

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.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 602

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Janeiro de 1913

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes.—Aviso (Serviço combinado com a Exploração do Porto de Lisboa).

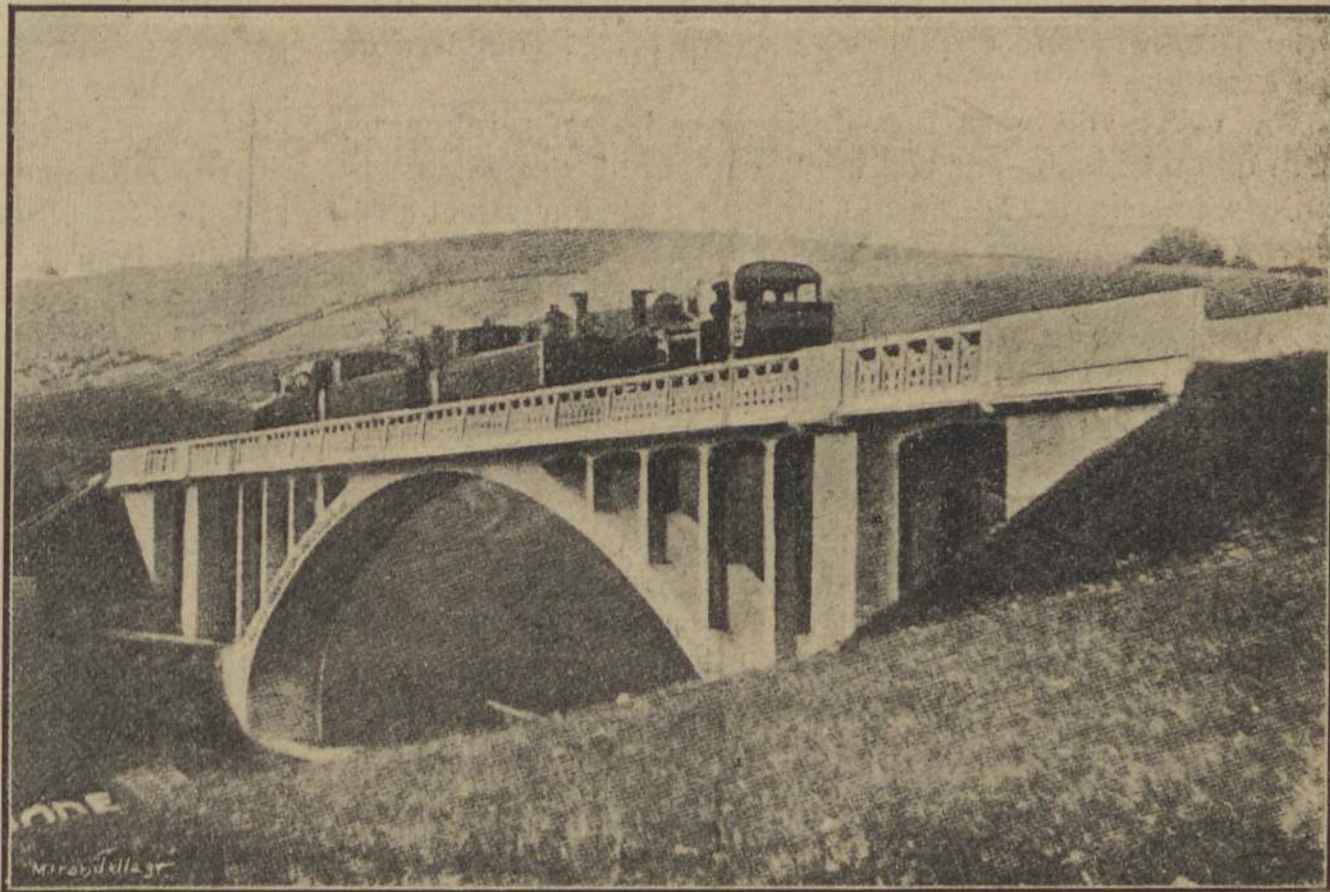
Collecções de 1912

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1912, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 reis.

SUMMARIO

Paginas

Uma ponte notavel (illustrado), por J. Fernando de Sousa	17
Marinha Mercante, por Mello de Mattos	19
Conferencia internacional da hora.....	22
O «Sierra Nevada».....	23
Os caminhos de ferro na Belgica e na Suissa.....	23
Viagens e transportes.....	24
Notas de Viagem. — XXIV — (illustrado) — A mesquita de Omar.—O rocheo sag ado.—Lendas e crencas.—Remedio para partos.—O muro das lamentações—O espirito previdente dos Judeus.—Equilibristas no dia de juizo	25
Cotação comparada mensal e annual dos fundos portuguezes em 1912.....	26
Do commercio do Porto.....	27
Concurso de motores para a aviação na Alemanha.....	28
Linhas portuguezas.—Valle do Vouga.—Entroncamento a Certã—Malange—Inhambane a Inharrim.—Zambezia.—S. Thomé.—Benguella.....	28
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro.....	28
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	29
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	29
Brindes recebidos e agradecidos.....	30
A ventilação do Central London Railway pelo ar ozonizado.....	30
Linhas estrangeiras.—Hespanha.—Inglaterra.....	30
Companhia Através d'Africa.—Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 1 de Novembro de 1912	30
Arrematações.....	31
Agenda do Viajante.....	32
Horario dos comboios.....	32



Ponte-viaducto de Rouillon

UMA PONTE NOTAVEL (*)

No artigo precedente dei noticia succincta de varias pontes de alvenaria de grande vão, delineadas e construidas segundo os modernos methodos sancionados pela experiencia, mas que entre nós constituem ainda novidade.

Convirá ainda referir os dados caracteristicos da ponte de 42 metros de vão em Rouillon na linha de 1 metro de largura de Cusset a Boen, construida por M. Mercier segundo o typo proposto para a ponte-viaducto do Vouga, representada n'uma das gravuras que acompanham o presente artigo.

O vão é, como disse, de 42 metros com a flecha de 6,º80. A espessura da abobada é de 1,º10 no fecho e 1,º90 nas nascenças. Os raios do extradorso são, respectivamente,

A ponte-viaducto projectada para a passagem do Vouga ao k. 8,550 é destinada a transpôr com um só vão o alveo do rio, evitando fundações difficeis.

A altura consideravel, de cerca de 28º, em que a rasante passa sobre o Vouga, por exigencias do traçado deu logar ao emprego de uma ponte-viaducto.

Em vez de vãos menores que demandassem a construcção de pilares com fundações difficeis pela existencia de agua e pela espessura das alluviões a atravessar, preferiu-se o emprego de um arco de 55 metros de vão, cujos alicerces assentam sobre rocha compacta nas melhores condições de solidez, podendo-se fazer toda a construcção ao abrigo da agua, sem necessidades d'exgotto, nem de qualquer disposição especial de construcção.

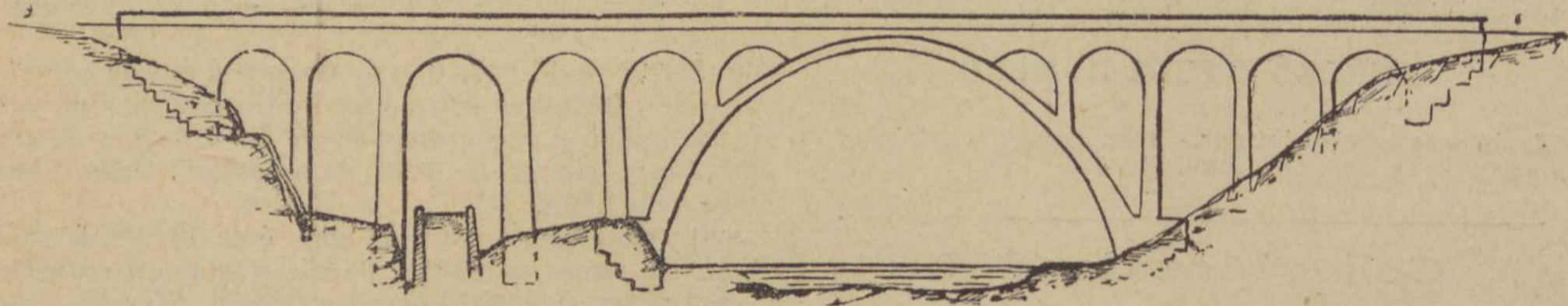
O espaço entre o grande arco e a rasante é preenchido por viaductos de alvenaria com 4 arcos de 10,º30 de abertura em cada margem, havendo porém na direita mais um arco de 13,º80 para deixar em passagem inferior a estrada nacional.

A abobada principal tem a forma de aza de cesto no intradorso, em curva de 3 centros, sendo o raio menor o da parte central.

(*) V. *Gazeta* de 16 de dezembro de 1912.

O extradorso é limitado por 5 arcos de circulo deixando as espessuras de 1,^m20 no fecho, 1,^m60 nos rins e 2,^m60 nas nascenças. Os arcos formam angulo nos pontos communs, sobre os quaes assentam as cargas concentradas representadas pelos pilares dos viaductos. Este delineamento teve por objectivo assegurar quanto possivel a coincidencia da curva de pressões com a linha media da abobada, reduzindo-se assim ao minimo o trabalho das alvenarias.

As abobadas secundarias teem, como disse, 10^m,20 de abertura; são de arco pleno, com a espessura de 0,^m55 no feixo e 1^m,20 na junta de ruptura, o que permite



Ponte-viaducto do Vouga

consideraveis deslocamentos da curva de pressões, sem prejuizo da estabilidade. Póde, com effeito, o impulso de um arco não carregado equilibrar quasi por completo o do arco vizinho, sobre o qual se encontra uma locomotiva de 40 toneladas.

A curva de pressões deslocar-se-ha, naturalmente, sem que o trabalho por centimetros quadrados exceda os limites admissiveis. Ao mesmo tempo torna-se possivel a redução da espessura dos pilares dos viaductos a 1^m,20 nas nascenças com o duplo jorramento de $\frac{1}{40}$.

A abobada secundaria de 13^m,80 tem 0^m,65 de espessura no fecho e 1^m,40 nas nascenças. A espessura dos respectivos pilares foi elevada a 2^m,20, dando-se o jorramento de $\frac{1}{30}$ do lado opposto ao maior impulso.

