etc.

Pelas experiencias, já feitas em pequenos percursos, o systema seria muito realizavel e d'um funcionamento muito regular.



Novo canal na ilha de Cuba

Não contentes ainda os Estados-Unidos com a proxima abertura do canal do Panamá, o util melhoramento, que lhes permitirá a livre passagem do Atlantico para o Pacifico e lhes proporcionará a defesa de ambas as costas com as mesmas forças navaes, intentam n'este momento a abertura d'um outro canal, atravessando a ilha de Cuba de norte a sul, que, além de lhes vir augmentar a importancia d'aquella via estrategica, evitaria tambem o regresso pelo Passo-dos-Ventos, ganhando-se d'este modo um dia e meio, no trajecto.

Com a abertura d'estes canaes, a viagem da Inglaterra para a Nova-Zelandia ficará reduzida, no seu percurso, a menos 5.000 kilometros, e, de futuro tambem, a viagem da Europa ao Japão e Oceania será feita pelo Panamá, d'onde resultará logo uma desvalorização sensivel para o canal de Suez, cujas tarifas baixarão notavelmente. Vê-se pois, que, debaixo do ponto de vista commercial, estes canaes virão modificar as actuaes rotas maritimas.

Como é Cuba o paiz mais fortemente interessado n'esta obra formidavel, formou-se alli uma sociedade, que utilizará todo o material e pessoal empregado n'este momento no canal do Panamá, logo que este esteja concluido.

De grande interesse é para Portugal, a abertura d'estes dois canaes, do Panamá e de Cuba, visto como, alterando elles grandemente a rede das rotas maritimas, e sendo Lisboa um porto que deveria ser considerado como um caes da Europa, muito os nossos governos deveriam pensar no caso, predispondo Lisboa ao desempenho d'esse pesadissimo e honroso encargo.

A TELEGRAPHIA SEM FIOS E A GUERRA

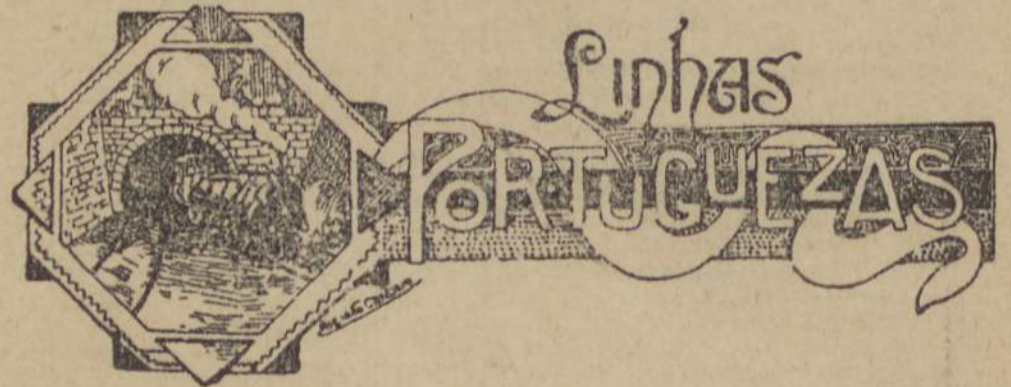
Uma estação radiographica turca que se achava instalada nos arredores de Smyrna foi destruida pelo couraçado italiano *Pisa*, e quem presenciou de perto este facto declara que foram necessarios mais de 200 tiros para a sua completa destruição. Este acontecimento teve como consequencia a ficar o Turquia sem nenhuma estação radiographica na actual guerra e reduzir á inutilidade os aparelhos installados nos navios de guerra, que aliás eram do antigo modelo.

Pouco antes do rompimento das hostilidades, o governo ottomano tinha feito a aquisição de duas estações portateis de telegraphia sem fios, systema *Telefunken*, e que tinham sido enviadas para o campo de operações.

Ao contrario do que se dá com a Turquia, os restantes Estados balkanicos acham-se bem providos de aparelhos dos systemas *Telefunken*, *Marconi*, *Poulsen*, e installações feitas pela «Société Française Radio-électrique de Paris».

Nas estações de Athenas e de Varna existem aparelhos *Marconi* dos typos mais aperfeiçoados que as põem em constante ligação, e todo o territorio da guerra está sob o seu raio d'acção.