A largura da ponte é de 3^m,60 entre guardas, igual portanto á da plataforma no perfil typo approved para a linha do Vouga. O jorramento transversal de $\frac{1}{30}$, faz com que a espessura nas testas cresça rapidamente.

Ficam nos passeios refugios bastante proximos, com 0^m,35 de saliencia, para os agentes da via. O plintho é de cantaria e os parapeitos metallicos.

O intradorso da abobada é executado com silhares de excellente granito, tendo 0^m,30 a 0^m,45 de cauda, cuidadosamente travados com a alvenaria superior, feita do mesmo granito duro. A argamassa é de cimento de Portavel e areia do Vouga. A excellente qualidade dos materiaes assegura ás alvenarias resistencia consideravel, podendo o trabalho por centimetro quadrado exceder 40 kilogrammas na alvenaria e 60 kilogrammas na silharia.

O intradorso será construido em varios troços simultaneos para se evitar a deformação do simples tomando-se convenientemente as respectivas juntas.

O serviço do estaleiro é assegurado por um cabo transbordador, ao qual me referi em artigo anterior, por uma via de serviço, que o liga com as pedreiras, transpondo o Vouga sobre uma ponte provisoria de madeira.

O simples appoia-se sobre a rocha das margens e sobre estacada central, achando-se cuidadosamente estudado de modo que a sua indeformabilidade fica assegurada. Em harmonia com as normas habituaes em obras d'esta natureza e graças á intelligente disposição dos estaleiros adoptada por M. Mercier e ao emprego de operarios especialistas trazidos de França, deverá o arco grande ser rapidamente construido, abrindo-se assim entre nós o caminho ás construcções d'esta natureza, tão correntes e comezinhas hoje lá fora e que são infelizmente aqui uma novidade, que alguém póde taxar de arrojo por contrariar os habitos seguidos. Relevante serviço presta quem assim nos

convida a abandonar a abusiva extensão do recurso ás obras metallicas, onde os bons materiaes para alvenaria abundam.

Todas as facilidades devem, a meu ver, ser dadas a essa experiencia (que só para nós póde ser como tal classificada), tanto mais que a companhia concessionaria, que ha de explorar a linha e que a constroe, é a primeira interessada em bem executar as obras d'arte.

A estabilidade das abobadas de pequeno vão e o trabalho das alvenarias foram determinados pelo calculo graphico, recorrendo-se ao methodo classico de Mery, para o que foram estudadas separadamente:

Uma abobada de 10^m,20 não carregada; o equilibrio da abobada de 10^m,20 e da de 13^m,80 sobre o pilar commum; o de duas abobadas contiguas de 10^m,20 carregada com uma locomotiva de 40 toneladas.

Do mesmo modo foi estudado o equilibrio da grande abobada, tanto carregada, como descarregada.

O effeito das sobrecargas foi apreciado mediante experiencias feitas sobre viaductos em curva, da linha de Vichy a Saint Polgue, que teem arcos de 14^m e cujos pilares teem 1^m,55 a 1^m,60 d'espessura.

As variações de comprimento de troços de alvenaria de 1 metro foram medidas, por meio de aparelhos registadores-multiplicadores, no fecho, tanto no intradorso como no extradorso, na junta de ruptura no extradorso e nos pilares.

A ampliação variou de 200 a 1:000.

As sobrecargas applicadas eram formadas por um grupo de locomotivas de 40 toneladas com 9^m,35 de comprimento entre para-choques.

Notou-se que os movimentos dos pilares na base são muito pouco sensiveis.

Deu-se um ligeiro augmento do trabalho nas nascenças do lado do arco carregado.

O trabalho no intradorso augmentou levemente no arco não carregado e diminuiu no carregado. O contrario se deu no arco carregado, no qual a curva das pressões se levantou no fecho e abaixou nas nascenças.

As variações do trabalho observado são apenas fracção de kilogramma por centimetro quadrado, o que se explica pela solidariedade dos tympanos e da abobada, que torna insignificante o desvio da curva das pressões.

O trabalho foi calculado pela formula

$$F = \frac{F}{S} \left(4 - \frac{6x}{E} \right)$$

em que F é a componente normal da resultante das forças que actuam n'uma secção;

S é a superficie da secção;

E a espessura;

X a distancia do ponto de applicação da resultante á fibra mais comprimida.

Para o calculo da grande abobada foram aproveitados os resultados d'experiencias feitas no viaducto de alvenaria de 42^m, a que atraz me referi. Empregou-se n'ellas successivamente um comboio de 5 locomotivas de 40 toneladas, que determinou sómente no extradorso um pequeno augmento de trabalho; de 3 locomotivas por cima dos rins de uma abobada, que deu logar a augmento no

extradorso a direita do rim carregado e no intradorso no apoio opposto e no extradorso no apoio do lado da carga.

O comboio de 5 toneladas cobrindo toda a ponte, augmenta o trabalho do extradorso no fecho e nos apoios e no extradorso nos rins.

As variações no fecho e nos apoios variavam entre 1 e 3^{kg} por centimetro quadrado e nos rins foram inferiores a 1,5^{kg}.

Para o traçado da curva das pressões foi a abobada dividida em troços successivos a cujos pesos se addicionaram nos devidos logares as cargas transmittidas pelos pilares dos viaductos.

Não só foi traçada a curva das pressões correspondente á carga permanente, como a que deriva do addicionamento da sobrecarga de 5 locomotivas de 40 toneladas. Foi ainda considerado o caso de 3 massas isoladas de 40 toneladas sobre um dos lados da obra, curva que representa um deslocamento dos centros de pressão superior ao que resulta da solidariedade de todas as partes de obra, não correspondendo á realidade a consideração da abobada isolada.

O trabalho não excede em caso algum 24 kilogrammas por centimetro quadrado.

Para os calculos foi attribuido o peso de 2.400 kilogrammas ao metro cubico de alvenaria das abobadas e 2.000 kilogrammas ao conjuncto dos tympanos, como media do peso especifico da alvenaria e do balastro.

E' interessante comparar as sobrecargas adoptadas com o comboio typo do regulamento francez para as pontes metallicas de 1 metro.

Com 1 locomotiva de 8,80 metros, com 4 eixos de 10 toneladas distanciados entre si 1,^m2 e 3 vagões de 6 metros com 8 toneladas por eixo distanciados 3 metros.

A carga das locomotivas representa 4,¹55 por metro corrente e a do resto do comboio 2,¹67.

Nos calculos effectuados supposeram-se massas de 40 toneladas a 10,^m9 de distancia, o que dá 3,¹67 por metro para toda a obra.

Ora nas pontes de alvenaria a sobrecarga uniforme de 600 kilogrammas por ^m2, que se suppõe daria 2,¹2 por metro corrente em vez das 3,¹67 adoptadas.

O graphico mostra que a posição das resultantes é vizinha da normal ás juntas, não havendo que recear escoregamentos, pois o angulo é apenas de 10°.

A carga sobre as fundações, de rocha compacta, é apenas de 10,^{kg}9 por centimetro quadrado.

No desenho junto vae esboçado nas suas linhas geraes o alçado da ponte, para cuja descripção me soccorri da elucidativa memoria que acompanha o projecto.

Deixei referido o bastante para se avaliar a minucia com que o projecto foi estudado, de modo a habilitar as estações officiaes a ajuizarem das condições em que a obra se encontra e das garantias de resistencia e estabilidade que offerece.

Repetirei mais uma vez que o que entre nós parece arrojado por sahir das praticas habituaes, é obra corrente onde ha muito se recorre ás alvenarias para pontes de grandes vãos.

Poderia dar agora noticia de varias pontes de beton armado e não armado, que mostram os progressos realizados, merecendo especial menção um viaducto de beton sem armação metallica, na abobada, segundo um projecto de M. Mercier, delineado com a collaboração do engenheiro de pontes e calçadas M. Frayssinet e no qual figura um arco de 170 metros de vão, projecto que se encontra em execução.

O valor do trabalho e a extensão do presente artigo levam-me porém a deixar esse estudo para o numero seguinte, no qual se publicará um esboço do alçado da ponte.

J. Fernando de Sousa.

MARINHA MERCANTE

[387.5 + (469)]

Um exame retrospectivo

Nos primeiros dias de fevereiro de 1903 realizou-se em Lisboa um congresso maritimo nacional.

Que nos conste, nunca chegou a publicar-se o relatorio d'aquella reunião, em que muito se trabalhou e muito afincadamente.

Dez annos depois continuam em aberto e sem solução os problemas que alli se ventilaram.

Das quatorzes theses propostas em 1902 pela então incipiente Liga Naval Portugueza, se todas merecem ser recordadas, algumas pela sua capital importancia devem ser aqui reproduzidas. Estão n'este caso as duas primeiras, muito amplas é certo, mas que, por isso mesmo, exigem que cada um de nós a ellas leve a sua contribuição, como aquella pedra que Victor Hugo diz que traz cada um para o edificio da humanidade, cujo coroamento ainda vem longe, que mais não seja recordando a grande synthese historica que representam.

Eram ellas do teor seguinte :

I— O resurgimento da marinha e o poderio nacional.

a) A licção da historia-Mahan e Callwell.

b) Os criterios de Mahan e Bonamico e a historia de Portugal (1).

c) Vantagens economicas e politicas do nosso rejuvenescimento maritimo.

d) Urgencia de se começar a trabalhar com afinco por este rejuvenescimento.

II— Esboço d'um plano geral de reviviscencia da marinha colonial.

a) Condições a que deve satisfazer um plano d'esta ordem.

b) Indicações da historia patria.

c) Largueza de vistas indispensavel a um plano d'esta ordem. O futuro da nação no mar e pelo mar.

d) Lineamentos geraes do plano a seguir.

e) Accommodação do trabalho de successivas gerações, firme e ininterruptamente, a este plano.

Mas se estas duas theses teem uma extensão e um feitiço historico-social que se não coadunam senão com o espirito dos philosophos ou dos intellectuaes, e por isso se não coadunam senão com a extensão do livro, já o mesmo não succede com algumas outras em que não é preciso ver de tão alto.