Muitos dos cruzadores e couraçados gregos estão munidos de installações modernas, assim como existem aparelhos de telegraphia sem fios a bordo de quasi todos os navios mercantes gregos e bulgaros, que estão sempre aptos a communicar com as estações terrestres de Athenas e de Varna.



Penafiel á Lixa. — A Companhia do Caminho de ferro de Penafiel á Lixa, requereu ao Governo, a exemplo do succedido com outras companhias de linhas ferreas, a necessaria auctorização para prolongar a sua linha ao longo das estradas n.ºs 33 e 36, até á povoação de *Entre-os-Rios*.

Fundamenta a Companhia o seu pedido, no facto de ter recebido ofertas monetarias, de um grupo de banqueiros e capitalistas, para a construcção alludida, mas sob condição de ser esta executada immediatamente, e cedendo o Sr. Cerqueira Magro, como concessionario da linha ferrea de Penafiel a Entre-os-Rios e Paiva, os seus direitos de prioridade.

Torres-Figueira a Alfarellos. — O *Diario do Governo* publicou em 27 do passado dezembro, uma portaria approvando a garantia de juros, proveniente da medição da linha de Torres-Figueira a Alfarellos, na importancia de 13:844\$678, pagos pelos exercicios de 1913 a 1914, á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Carregado á Merceana. — O deputado Sr. João Gonçalves instou junto do Governo por que se mande proceder urgentemente á construcção d'este caminho de ferro.

Valle do Vouga. — A Commisão municipal administrativa e as Juntas de parochia de Vallongo, Prestimo e Macieira, do concelho de Agueda, representaram pedindo a creação de uma estação na linha ferrea do Valle do Vouga, a leste de Carvalhosa, na freguezia de Vallongo.

Beira-Alta. — A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira-Alta submetteu a approvação do Governo, a pri-

meira ampliação à tarifa especial n.º 8 (G. V.) respeitante a bilhetes de ingresso nas plataformas das estações.

S. Thomé. — Terminou a 23 de dezembro passado, o prazo do concurso para a construção de varios caminhos de ferro, em S. Thomé. Apresentou-se apenas um concorrente, o deputado Sr. Ezechiél de Campos, cuja proposta ficou de ser estudada superiormente.



Hespanha

O Conselho de administração do Caminho de ferro do Norte, approvou um novo regulamento destinado às pensões de reforma, para viúvas e orphãos, e que vigorará a partir de 1 de Janeiro, isto é, hoje.

O regulamento em questão apresenta uma nova e importante melhoria, em favor de todo o pessoal, que passará a gosar do direito à reforma, sem soffrer diminuição nenhuma nos ordenados.

Além d'isto, concedem-se abonos para casas a certas categorias de empregados, que se não encontrem alojados em edificios pertencentes à Companhia, e também a gradação dos ordenados foi revista em sentido muito favoravel para os empregados.

O conjuncto d'estas vantagens concedidas ao pessoal, representa para a Companhia um accrescimento de despesa annual calculado em cerca de 3 milhões e meio de pesetas (665 contos de reis).

Esta Companhia do Norte é, em Hespanha, uma das que sempre maior interesse tem demonstrado pelo bem-estar do pessoal, em cujo beneficio tem feito importantes desembolsos.

Belgica

Foi já resolvido pelo governo belga o fazer-se concurso para a adjudicação do fornecimento de locomotivas e vagões previsto para 1914. O concurso será só até ao fim do anno. Em virtude de uma lei recente, o ministro dos Caminhos de Ferro está auctorizado a encommendar, anticipadamente, material para um periodo de tres annos, á razão de 24 milhões por anno, para 1912 e 1913. Estas encommendas já foram feitas. Restam, pois, só, as de 1914.

Entretanto, a Belgica acaba de encommendar, ás fundições nacionaes, 100.000 toneladas de rails, bem como 12.000 a 13.000 toneladas de accessorios, correspondentemente a esta porção de rails. Esta encommenda de rails e accessorios escalonar-se-ha por todo o anno de 1913.

apoios, para a ponte sobre a ribeira de Campilhas, da linha do Sado.