As das pescarias nacionaes, da expansão do nosso commercio das linhas postaes que deve cobrir a bandeira portugueza, a navegação livre a coberto da nossa bandeira, a construcção naval portugueza, a protecção do Estado á marinha mercante nacional e a organização dos serviços publicos que interessam á marinha mercante, são problemas em que todos podem intervir, porque a todas as actividades do paiz elles interessam.

Se as condições de concorrência de Portugal no mercado internacional dos fretes demandam conhecimentos especiaes, ha porém n'esta these alguns capitulos a que não póde ficar estranha a maioria do paiz.

As tres restantes theses que se apresentaram dizem respeito ao *yachting* nacional, aos soccorros a naufragos, a iluminação das costas e portos e á marinha de guerra.

São assumptos que pela sua especial importancia dependem do parlamento e do poder executivo principalmente, e tambem dos officiaes de marinha, ou das pessoas que possuem bens de fortuna bastantes para n'elles applicarem uma parcella dos seus haveres.

(1) Ao leitor a quem possa interessar este assumpto recommenda-se a leitura do «Problema Naval Portuguez», trabalho eruditissimo, devido ao illustre official da armada portugueza, Sr. A. Pereira de Mattos.

Se todos esses problemas concorrem para o progresso e engrandecimento do paiz, convem todavia que se transcrevam para aqui alguns capitulos especiaes d'uma das indicadas theses.

Na concorrência de Portugal ao mercado de fretes, vemos que se procurava investigar:

a) Condições de successo da marinha portugueza na utilização dos fretes do commercio nacional.

b) Póde a marinha portugueza concorrer com as estrangeiras no campo da concorrência internacional?

c) Quaes são as causas que tornam inferiores as condições de concorrência da marinha nacional?

d) Meios praticos de collocar o armamento maritimo portuguez em condições de concorrência eguaes ás do armamento estrangeiro.

Podem relacionar-se com os capitulos d'esta these as que se leram na segunda sessão do Congresso, toda consagrada á marinha mercante e tambem as conferencias preparatorias do Sr. Dr. Zeferino Candido, que versou o thema da navegação nacional para o Brasil, do Sr. Anselmo Vieira allusiva á lucta economica e á marinha mercante e do Sr. Oliveira Leone «pela marinha mercante».

Não pude conseguir os trabalhos do Sr. Dr. Zeferino Candido e do Sr. Anselmo Vieira, que nem sequer sei se foram publicados, de modo que apenas posso resumir aquelles que chegaram ao meu conhecimento.

Na segunda these apresentada na segunda sessão do congresso, concluiu o Sr. Anselmo Vieira que se estabelecesse um regimen proteccionista para a marinha mercante, similarmemente ao que se praticou para a industria com o regimen pautal de 1892 e para a agricultura com as variadas e successivas leis que a tal respeito foram promulgadas; que se concedesse essa protecção quer pelo embandeiramento livre de direitos aos vapores adquiridos por armadores portuguezes e navios de vela de grande arqueação, quer em subsidios annuaes regularmente estabelecidos e taxativamente determinados, para se provocar assim o estabelecimento de carreiras regulares entre as colonias e a metropole e entre Portugal e a America do Sul.

A exempção de contribuições total ou parcialmente e a do serviço militar, para os individuos que se destinassem á vida do mar, eram tambem propostas pelo Sr. Vieira e bem assim o desenvolvimento das grandes pescas e o do proteccionismo rigoroso em favor dos estaleiros nacionais.

Finalmente propunha tambem a ligação da metropole com as colonias por meio d'um serviço de carreiras semanaes e que um serviço de cabotagem frequente e constante ligasse as colonias entre si.

Como se vê o Sr. professor Anselmo Vieira encarou o problema em toda a sua amplitude e propoz a solução maxima, mas succedeu então o que sempre se dá em casos d'esta ordem.

O Congresso deu assumpto para os periodicos diarios, discutiu-se a serio e procurou-se interessar o governo e a nação n'um assumpto vital.

Todavia a attitude do parochio de Tourencinho a quem se não tinha dado um subsidio para a grade do cemiterio, ou a do regedor de Mandurelha que impunha que lhe livrassem o filho de ir para a tropa, eram mais importantes do que as *lunaticquices* que se procuravam resolver no salão grande da Sociedade de Geographia.

Ficaram pois sob a forma de votos as propostas do Sr. Anselmo Vieira, e comtudo alguns dos considerandos que as fundamentam devem ser ainda hoje reproduzidos, porque se não perde almaço reservando-o para imprimir verdades.

N'este caso estão principalmente os seguintes:

Considerando que é inteiramente perdido para o paiz, salva a fracção minima que se paga de direitos de porto, o dinheiro dispendido em fretes á marinha mercante ex-

tranjeira, para transporte de productos e generos que se importam e exportam e que Portugal dispense annualmente com a marinha estrangeira entre quatro a cinco mil contos em oiro, isto é, quasi a totalidade do que paga em fretes, por todo o seu movimento commercial...

«Considerando que a estatistica geral do paiz accusa annualmente grandes depressões no movimento mercantil, á medida que o pavilhão portuguez vae rareando nos portos dos mercados nossos consumidores, como acontece no Brasil, cujo movimento total de commercio com Portugal decresceu de 8.584 contos em 1900 para 6.851 em 1901».

Estes considerandos como se vê baseiam-se em algarismos, reproduzem factos e por isso não devem perder-se de vista.

Em appoio do thema versado pelo Sr. Anselmo Vieira, lê-se n'uma bem elaborada memoria do Sr. Bernardino Vareta: «e se esta necessidade de constituir uma marinha mercante é tão absoluta como qualquer das consideradas de importancia vital, cumpre logo estabelecer que o esforço para conseguir esse resultado tem de ser consideravel e exige o concurso de todas as vontades, influencias e aptidões. Não poderão o estado nem a nação excluir-se, portanto, aos encargos correspondentes a esse esforço, nem invocar argumentos de ordem economica, desde que o valor da questão se firme precisamente no terreno economico, porque mais uma vez o diremos, a marinha mercante moderna define-se cada vez mais como formidavel associação de capital e industria que impõe pesados sacrificios nos orçamentos dos estados, como absorve massas avultadas de capitaes e exige sobretudo superior organização technica e economica (1).

Na sua conferencia «pela marinha mercante», disse em 12 de Janeiro de 1903, o Sr. Oliveira Leone, para definir a actual marinha: «a phase moderna da navegação do commercio tem por base e por característica á associação dos capitaes. Nem d'outro modo se póde realizar um empreendimento que só poderia ser levado a cabo por um armador archi-millionario. N'esta phase, o proprietario apenas tem ingerencia nos navios pelos seus mandatarios, *os directores*, a quem incumbe a gerencia dos negocios, o angariar de cargas e passageiros, em geral procurar receitas e estudar o meio de as augmentar, harmonizar o serviço com as necessidades do commercio e esforçar-se por contribuir para o desenvolvimento d'este, já abrindo novas linhas, já procurando estabelecer colonias, que, abrindo novos mercados, alarguem o movimento commercial, e portanto, com as necessidades d'elle, a prosperidade geral (2).»

Comparando a navegação de outr'ora com a actual, disse ainda o Sr. Leone: «Ha quarenta annos os navios de vela do Porto faziam em um anno uma viagem redonda ao Rio de Janeiro, transportando por exemplo ao todo 100 passageiros e 1.000 toneladas de carga, tendo navegado 180 dias e estacionado outros 180. Hoje... lá vae uma pagina da vida do paquete «Malange». No anno de 1899 transportaram-se 4.000 passageiros, numeros redondos e 20.000 toneladas de carga, tendo-se feito entre o Havre e Santos quatro viagens e meia, navegando-se 200 dias e *trabalhando-se durante 165 dias em arrumar e desarrumar 20.000 toneladas de carga*. Se se ajuntar a isto que por viagem se queimaram 2.000 toneladas de carvão, fazendo um total em um anno de 9.000 toneladas de carvão que se embarcaram pelos agulheiros dos paioes e sahiram pelo cano, com escala pela pá do fogueiro; que se andaram 90.000 kilometros, isto é, duas vezes e um quarto a volta ao mundo; que se sustentaram em media durante 16 dias de viagem 4.000 passageiros e todo o anno 100 homens de tripulação, far-se-ha uma ideia do

(1) Bernardino Vareta. A Marinha mercante e a economia nacional, p. 19.

(2) João Carlos de Oliveira Leone. Conferencia na Liga Naval Portugueza em 12 de janeiro de 1903, p. 9.

que seja a navegação actual, pesando ainda os perigos resultantes da velocidade e a obrigação moral de acompanhar os outros ou excedê-los, contornando perigos, lutando com o mau tempo, rasgando com a proa as trevas do nevoeiro, caminhando muitas vezes para a morte com a serenidade de animo com que se crê demandar o porto de salvamento» (1).

Examinando as relações marítimas de Portugal com o estrangeiro, o Sr. Bernardino Vareta, após uma analyse muito delicada, em referencia aos fretes de cabotagem, chega as seguintes conclusões que devem transcrever-se na integra.

1.º — A navegação estrangeira servida por barcos a vapor, absorve naturalmente esses fretes pela sua organização completa e plano economico das suas linhas, distribuidas no sentido do maximo aproveitamento dos fretes de entrada e sahida nos differentes portos dos seus itinerarios.

2.º — A navegação nacional só poderá concorrer vantajosamente n'esta navegação, quando, além das demais condições de organização material, tiver abundancia de fretes por entrada e por sahida (exportação e reexportação colonial) ou ainda quando por uma organização mais larga do nosso commercio marítimo, este possa concorrer aos portos estrangeiros, accumulando fretes de commercio estranho com os nacionaes.

3.º — A circumstancia de as importações excederem as nossas exportações para todos os paizes da Europa, excepção feita da Russia, Hollanda e Dinamarca, favorece naturalmente o commercio marítimo estrangeiro nos seus contractos de fretes e seguros para Portugal, em que a base da offerta include ordinariamente o custo, o frete e o seguro, deixando portanto nas mãos do exportador a faculdade de opção, que por todas as razões reverte em favor das empresas estrangeiras (2).»

D'estas tres conclusões deduz-se que a primeira se contrapõe uma organização devidamente estudada e que deve aperfeiçoar-se sem cessar, pois que é por esta forma que as empresas de toda a ordem se mantem e se impõem.

O proprio auctor no-lo demonstra, algumas paginas antes, alludindo á *Neptun* e á *Oldenburg Linie*, que vae drenando a importação portugueza por via Autuerpia e até toda a do oeste da Europa.

Quanto á segunda, bastaria que, em lugar de perdermos por ineptia ou talvez pelo medo do que se convencionou chamar escandalo o que tinhamos ganho n'uma empresa que nasceu em berço de ouro, procurassemos sustentar aquelle empreendimento, esquecendo um pouquinho... a *virtude* que nem sequer soube ser *virtuosa*.

Já que n'este artigo temos que ir procurar o depoimento d'outrem, buscar o argumento de auctoridade que nos fallece aqui como em tudo, recordaremos que referindo que na carreira para o Brasil já havia duas empresas inglesas: a Royal Mail e a Pacific, duas francezas: as Messageries Maritimes e a Chargeurs Réunis e duas allemãs: a Norddeutscher Lloyd e a Sudamerikanischer, o Sr. Oliveira Leone falla d'uma empresa nossa e diz: «Em pouco tempo, a preferencia dos passageiros pela nossa, accentuou-se, e as cargas affluiram a ponto de muitas vezes se rejeitarem. Se é um facto que os passageiros sahiam satisfeitos com o tratamento, vendo-se frequentes vezes pela imprensa elogios á linha portugueza ao lado de censuras ás estrangeiras e que o modo como eram entregues as cargas de café no Havre, ao lado d'outras, levou até o *chauvinismo* francez a preferir na linha Havre-Anvers os nossos aos seus vapores, a verdade é que para a marcha triumphal (não é exaggero fallar assim) da malfa-

dada companhia na linha do Brasil, contribuiu em grande parte a bandeira das Quinas». (1)

Mas succedeu que essa empresa periclitou e morreu por causa do egoismo d'alguns e da *virtude* dos restantes.

Debalde o Sr. Leone em carta datada de 18 de outubro de 1900 dizia a Antonio Ennes «E' um crime de lesa-patria deixar perder as relações marítimas com o Brasil. Isto quanto ao sul. O norte continua abandonado para nós por motivos que não se comprehendem. Por muitos annos a linha do Pará foi monopolio e ainda póde quasi dizer-se o é das companhias Red Cross Line e Booth Line» (2).

Mas não confundamos cabotagem organizada com a navegação de longo curso, embora o Sr. Bernardino Vareta ao referir-se á nossa navegação para o Brasil venha ministrar um argumento valioso, que até coincide com o que já propuzemos a proposito da primeira conclusão acima transcripta da sua obra.

Com effeito, o Sr. Bernardino Vareta escreveu «Tão grave e melindroso consideramos o projecto d'uma carreira nacional de navegação a vapor para o Brasil, que, pelo facto mesmo de lhe votarmos uma aspiração fervorosa, só desejaríamos vê-lo iniciado com o concurso reunido do nosso commercio marítimo, sob uma rigorosa organização technica e economica, mas n'um processo de ensaios, um plano de adaptação pratica, cada vez mais aperfeiçoado e mais extenso e appoiado necessariamente nos auxilios do Estado e das estações officiaes (3).

Quanto á nossa importação exceder para a maioria dos paizes a exportação, como o faz notar o Sr. Bernardino Vareta, na terceira conclusão acima transcripta, o correctivo encontra-se um tanto ou muito até em procurarmos exportar os nossos productos, ao passo que não fazemos sequer reclamo de muitas d'ellas, actualmente.

Não póde, nem deve trazer para aqui assumptos que se prendem com os seus deveres officiaes, aquelle que isto escreve, mas não tem comtudo o direito de occultar que não procuram os nossos commerciantes seuõ mui raramente fazer o registo das marcas dos seus artefactos na repartição da União Internacional para a Protecção da Propriedade Industrial, conhecida pelo nome de *bureau de Berne* em todo o mundo.

E no emtanto não ha coisa mais facil e menos cheia de burocracias do que obter esse registo, depois de effectuado o nacional; mas, quando os fabricantes de conservas de peixe do paiz vizinho fazem numerosissimos registos das suas marcas, entre nós, por intermedio do mencionado *bureau de Berne*, raras são aquellas que de Portugal vão para a capital da Suissa, para d'alli irradiarem para França, Inglaterra, Austria, Italia, Brasil, Hespanha, Cuba, Estados-Unidos, Dinamarca e tantas outras nações que ignoram quasi a nossa existencia como paiz.

E comtudo impõe-se a Portugal a necessidade de ser uma nação exportadora. Todos quantos se occupam das nossas finanças, do nosso commercio, da nossa industria o escrevem e todos nós o sentimos, embora muitas vezes por desanimo, não procuremos vulgarizar o que produzimos.

Rotulos com dizeres francezes, inglezes e allemães em artefactos produzidos entre nós, encontram-se a cada passo e marcas com characteristics absolutamente estrangeiras são pedidas a registo quasi que diariamente na Repartição da Propriedade Industrial. A circumstancia de serem quasi todas recusadas não é impeditiva da renovação de pedidos analogos, accrescendo que por vezes adjectivos francezes biformes não concordam com o respectivo substantivo, n'aquellas que se submettem a registo *eau virginal*, *gouÛter spéciale* e outras bellezas *ejusdem farinae* não teem conto.

(1) Oliveira Leone. Pela Marinha Mercante p. 12.

(2) Oliveira Leone. Duas palavras sobre o Commercio marítimo em Portugal p. 5.

(3) B. Vareta, obra cit. p. 112.

(1) Oliveira Leone, obra cit. p. 11.

(2) A Marinha Mercante e a Economia Nacional p. 106.

Fechando este parenthesis, volve-se a fallar da marinha mercante, recorrendo ainda a uma auctoridade já citada por mais de uma vez n'esta notula retrospectiva.

Ha doze annos, dois mezes e vinte e sete dias ou para fallar mais depressa, em 20 de outubro de 1900, o Sr. Oliveira Leone propunha, do Havre, a Antonio Ennes:

«Linha do sul do Brasil. Bem servida por paquetes alternadamente francezes (*Messageries*) e inglezes (*Royal Mail, Pacific*), todos os sete dias. Serviço rapido e de primeira ordem. A'lem d'isto semanalmente por allemães (Hamburgo) e francezes (*Chargeurs Réunis*), fóra outras companhias de menos importancia.

«A Mala Real Ingleza tem um serviço rapido com 5 vapores de 14 milhas de marcha (media de serviço) e outro com vapores de carga ou antigos paquetes, andando 11 a 12 milhas.

«A Companhia do Pacifico dedica-se mais ao Pacifico, no emtanto tem serviço regular quinzenal e uma vez por outra lá se vê no Brasil tambem um vapor de carga com o seu signal.

«Em identicas condições, a *Messageries Maritimes* lá tem o seu serviço de passageiros e de carga.

«A *Hamburg Sudamerikanische* e a *Chargeurs Réunis* teem vapores de carga unicamente, marchando 10 a 11 milhas, sahindo semanalmente de Lisboa e de Santos.

«Sem descer a detalhes, vê-se de prompto que o serviço de passageiros está separado do de cargas. As companhias que exploram aquelle não põem este de parte e o motivo é facil de achar.

«Os vapores de passageiros são caros, exigem muito pessoal, as milhas custam muitas toneladas de carvão, além de certo limite e a concorrência torna a vida mais difficil. Os vapores de carga, pelo contrario, baratos no custo, pessoal reduzido a um minimo de vinte e poucas pessoas, verdadeiros armazens (carregando 80 a 100 mil saccos de café), pouco consumo de carvão, são economicos e compensam ás companhias os sacrificios a fazer com a sustentação dos primeiros.

«Pensar em carga e passageiros ao mesmo tempo e com o mesmo navio é ideia a pôr de parte. Os passageiros gostam de chegar aos portos e ahí ter algumas horas de desafogo em terra, mas quando estas excedem a 18 ou a 24 não estão satisfeitos, e reclamam, estribando-se em alheio exemplo.

«O serviço de carga, pelo contrario, exige demoras, ás vezes grandes. Logo, em paquetes de passageiros, só se póde levar a carga cujo serviço não vá augmentar a demora nos portos, a não ser nos pontos terminus.

«N'esta ordem de ideias, parece-nos que a carreira portugueza para o sul do Brasil deve ter dois serviços quinzenaes, alternando nas saídas, um de passageiros com o actual itinerario de Mala Real e outro de carga, com as malas de Pernambuco e Maceió, este podendo ir a Montevideo e Buenos-Aires. Estas duas praças dão muita carga para o Brasil e recebem, e emquanto aos passageiros do Rio da Prata, esses não supportariam as demoras em Santos e Rio, onde os nossos vapores tomam carregamento de café para a Europa. Em resumo, carreira semanal de Lisboa para o sul do Brasil, sahindo vapores ora de carga, ora de passageiros e de Santos para a Europa nas mesmas condições.

«Não se veja n'isto um plano luxuoso; cinco vapores bastam para a linha de passageiros, dos quaes tres podiam bem ser os da Mala Real. Os de carga seriam em maior numero, mas, em compensação, o emprego do capital menor.

«Quanto ao norte do Brasil, basta informar o publico do seguinte:

«Os vapores da *Red Cross Line* são de 10 a 15 milhas de marcha, antigos vapores de carga, onde se construiu em superstructura uma camara para passageiros e os da *Booth Line* são vapores paquetes que outras companhias

teem posto fóra das suas linhas regulares e em que elle fez rigorosa beneficiação.