A base de licitação é de 12:000\$000 reis e o deposito provisorio de 100\$000 reis.

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás 15 horas do dia 2 do referido mez.

O programma do concurso e do caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na séde da 2.ª Secção de Construcção em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

No dia 3 de Fevereiro pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construcção e montagem de um tramo metallico de taboleiro inferior, com 60 metros entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira de Campilhas, da linha do Sado, ficando assim sem effeito o annuncio que, para a construcção da mesma ponte, foi publicado no *Diario do Governo* n.º 293, de 14 do corrente, p. n.º 4:456.

A base da licitação é de 12:000\$000 reis, e o deposito provisorio de 300\$000 reis.

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

O deposito provisorio deve ser feito até as quinze horas do dia 1 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção e estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da 2.ª secção de construcção em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados, todos os dias uteis, das dez ás dezasseis horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 6 de Janeiro de 1913, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

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

Fornecimento d'oleo mineral escuro

No dia 13 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas d'oleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis, das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 1 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º10, de construcção de terraplenagens do ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 9:686\$000 reis e o deposito provisorio de 243\$000 reis.

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás 15 horas do dia 2 do referido mez.

O programma do concurso e do caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na séde da Secção em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Construcção da linha do Sado

No dia 1 do corrente mez, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada de construcção e montagem de um tramo metallico de taboleiro inferior, com 60m,0, entre os eixos dos

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

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

ANIMATOGRAPHO

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Todas as noites *soirées* elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. A's segundas, quintas e domingos, *matinées* com programmas variados. Sempre os mais escolhidos *films* da actualidade.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.— 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitáveis comodidades e asseio; tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodrê	P. Arcos	C. Sodrê	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 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
f 5 20	5 51	f 6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
f 6 50	7 21	8	8 30
w 7 20	7 50	w 9 45	10 15
7 49	8 19		
w 8 57	9 28		
10 5	10 41		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodrê	Cascaes	C. Sodrê	
6	7 8	5 24	6 30
b 7 15	8 6	6 25	7 31
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7
b 8 20	9 11	7 50	f 8 57
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	f 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	f 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
b 5 45	f 6 36	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
f 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 6
b 10	10 51	10 43	w 11 45
10 35	w 11 38	11 25	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	i 1 55
b 11 55	w 12 45		
b 12 50	1 26		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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 59

Mais os de Cintra.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 35	4 45	f 6 40	6 50
5 5	5 13	f 9 52	10
7 45	7 57	f 7 25	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 43	11 26
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
2 53	3 36	5 34	6 13
4 5	4 48	6 42	7 29
7 1	7 38	7 53	8 36
7 48	8 28	8 50	9 34
9	9 43	10 42	11 26
10 36	11 19	11 40	12 24

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 58	8 14	5 42	6 58
10 12	11 32	7 5	8 29
1 44	3 2	8 40	10
a 5 9	6 1	11 45	1 11
5 42	7 4	3 19	4 46
11 53	1 13	9 8	10 34
1 18	2 36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 22	10 44	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 25	11 4	5 20	11 5
5 8	10 14	12 7	5
		7 35	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 25	11 23	7 30	11 5
		5	8 10
		11 40	4 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R.	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 11 30	2 45	a 7 8	10 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 17	7 12	6
9 25	8 46	a 8 39	2 31
11 36	11 41	3 49	1 13
d 6 17	e 1 15	a 5 55	11 53
a 6 55	12 30	8 5	6 25
9 35	7 41		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entronc.	Porto	
e 4 34	2 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	a 2 31	
l 5 2	10 10	8 30	a 6
8 10	8	l 9 48	2 45
9 35		5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	a 2 31	
a 5 2	l 12 10	6 45	a 6
8 10	7 40	6 24	1 13
9 35			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	a 2 31
8 10	10 2	3 45	a 1 13
9 35			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	
5	9 56	5 43	9 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Caldas	Lisboa	
7 55	1	2	6 59

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	5 45	12 23
4 20	12 46	3 45	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
4 20	12 54	3 5	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
12 45	6 57	8 36	2 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
3 22	11 7	2 50	9 49

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 1	11 25	5 7

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 50	6 48	11 25	1 3
		10 50	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louzã	Coimbra	
3 59	6 12	6 28	8 35
11 35	1 52	2 8	4 16
4 51	7 4	7 20	9 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	10 40	11 37
12 40	1 33	4 12	5 9
5 17	6 13	9 50	10 53
8 46	9 38	11 10	12 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
6	7 28	5 30	7 12
4 10	5 38	8	9 39
12 16	1 53	6 14	9 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10 18	2 47	6	8 26
2 27	4 51	11 27	2
6 41	9 31	7 10	9 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Moura	Lisboa	
8 35	4	6	1 40
8 40	3 15	1	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Beja	Tunes	Beja	
7 40	2 56	5 5	12 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	V. R. S. Ant.	Lisboa	
8 35	7 40	9 20	8 15
8 40	8 50	5	6 35

PART.	CHEG.
-------	-------

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

AVISO AO PUBLICO**I.º Aditamento á Classificação Geral****PEQUENA VELOCIDADE**

A partir de 1 de Janeiro de 1913 a Classificação Geral, em vigor desde 20 de Janeiro de 1912, é modificada como a seguir se indica:

Rubricas novas	Classes da tarifa geral	Numeros das tarifas especiaes internas applicaveis			Carga minima dos vagões completos Toneladas	Rubrica a eliminar	Classes da tarifa geral	Numeros das tarifas especiaes internas applicaveis			Carga minima dos vagões completos Toneladas
Xaropes medicinaes	1	-	-	-	-	Xaropes	1	-	-	-	-
Xaropes refrigerantes (bebidas)	1	2	-	-	-						

Lisboa, 19 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.166

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.º 861

950 exemplares



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 INTERNA N.º 2 DE PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Janeiro de 1913 a classificação de mercadorias da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade fica modificada como segue:

Rubricas novas	Grupos para vagões completos	Séries	Minimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiaes	Rubrica a eliminar	Grupos para vagões completos	Séries	Minimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiaes
			Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas					Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas	
Bebidas não designadas.....	2	1. ^a	50	—	—	Bebidas não designadas.....	3	3. ^a	50	—	—
Xaropes refrigerantes (bebidas)....	2	1. ^a	50	—	—						

Ficam em tudo o mais em vigôr as condições da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 19 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2:167

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Valle do Vouga***AVISO AO PUBLICO****Via a seguir**

A partir de 1 de Janeiro de 1913, os transportes entre as estações d'esta Companhia, ou que por ellas passem em transito, e as do Caminho de Ferro do Valle do Vouga serão encaminhados pela via mais curta, Aveiro ou Espinho, conforme o caso, tendo em vista o quadro seguinte:

Estações e apeadeiros dos Caminhos de Ferro Portugueses	Estações e apeadeiros do Caminho de Ferro do Valle do Vouga																			
	Espinho-Vouga	Sampaio-Oleiros (ap.)	Paços de Brandão (ap.)	S. João de Ver (ap.)	Villa da Feira	S. João da Madeira	Couto de Cocujães	Oliveira d'Azemeis	Ul	Pinheiro da Bemposta	Branca (ap.)	Albergaria-a-Nova	Albergaria-a-Velha	Mourisca	Agueda	Eirol (ap.)	S. João de Loure (ap.)	Eixo	Aveiro	
ESPINHO-PRAIA e quaisquer estações ao norte desta	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pedreira (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sisto (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Paramos (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ESMORIZ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cortegaça (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Carvalheira (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
OVAR	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vallega (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Avança (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ESTARREJA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Canellas (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cacia (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
AVEIRO e quaisquer estações ao sul desta	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

1 - Via Espinho. 2 - Via Aveiro.