«Por aquil se vê que vapores como os da nossa carreira de Africa serviriam admiravelmente o commercio do norte do Brasil. Isto pela America. Quanto á Africa julgo inutil algo dizer. Já a imprensa noticiou que iam ser presentes ao Governo propostas para a navegação de Moçambique... A carreira de Moçambique para Bombaim e Goa é tambem para ser olhada com mais attenção, porque é activissimo o commercio entre Moçambique, Zanzibar e India. A Mala Real teve na costa oriental de Africa o vapor *Ibo*. De pouca marcha, improprio para lutar com as correntes do canal de Moçambique, sem diques para limpar, perto, muito calado de agua, tornou-se em pouco tempo o *cabrion* das tripulações e o espectro dos passageiros. Foi á India duas vezes, foi e veiu abarrotado de carga e passageiros, limpo e concertado. Estava-lhe indicado o continuar n'aquella linha, já que para mais não servia, mas a sorte reservava-lhe a gloria de um dia, á volta para Lisboa, arrancar gritos de admiração ao pessoal dos diques de Marselha, que se suppoz á vista d'uma porção de crosta submarina voltada com a concavidade para o ar» (1).

Longa como é a referencia que acaba de ler-se, é digna de registo porque demonstra quanto se tem modificado a navegação, é certo, quaes as transformações que se teem operado especialmente por parte da Allemanha, mas fixa bem claramente a derrota que deveriamos seguir de ha muito n'um assumpto, que é para nós de importancia capital.

Não nos importamos com a linha que nos liga com o grande paiz da America do Sul, onde se falla a nossa lingua, onde domina por emquanto o genio do nosso paiz, o feitio da nossa civilização e onde está em germen o vinco d'aquella que havemos de fixar nas edades vindouras.

Não devemos todavia permanecer na criminosa inacção em que nos encontramos, e, embora cheio de referencias, este exame retrospectivo não póde taxar-se de inutil, porque demonstra que ha mais de doze annos que desinteressadamente se occupam de assumptos concernentes á nossa marinha mercante, além dos que foram citados no artigo anterior, um professor, um negociante de grosso tracto na praça do Porto e um official da marinha mercante.

Em artigo subsequente se verá que ainda se não referiram opiniões de subido valor, que demonstram que já não é sem tempo que se deve olhar para coisas serias.

Mello de Mattos.

(1) Oliveira Leone—Duas palavras sobre o commercio marítimo em Portugal, p. 9 a 11.



CONFERENCIA INTERNACIONAL DA HORA

Realizou-se agora em Paris esta conferencia, na qual tomaram parte oitenta delegados, de dezaseis nações, e um numero igual de convidados francezes, e que se occupou em estudar a forma de se poder assegurar a regularidade na determinação da hora e a organização do serviço de transmissão, em que a telegraphia sem fios será empregada.

Chegou-se ás seguintes conclusões:

O meridiano internacional, continua sendo o de Greenwich, que é tambem o que está adoptado em França.

Crear-se-ha um Serviço Internacional da Hora, que terá o seu laboratorio central em Paris, e por estação a torre Eiffel.

Por proposta do chefe da delegação allemã, será a Paris que competirá determinar e transmittir a hora.

Ha uma conclusão, entre outras mais, que se refere a uma modificação dos signaes horarios entre as estações

de radiotelegraphia. Este novo systema de signaes começará a vigorar no dia 1 de Julho de 1913, e por essa mesma occasião julga-se que funcionarão tambem tres grandes centros de radiotelegraphia, situados na Europa, Africa e America, que hão-de cobrir, pelo menos, metade da superficie da terra.

Tratou-se tambem n'esta conferencia de serviços uteis para a navegação, a agricultura, a aviação, etc.

Para esperar a approvação dos Estados adherentes, e para a execução das decisões da conferencia, nomeou-se uma commissão formada pelos peritos: Backlund, do Observatorio de Pulkowa; Lecointe, do de Bruxellas; Kohlschütter, de Berlim, e Berget, do Instituto Oceanographico de Paris. O serviço internacional fica provisoriamente feito pelo Observatorio de Paris, sob a direcção de M. Baillaud.



O «SIERRA NEVADA»

A convite dos Srs. Lane & C.^a visitámos ante-hontem o novo paquete *Sierra Nevada*, com que a Norddeutscher Lloyd Bremen inaugurou a sua linha rapida para o Brasil e Rio da Prata.

O *Sierra Nevada* é o primeiro vapor da classe *Sierra* que foi lançado á agua, dos que a Norddeutscher mandou construir para a linha da Argentina.

O novo transatlantico é um elegante barco de 8.500 toneladas, com 139 metros de comprimento, 17 de largura, 11,^m54 de altura até ao convés e 8,^m2 de calado d'agua.

Possue duas machinas de tres cylindros e de triplice expansão, com 4.000 cavallos de força, que dão ao navio a velocidade de 14 milhas á hora.

A sua tripulação é de 170 homens.

A 1.^a classe, a meia nau, é dotada do maior conforto e hygiene, os camarotes são amplos e bastante arejados, a casa de jantar é simples e elegante, com mesas muito bem dispostas para 2, 4 e 8 pessoas; o salão das senhoras, no andar superior da casa de jantar, para onde dá acesso uma ampla escada, é um modelo de elegancia e de bom gosto, com lindas secretarias, piano, etc.

O salão de fumar tambem muito bem disposto, está ligado ao jardim de inverno, aberto sobre o convés, mas com resguardos do vento. E' mobilado com elegantes e leves moveis de verga.

Tem o «Sierra Nevada» camarotes de luxo, com 2 camas, casa de banho, toilette, retrete etc.

Prendeu-nos ainda attenção o salão de gymnastica com apparatus diversos, onde o passageiro pode andar a cavallo, em bicycleta, remar, jogar o socco, etc.

A 3.^a classe (a chamada 3.^a-preferencia) é sem duvida o melhor que temos visto. Allí tem o passageiro, camarotes com razoavel conforto, de 2 ou 4 camas, bella sala de jantar, salão de fumar, vasto e asseado convés para recreio, casa de banho, toilette, etc., pagando apenas mais entre a Europa e a America do Sul, 16\$000 reis que na 3.^a classe usual.

Esta camara é installada á pôpa independente da 1.^a e 3.^a classe.

O «Sierra Nevada» tem logares para 120 passageiros de 1.^a classe, 80 de 3.^a (preferencia) e 1.450 de 3.^a (emigrantes).

Para terminar devemos dizer que este navio possue, para segurança dos passageiros, compartimentos-estancas, apparatus sonoros submarinos, telegraphia sem fios e um sem numeros de embarcações pequenas, muito bem dispostas para poderem ser lançadas á agua com a maior rapidez em caso de sinistro.

A Norddeutscher Lloyd Bremen fará carreiras quinzenaes, sahindo os paquetes de Lisboa ás segundas-feiras alternadas, e tocando na Madeira, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires; e empregará mais os vapores *Sierra*

Salvada, Sierra Ventana, Sierra Cordoba, Eisenach e Coburg.

Esta carreira trouxe para nós um grande melhoramento; pois veio resolver o problema da correspondencia para a Africa Oriental, que até aqui se fazia com regularidade só quinzenalmente pelos paquetes da Mala Real Ingleza, por tocarem na Madeira ás quartas-feiras, dia em que allí passam os paquetes inglezes do Cabo; agora com os vapores da Norddeutscher temos a ligação com aquelles paquetes semanalmente, o que representa um grande melhoramento para as nossas relações com a Africa Oriental.

*

De volta, a convite da casa Ernst George fomos a bordo do paquete *Cap Ortegá*, que achámos magnifico, e onde o Sr. Ministro da Allemanha ia felicitar o commandante, Sr. Rolin que acaba de ser agraciado pela Sociedade Allemã de Soccorros a Naufragos, com a grande medalha d'ouro, (raras vezes concedida), por ter salvado, em novembro ultimo, 26 naufragos quasi mortos do vapor inglez *Barcelona*, a 77 milhas de Brest.

O immediato do *Cap Ortegá* foi agraciado com a pequena medalha d'ouro, e toda a tripulação gratificada.



OS CAMINHOS DE FERRO NA BELGICA E NA SUISSA

Os caminhos de ferro suissos teem uma extensão de 4.659 kilometros, a os da Belgica, 4.329. Os primeiros possuem 1.602 locomotivas, 4.000 carruagens para passageiros e 1.800 vagões e furgões de mercadorias. Os segundos 4.213 locomotivas, 40.459 carruagens para passageiros, e 84.681 vagões e furgões de mercadorias.

O material suiso transportou 496.401 passageiros a grande distancia, e 2.312:932:000 a 1 kilometro, e o da Belgica 312.540 a grande distancia e 4.351:257.242 a 1 kilometro.

Os vagões de mercadorias suissos transportaram 17,023,570 toneladas a distancia completa e 1.248.827.000 a 1 kilometro, quando os vagões belgas transportaram 55.302.218 toneladas a distancia completa e 4.436.866.553 toneladas a 1 kilometro.

Analysem-se estes numeros com alguma attenção. Varias vezes, temos feito notar, que o Estado belga está bem fornecido de material; postos em fileira, estes vehiculos de todos os generos, cobririam a quarta parte da sua rêde em exploração. Do que precede conclue-se que para uma carruagem de passageiros que tenham os Federaes suissos, o Estado belga possui oito; e para um vagão de mercadorias que tenham os primeiros, o segundo terá quasi cinco! Não se poderá, pois julgar que a rêde suissa offerece facilidades de exploração desconhecidas na Belgica.

A verdade está no facto do material belga ser muito mal utilizado, e que exactamente no momento em que os industriaes se queixam de penuria, achar-se-hiam milhares de vagões, atravancando em pontos onde não são precisos.

Na Suissa os passageiros trouxeram uma receita de 96 milhões e 74.000 francos e na Belgica 106.447.000 francos.

O preço minimo por passageiro é muito menor na Belgica em consequencia da modicidade das tarifas.

As mercadorias suissas deram uma receita de francos 116.985.000 e as belgas de 198 milhões e 319.000 francos.

As receitas diversas dos bilhetes, bibliothecas, publicidades, etc., foram de 9.379.000 francos na Suissa e 4.550.000 francos na Belgica.

E' verdade que os bufetes e principalmente as bibliothecas na Belgica são poucas, sendo estas ultimas supprimidas por immoraes.

(Do *Moniteur des Employés*, de Bruxellas).

VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de e para os caes do porto de Lisboa

Entra em vigor no dia 1 do proximo mez de Fevereiro um novo regimen de preços, concordado entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e a Exploração do porto de Lisboa, para os transportes em pequena velocidade e por vagões completos procedentes dos caes da Exploração do porto de Lisboa, ou aos mesmos destinados, servidos pelas linhas d'aquella Companhia.

Por esse novo regimen que consta detalhadamente do Aviso ao Publico que distribuimos com o presente numero aos nossos leitores, os transportes de ou para os caes e entrepostos de Santos e Alcantara, excepto os de ou para a linha do Oeste e ramal de Cascaes, são taxados como se destinassem a Lisboa-Santa Apolonia, com a sobretaxa de 80 réis, isto é, apenas mais 30 réis do que para a linha do Terreiro do Trigo e entreposto de Santa Apolonia que fica como até aqui de 50 réis por tonelada. Para a doca de Alcantara a sobretaxa que era de 500 réis por vagão, é egualada á estabelecida para o entreposto de Santa Apolonia, isto é 50 réis por tonelada.

O crescente desenvolvimento do trafego pelo porto de Lisboa, está fazendo affluir aos caes e entrepostos de Santos até Santo Amaro uma grande parte dos transportes que deveriam ir a Santa Apolonia, cujas installações já começam a ser insufficientes para attender as necessidades do commercio. D'ahi a conveniencia do estabelecimento do novo regimen de taxas que, não podendo ser para todos os caes e entrepostos igual ao de Santa Apolonia, dado o augmento de despesa que acarreta á Companhia, especialmente com a tracção do material que tem de ir aos differentes caes, ficou sendo comtudo bem pouco mais elevado.

Esse pequeno excesso de 30 réis em tonelada, é para o publico bem compensado pelas vantagens que lhe advem das remessas poderem ser carregadas ou descarregadas nos caes que mais convem aos seus interesses.

Uma circumstancia tambem importante a notar, é que a sobretaxa de 50 réis que vigorava para o entreposto de Santa Apolonia e linha do Terreiro do Trigo, era applicada por tonelada indivisivel, ao passo que, pelo novo regimen, passa a ser pelo peso taxado.

Por todas as razões, cremos bem, a nova medida, terá a melhor acceitação por parte do publico interessado.

Viagens de recreio em grupos

Dado o incremento que tem tomado no nosso paiz o gosto pelas excursões, parece-nos opportuno elucidar os nossos leitores sobre os principaes topicos das tarifas de caminhos de ferro que facilitam estas excursões.

Para viagens de recreio em grupos ou em comboios especiaes na sua rêde, tem a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes em vigor a tarifa n.º 16 de grande velocidade. O artigo 1.º d'esta tarifa faculta a viagem de ida e volta em 1.ª ou 2.ª classe por todos os comboios ordinarios, excepto os rapidos, a grupos de excursionistas com o minimo de 40 passageiros em 1.ª classe e de 60 em 2.ª e para um minimo de percurso de 60 kilometros (ida e volta) ou pagando como tal. A viagem de regresso deverá effectuar-se no prazo de 2 dias quando a distancia entre a estação de origem e a de destino não seja superior a 100 kilometros; 4 dias quando exceder 100 e não ultrapasse 500, e 6 dias quando seja superior a 200 kilometros. Os preços deste artigo representam a redução de 50% sobre os da tarifa geral da mesma Companhia. Pelo art.º 2.º da referida tarifa n.º 16, é facultada a realização de excursões em comboios especiaes aos preços de 9 réis

em 1.ª classe, 6 réis em 2.ª e 4 réis em 3.ª, por passageiro e kilometro, sendo o minimo de cobrança de réis 100\$000, por comboio. A viagem de volta deve iniciar-se 24 horas depois da chegada á estação do destino, podendo porém este prazo ser ampliado até o triplo, mediante o pagamento d'uma sobretaxa de 50\$000 réis por cada fracção indivisivel de 24 horas de augmento.

Para as viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes, tanto na rêde da mesma Companhia como na da Companhia da Beira Alta e nas dos Caminhos de ferro do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste), foi recentemente posta em vigor a tarifa especial combinada n.º 101 de grande velocidade que pouco diverge da tarifa n.º 16, sendo as differenças essenciaes as seguintes: E' n'ella comprehendida tambem a 3.ª classe para as viagens em grupo, pelos comboios ordinarios; fixa-se para minimo de formação de grupos que viagem em 2.ª ou 3.ª classe, um numero de passageiros que corresponda ao minimo da cobrança exigida para a 1.ª classe: o minimo da cobrança por comboio é de 50\$000 réis para cada Administração; é permittida a detenção em qualquer estação do percurso mediante o pagamento de 50\$000 réis por paragem e por fracção indivisivel de 12 horas de demora, e, finalmente, é facultado aos passageiros o fazerem a viagem sem trambordo nas estações de transmissão mediante o pagamento de 700 réis por vehiculo que passe de uma a outra Administração, e por fracção indivisivel de 24 horas a contar da hora da chegada ás referidas estações de transmissão.

A'lem destas duas tarifas existe ainda em applicação na rêde da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, a sua tarifa especial n.º 2 de grande velocidade que estabelece bilhetes de ida e volta em 2.ª e 3.ª classe, para grupos de collegiaes e seus professores no minimo de 10 passageiros e para percursos minimos de 20 kilometros (ida e volta), ou pagando como tal. Estes bilhetes são validos para o regresso dentro do prazo de dois dias seguintes ao da chegada a destino; mas se este prazo terminar em domingo ou dia feriado, será prolongado por mais um dia. Quando os bilhetes sejam requisitados em epochas de ferias, é ainda mais amplo o seu prazo de validade. Os preços d'esta tarifa representam uma redução de 60% sobre os da tarifa geral.

A grande redução dos preços d'estas tarifas são sem duvida um grande incitamento ao maior desenvolvimento do excursionismo em Portugal.

Ramal de Madrid-Delicias-Matadero

Foi aberto á exploração no mez passado um ramal pertencente á Sociedade de Construcciones Hidráulicas y Civiles, E. Rivera, que vae da estação de Madrid-Delicias, pertencente á Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal. ao matadouro em construcção.

Esse ramal, que se denomina Madrid-Delicias-Matadero, está habilitado a fazer todo o serviço de pequena velocidade interno e combinado, tanto para remessas pequenas como de vagão completo, que sejam consignadas á sociedade acima referida.

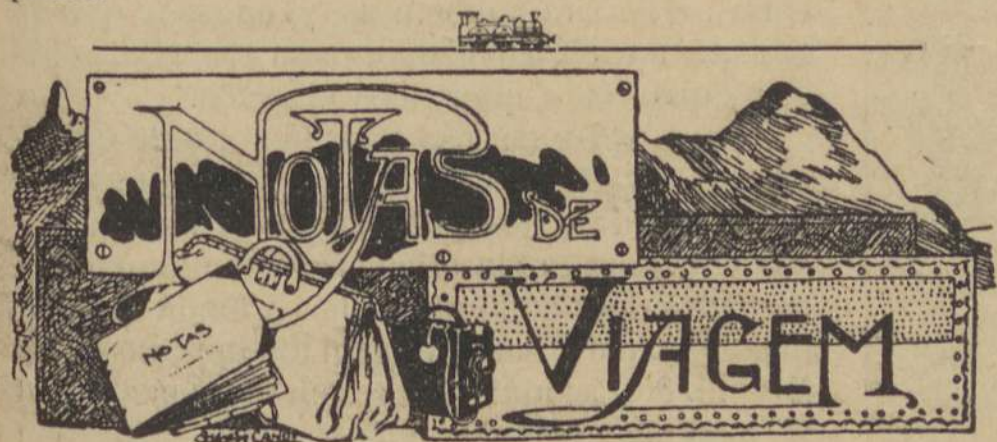
As taxas applicaveis ás remessas procedentes das linhas portuguezas com destino áquelle ramal são as que vigoram para Madrid-Delicias, accrescidas do que corresponde pela Tarifa Geral da linha de Malpartida ao percurso minimo de 6 kilometros.

Ramal do Canal de S. Roque

Segundo nos informam, acha-se quasi concluido o ramal que a Companhia Portugueza resolveu construir ligando o ramal de S. Roque com a estação de Aveiro, devendo em breve ser aberto á exploração.

Este ramal, ha muito ambicionado pela laboriosa população de Aveiro, é de alta importancia para o desenvolvimento do commercio d'aquella cidade, muito especialmente do de sal, que como se sabe é o principal producto exportado por Aveiro.

O dia da inauguração do ramal será, pois, um dia de grande regosijo para os Aveirenses, que vêem n'este melhoramento um forte impulso para o augmento da sua riqueza.



XXIV

A mesquita de Omar.—O rochedo sagrado.—Lendas e crenças.—Remedio para partos.—O muro das lamentações.—O espirito previdente dos Judeus.—Equilibristas no dia de juizo.

Por mais que tenhamos deixado de mencionar muitas coisas que interessa ver em Jerusalem—porque não fazemos aqui um guia de viagem e só registamos impressões—temo-nos demorado, mais do que projectavamos, nas referencias sobre esta cidade e seus arredores.

Porque Jerusalem retém o excursionista por muitos motivos, apesar das pessimas condições em que está como cidade de turismo, em que tudo falta, desde as ruas e jardins para passar até ás distracções nocturnas, desde o hotel—porque os melhores, inclusivè o Fast onde nos alojamos, estão muito longe do conforto moderno e do luxo que corresponderia á classe dos seus frequentadores—até ao café que não existe, onde elles se reúnem pelas noites, fugindo a andar pelas ingremes ruas mal cheirosas de envolta com os milhares de cães que as infestam.

Porque já aqui vamos vendo a influencia do cão na vida ottomana, e mais adeante a apreciaremos melhor quando tratarmos de Damasco.

A'lem d'estes animaes nas ruas, á noite, só se encontram os guardas dos estabelecimentos, mussulmanos acocorados ás portas onde vellam até de madrugada, com a sua espingarda ao lado, embrulhados no seu albornoz e fumando o seu *narguilhé*, cachimbo longo com deposito d'agua em que o fumo passa.

Policias, esses estão engaiolados n'uns cubiculos-estações, envidraçados, não apparecendo na rua.