Os expedidores tem, comtudo, a faculdade de escolher a via que as remessas devem seguir, camprindo ao pessoal do caminho de ferro observar estritamente o que a tal respeito fôr indicado na respectiva nota de expedição.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.161

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.º 2459

GRANDE VELOCIDADE

AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 11

Em applicação desde 25 de Dezembro de 1912

Transporte de carros automoveis para passageiros

Entre quaesquer estações d'esta Companhia

Minimo de percurso ou pagando como tal 50 kilometros

Preço de transporte por vehiculo e kilometro	100 reis
Maximo de transporte cobravel por vehiculo	20\$000
Serviço braçal (carga, descarga, evoluções e manobras por vehiculo)	700

CONDIÇÕES

- 1.^a — Só é permittido transportar nos automoveis os accessorios do vehiculo taes como: pneumaticos protectores ou outras peças de sobrecelente, que é de uso os carros virem providos.
Nos automoveis não é permittido transportar recipientes com gazolina ou qualquer outro liquido inflamavel, nem quaesquer outros objectos que não sejam propriamente accessorios do vehiculo.
- 2.^a — Esta Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por atrasos, perdas, avarias ou incendio que possam dar-se por accidentes ou quasquer outros motivos.
- 3.^a — Esta Companhia só se obriga a effectuar o transporte de automoveis nos comboios que, conforme o horario em vigor, façam serviço de grande velocidade sem restricções.
- 4.^a — A presente tarifa poderá ainda ser applicavel a estes transportes em pequena velocidade, pagando porém metade dos preços acima estabelecidos tanto para o transporte como para o maximo cobravel.
- 5.^a — O transporte de automoveis pertencentes aos socios do **Automovel Club de Portugal** ou de qualquer outro Club Automobilista, legalmente constituido, que de futuro se estabeleça, effectuar-se-ha em grande velocidade, pagando comtudo a taxa correspondente á pequena velocidade. Para gosar d'esta concessão é indispensavel que o socio expedidor apresente o seu bilhete de identidade, do qual deverá constar o numero do automovel que pretende expedir.
Na nota de expedição será indicado o nome do Club, o numero do socio e do automovel.
- 6.^a — A Companhia declina toda a responsabilidade pelas dificuldades que os expedidores ou consignatarios possam eventualmente encontrar nas estações não munidas de caes de topo.
- 7.^a — Esta tarifa é ligavel ás especiaes n.º 26 de grande velocidade da Companhia Portugueza, n.º 9 de grande velocidade dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e ás semelhantes que por ventura as outras linhas venham a estabelecer.
- 8.^a — Em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa, vigoram as disposições da tarifa geral e de despezas accessorias.

A presente ampliação de tarifa annulla as disposições do Aviso ao Publico, de 6 de Novembro de 1909 sobre o transporte de automoveis em grande velocidade entre quaesquer estações da Companhia da Beira Alta e Companhia Portugueza, mas com regresso á estação de procedencia.

Lisboa, 17 de Dezembro de 1912.

O ADMINISTRADOR DELEGADO

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

GRANDE VELOCIDADE

NUMERO 803

2.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 3

SALÕES-CAMAS

Desde 25 de Dezembro de 1912, serão alugadas ao publico **Carruagens-Salões Camas** quando as haja disponiveis, mediante o pagamento das seguintes sobretaxas por vehiculo, além do custo do respectivo minimo de bilhetes de 1.^a classe abaixo indicados:

Percurso entre:	SALÕES—Taxa complementar para o aluguer de cada	
	Numero 1 Minimo: 8 bilhetes de 1. ^a classe	Numero 2 Minimo: 5 bilhetes de 1. ^a classe
Ramal de Figueira—Villar Formoso Pampilhosa—Villar Formoso	16\$000 reis 12\$000 ,	10\$500 reis 8\$000 ,
	4 logares sentados 4 logares camas	2 logares sentados 3 logares camas

Os pedidos de salões deverão ser apresentados com 12 horas de anticipação nas estações de Figueira ou Pampilhosa, e de 24 horas em quaesquer outras.

Os passageiros que tiverem alugado uma carruagem-salão poderão utilisal-a para seu regresso dentro do praso de 24 horas contadas da chegada a destino. A percepção n'este caso será, respectivamente, do numero de bilhetes acima indicados com 50 % da importancia das sobretaxas supra.

Se nos salões transitarem passageiros em numero superior ao indicado no respectivo quadro de preços, todos e quaesquer que o excedam, pagarão unicamente bilhetes inteiros de 1.^a classe com 25 % d'augmento.

Fica annullado o § 1.^o do artigo 1.^o da Tarifa especial n.º 3 de grande velocidade de 4 de Junho de 1906, exceptuando as respectivas condições que continuam em vigor em tudo o que não seja contrario ao que a presente determina.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1912.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.