O unico recurso, pois, é ficar no hotel, onde varios mercadores fazem extendal das suas bugigangas que vendem, como é natural, por preço mais elevado que nos bazares.

Uma visita obrigatoria para uma manhã (não sendo sexta-feira) é a do *Harâm-el-Cherif* ou o «recinto sagrado» o local que o mussulmano considera mais sagrado, depois da mesquita de Mecca, pelo que, por muito tempo, interdissse n'elle a entrada aos christãos. Mas veio a questão financeira e Mahomet cremos que obteve auctorização de Allah para esta concessão, comtanto que o cão christão deixe boas esportulas...

Vê-se que era um bom ministro das finanças.

Porque a visita do *Harâm* e das mesquitas de Omar e el-Aksa, custam caro: 600 reis por pessoa ao guarda que nos conduz, 800 a 1\$000 reis ao policia do consulado e egual quantia ao soldado que acompanha o grupo; e mais *bakchiches* a varios porteiros e gentes que mostram isto e explicam aquillo, embora tivessemos o nosso guia para o fazer.

A um canto da cidade, isolado de todo o movimento e de todo o bullicio, em situação elevada, convidando ao re-

colhimento, demonstrando que quem vae alli é propositamente para se entregar ás suas praticas religiosas, está o grande recinto sagrado, vasto terreno lageado que mede não menos de 300 metros de largura por 550 de comprimento, ao centro do qual se ergue uma grande plataforma, tendo no meio a bella e grandiosa mesquita de Omar, coberta por uma cupula, toda exteriormente forrada de azulejos persas, uns azues, outros brancos, outros verdes, produzindo um effeito maravilhoso. O friso reproduz, em caracteres artisticamente entrelaçados, diversos versiculos do Alcorão.

O interior é riquissimo em mosaicos, em esculpturas de madeiras e marmores, em bellos azulejos, e não menos nos preciosos tapetes que se extendem no chão, alguns de valor não inferior a um conto de reis, tal é a finura do seu trabalho, todo manual, e na mais fina seda.

Ao centro da mesquita, fechado por uma grade e envidraçamentos a toda a altura está resguardado o *rochedo sagrado* onde, segundo a tradição, se conservava a arca da alliança e os patriarchas faziam os holocaustos. Também segundo a crença mussulmana, foi d'alli que Mafoma subiu ao Céu, ficando a rocha suspensa no ar. Não se explica, porém—ou nós não o sabemos—quando ella voltou a assentar na terra onde está bem firme, sobre uma enorme gruta que parece ter sido uma cisterna.

Antigamente era permittido ver a rocha mais de perto; mas alguns vandalos praticaram o desacato de a tocar



A mesquita d'Omar

com o pé, o que é absolutamente prohibido; por isso hoje está resguardada, mantendo os irreverentes a distancia.

Um sem numero de episodios lendarios se ligam a este rochedo; uns dizem occultar elle as portas do inferno; outros pretendem que alli debaixo é o poço sagrado onde as almas veem orar de noite; ainda outros affirmam que subindo o propheta ao Céu, no cavallo maravilhoso Buraq, á sua passagem a gruta abriu-se e a rocha saudou. O mar, extendendo por isso a lingua de pedra que ainda hoje se vê como que sahindo da colossal bocca. Também se diz que a rocha queria seguir Mahomet e foi um anjo que d'isso a dissuadiu, pondo-lhe a mão, gesto do qual ainda hoje ella conserva os traços.

Por toda a grande explanada da mesquita ha numerosos mirantes para as orações, kiosques, pequenas construcções diversas, algumas bem artisticas, de que não obtivemos photographia porque dentro do recinto é prohibido

lirar vistas; salvo com licença especial que se obtém por elevado preço. Apenas, de longe, conseguimos o instante que reproduzimos.

Ao sul do recinto é outra mesquita menos rica mas muito notavel pela sua historia—a mesquita de Aksa, antiga igreja christã construida por Justiniano.



Muro das lamentações

N'esta antiga basilica ha duas curiosidades; as suas janellas estão cobertas de farrapos de tecidos. E' que os mussulmanos quando fazem qualquer pedido ao propheta, e são servidos, rasgam um pedaço da vestimenta e atam-no alli na grade, em signal de reconhecimento. E' um uso um pouco semelhante ao dos Japonezes, ornamentando os

seus marmanjos ás portas dos templos, com papeis mastigados, como aqui em tempo referimos, e lembra tambem as promessas que se pagam no christianismo, com perninhas de cera, quadros e quejandos objectos.

Outra coisa curiosa mais importante é que, no subterraneo da mesquita, se mostra a pedra chamada *o berço de Jesus*, uma lage rodeada por uma grade e coberta por uma cupula de pedra, formando um nicho. A lenda mussulmana diz que a Santa Virgem alli depoz o Deus-Menino. Pois as mulheres crêem que a pedra tem virtude para lhes dar bom-successo, e quando estão gravidas vão esfregar n'ella a parte posterior do corpo... sem fatos.

E' uma *ceremonia* original a que não podémos assistir sem um sorriso, o que, a não ser o prudente aviso do nosso guia para que nos retirássemos, nos valeria talvez um mau bocado com as proprias devotas que se esfregavam.

Sahindo do recinto sagrado por uma das portas ao oeste, temos perto outra curiosidade extraordinariamente interessante: E' o muro

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1912, dos fundos do Estado, titulos

Bols.	Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa.	Div. Interna 3 0/0 assentam...	37,80	37	38	37,15	37,50	37,10	38,10	37,50	38,10	36,80	38,50	36,60
	» » 3 0/0 coupon...	37,90	37	38	37,25	37,55	37,10	38,20	37,60	38,10	36,95	38,75	36,60
	» » 4 0/0 1888 c/ pr.	20,250	20,00	20,450	20,200	20,200	20,100	20,450	20,250	20,850	20,450	20,400	20,350
	» » 4 1/2 0/0 1888/9.	52,700	51,800	53,000	52,500	53,500	52,000	53,700	52,200	53,500	53,000	53,400	53,000
	» » 4 0/0 1890.....	48,000	47,900	48,500	48,500	48,500	48,500	48,000	47,000	48,000	47,800	48,000	47,800
	» » 3 0/0 1905.....	8,900	8,850	9,000	8,850	9,000	8,950	8,950	8,800	8,850	8,750	8,750	8,700
	» » 4 1/2 0/0 1905 C.F.E.	80,500	79,500	80,500	78,000	80,500	80,500	80,500	80,500	80,500	80,000	81,000	80,500
	» » 5 0/0 909 ob. C.F.E.	79,000	78,400	79,500	78,000	79,600	79,000	79,600	79,000	80,500	79,500	80,000	80,000
	» Externa 3 0/0 coup. 1.ª s.	64,800	64,400	64,900	64,400	65,000	64,700	65,400	64,800	66,000	65,300	66,000	65,400
	» » 3 0/0 2.ª serie...	63,300	63,000	63,800	63,200	64,000	63,500	64,200	63,900	65,000	64,000	64,600	64,500
	» » 3 0/0 3.ª serie...	66,700	66,200	67,700	66,300	67,500	66,900	67,500	67,300	68,100	67,500	68,100	67,800
	Obrigações dos Tab. 4 1/2 0/0.	—	—	96,200	96,200	96,200	96,200	96,400	96,000	97,500	96,000	97,500	97,500
	Acções Banco de Portugal..	157,500	154,000	160,000	156,800	159,000	152,000	154,500	152,300	154,500	153,000	154,500	152,000
	» » Com. de Lisboa	124,000	124,000	123,600	123,600	129,000	124,500	130,500	129,500	136,500	132,000	136,500	134,500
	» » Nacion. Ultr...	94,500	93,600	94,500	91,000	93,000	91,000	100,000	94,500	97,500	96,000	97,000	96,000
	» » Lisboa & Açor.	99,500	99,350	99,500	99,500	94,500	94,000	98,500	94,200	98,500	97,100	98,000	97,300
	» Companhia C. F. Port.	66,000	63,000	63,500	63,500	61,700	61,700	62,560	61,700	62,000	62,000	62,000	62,000
	» » Nacional.	—	—	4,600	4,600	—	—	4,350	4,300	4,100	4,100	4,000	4,000
	» » Tabacos.	62,000	60,000	63,000	61,800	63,000	62,600	66,500	63,800	68,000	64,800	65,000	64,800
	» » Phosph...	61,500	60,100	62,000	60,900	62,000	60,000	61,100	57,500	58,600	58,400	58,300	57,900
Obrig. Comp. Através d'Africa	85,600	85,400	85,500	85,000	86,800	85,700	86,500	86,200	88,800	87,000	89,000	88,500	
» » C. F. P. 3 0/0 1.º g.	65,400	65,400	63,500	63,000	63,000	63,000	63,500	63,000	64,500	64,000	64,100	64,000	
» » C. F. P. 3 0/0 2.º g.	51,800	50,300	50,700	49,800	50,000	49,200	49,900	49,500	49,600	49,300	49,300	48,900	
» » B. Alta. 3 0/0 1.º g.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,000	57,100	
» » B. Alta. 3 0/0 2.º g.	16,200	16,050	16,000	16,000	15,900	15,800	16,000	15,900	16,300	16,000	16,500	15,900	
» » Nac. coup. 1.ª s.	69,000	68,500	69,000	68,800	69,500	69,500	67,700	67,500	67,500	67,500	67,200	67,000	
» » Nac. coup. 2.ª s.	61,300	60,000	60,900	60,800	60,500	60,000	61,000	61,000	61,000	61,000	61,200	61,200	
» prediaes 6 0/0.....	84,000	84,000	89,000	88,000	88,500	88,000	88,800	88,000	88,500	88,000	88,200	88,000	
» » 5 0/0.....	83,000	80,000	81,300	80,000	83,000	81,500	83,500	83,000	83,200	81,500	82,000	81,500	
» » 4 1/2 0/0.....	77,000	75,500	78,000	77,000	80,000	78,500	79,500	79,500	—	—	79,000	79,000	
Paris...	3 0/0 portuguez, 1.ª serie....	66,87	65,15	66	65,50	65,85	65,20	66,15	65,30	65,70	65,65	65,55	64,70
Acções Companhia C. F. Port.	347	315	345	340	330	330	326	326	—	—	—	—	
» Madrid-Caceres-Port.	37,75	36,50	37,75	36,25	37	35,50	39,75	36,50	38	36,50	37,50	35	
» Madrid-Zaragoza-Ali.	432	417	440	435,50	444,50	434	457,50	447	467,50	460	470	461	
» Andaluzes.....	277	268	292	279	306	288	321	311,50	370	314	318	298,50	
Obrig. Comp. C. F. P. 1.º grau	334	325	325	317	323	320	324	321	327	320	325	313	
» C. F. P. 2.º grau	263	255	262	257	257	248	259	251	257	248	250	241	
» da Beira Alta..	295	291	293	291	291	285	293	291	298	287	295	291	
» Madrid-Caceres-Port..	164	159,50	170	166	167,50	163	168	161	165	161,25	169	162	
Londres.	3 0/0 portuguez.....	66	65	66	65,50	66	65	66	65,50	66	65,50	66	65
Amsterd.	Obrig. Através d'Africa.....	88,43	87,25	88,25	87,50	87,87	86,12	87,75	87	87,75	87	87,75	87

das lamentações onde ha 1.000 annos os Judeus vão chorar a perda do reino do Sião. E choram com effeito, soluçam mesmo, como o presenciámos quando n'uma sexta-feira alli fomos e tomámos a photographia que reproduzimos aqui.

Não ha canticos, não ha musica, é uma devoção pura, toda espirital e toda patriotica dos Israelitas, irem alli lamentar-se em phrases dolorosas, dizendo as suas litanias, primeiro em voz baixa, como que intimamente recolhidos, depois, a afflicção communica-se, as lagrimas chamam as lagrimas, e como se fosse toda uma familia tomada de igual desgosto; de entre algumas dezenas de homens e mulheres que alli se reúnem, a face contra as pedras do muro ou mesmo occultando-a nas fendas d'este, sahem gritos estridentes, arrancos de desespero, em que dizem:

—Apressa-te, libertador do Sião! Os nossos muros foram destruidos! Os nossos grandes homens assassinados! Os nossos templos foram derrotados! Accode-nos, reúne os filhos de Jerusalem! Nós choramos a nossa cidade, a nossa patria, e mantemos a nossa fé!

Deante d'um espectáculo d'estes, o turista precisa ser o mais fleumatico para não se impressionar. Sentimos que deve ser bem viva a crença d'aquella gente, para que se tenha transmittido de geração em geração este costume.

Deixemos os pobres Judeus nas suas antiphonas e desçamos á porta do lixo, com propriedade chamada assim, porque é um sitio immundo onde todas as sujidades são lançadas.

Mas ha que ver ali o panorama do Monte Olivete e o de todo o valle de Josaphat, coberto em grande parte por cemiterios dos Israelitas que escolheram aquelle local, dizem elles, porque devendo ser alli que se realizará o juizo final, elles querem estar promptos a ser os primeiros a comparecer, logo que a trombeta sôe.

E' mais commodo, pois, estarem alli perto, evitando ter que se servir de qualquer meio de transporte que pederia falhar. Mesmo porque, para grandes distancias, quem pôde pensar em obter n'esse dia, automovel ou carro electrico!

Mas a lenda mussulmana é muito mais original: Conta ella que no dia terrivel apparecerá um arame retesado entre um pedaço de columna que ha na muralha de Jerusalem e o alto do monte das Oliveiras. Sobre elle passarão os homens, e enquanto que os bons, susfidados pelos anjos, atravessarão o abysmo facil e rapidamente, os maus, perderão o equilibrio e precipitar-se-hão nos infernos.

Francamente, não nos podemos conformar com a ideia de no dia do Juizo-Final termos que nos transformar em equilibristas de circo.



Ao «Commercio do Porto»

Agradecemos a este nosso illustre e prezado collega, a transcripção de parte do substancioso artigo, intitulado «Os nossos Caminhos de ferro em 1912», publicado n'esta Gazeta, e firmado pelo nosso erudito primeiro redactor, o distincto engenheiro, Sr. Fernando de Sousa.

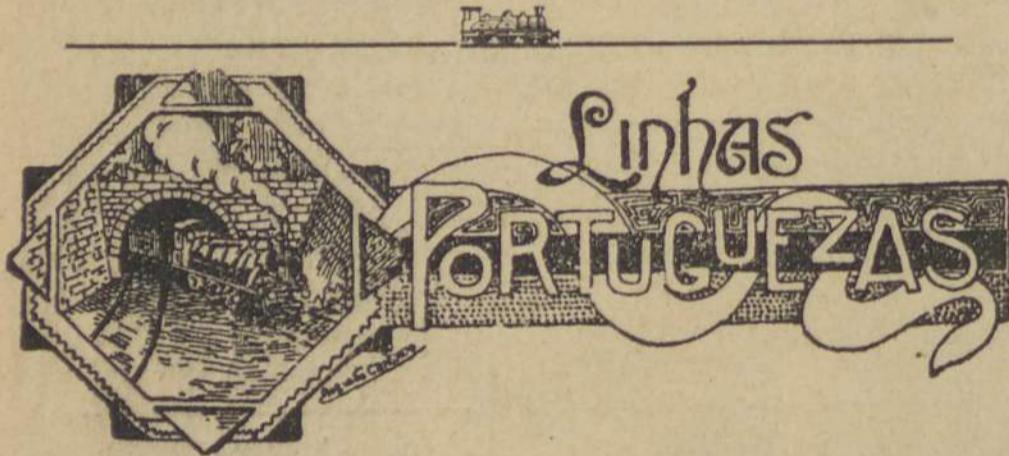
de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, nas bolsas portugueza e extranjeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor		
38	37,45	37,95	37,65	37,95	37,75	37,90	37,55	39,10	37,90	39,15	37	Dezemb.	39,15	Junho...	36,60
37,95	37,40	37,75	37,60	37,90	37,65	37,95	37,65	38,90	37,90	38,50	37	Novemb.	38,90	"	36,60
20.200	20.100	20.450	20.100	20.800	20.400	20.800	20.500	21.000	20.600	20.500	20.300	"	21.000	Janeiro	20.000
53.800	53.400	54.600	53.900	56.000	54.700	55.500	54.000	54.800	54.600	55.000	54.000	Setemb.	56.000	"	51.800
48.500	48.000	49.000	48.500	48.500	48.500	48.000	47.000	48.500	48.000	49.200	47.500	Dezemb.	49.200	Abr. e Out.	47.000
8.800	8.750	8.900	8.800	9.100	8.900	9.050	8.800	8.850	8.750	8.850	8.800	Setemb.	9.100	Jul. Nov.	8.750
78.500	78.500	80.000	79.500	79.700	79.700	80.000	80.000	80.500	80.500	81.200	79.500	Dezemb.	81.200	Julho...	78.500
80.000	79.000	80.000	79.500	79.700	79.700	78.400	78.000	79.500	78.000	80.000	79.000	Maio...	80.500	Fev. Out. Nov.	78.000
64.500	63.800	64.600	64.500	64.700	64.500	65.600	64.400	66.000	65.700	66.100	65.800	Dezemb.	66.100	Julho...	63.800
63.500	63.200	63.600	63.300	63.600	63.300	63.800	63.200	64.700	64.200	65.000	64.800	Maio e Dez.	65.000	Janeiro	63.000
66.600	66.000	67.300	66.700	67.300	67.100	67.600	66.900	68.300	67.500	68.700	68.200	Dezemb.	68.700	Julho...	66.000
—	—	97.000	97.000	—	—	94.500	94.500	—	—	98.100	98.000	"	98.100	Outubro	94.500
155.000	151.500	155.000	153.000	159.500	156.000	160.000	158.500	159.000	154.000	156.500	154.000	Outubro	160.000	Julho...	151.500
133.000	130.500	131.500	131.000	131.500	131.500	132.200	132.000	132.500	132.100	132.100	132.000	Maio e Junho	136.500	Fever...	123.600
96.800	94.300	96.500	96.000	97.300	96.500	97.400	97.000	100.000	97.500	100.000	99.500	Abr. Nov. Dez.	100.000	Fev. e Março	91.000
96.000	94.300	97.000	96.500	97.000	96.800	97.000	96.500	100.000	97.000	100.500	100.000	Dezemb.	100.500	Março...	94.000
60.000	60.000	60.000	60.000	68.000	63.000	69.100	65.800	67.000	66.000	66.000	66.000	Outubro	69.100	Jul. e Agost	60.000
4.050	4.000	4.000	3.900	—	—	4.100	4.000	4.000	4.000	—	—	Fever...	4.600	Agosto...	3.900
67.000	64.200	67.500	63.000	66.300	62.000	65.200	65.000	66.500	65.500	68.000	66.500	Maio e Dez.	68.000	Janeiro	60.000
58.500	58.000	58.600	58.000	60.500	58.200	60.300	58.500	59.000	58.100	60.000	58.500	Fev. e Março	62.000	Abril...	57.500
86.800	86.000	88.500	86.800	88.500	88.000	88.500	88.500	89.500	88.500	89.500	89.000	Nov. e Dez.	89.500	Fever...	85.000
62.700	62.700	62.700	62.200	—	—	64.000	63.300	64.500	64.000	64.000	64.000	Janeiro...	65.400	Agosto...	62.200
48.700	48.500	46.850	46.450	50.800	46.850	50.400	49.200	49.950	49.700	50.000	49.650	"	51.800	"	46.450
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57.000	57.000	Junho...	58.000	Dezemb.	57.000
15.700	15.600	15.600	15.500	16.150	15.800	15.900	15.900	15.950	15.900	16.000	15.950	"	16.500	Agosto...	15.500
68.500	68.500	68.600	68.600	69.000	69.000	67.500	67.500	68.000	67.500	68.000	67.800	Março...	69.500	Junho...	67.000
61.000	60.000	61.000	61.000	61.500	61.000	61.500	60.500	61.500	61.000	61.700	61.500	Dezemb.	61.700	Jan. Mar. Jul	60.000
85.000	85.800	87.000	87.000	86.800	86.000	86.800	86.700	86.800	86.800	89.000	88.500	Fev. e Dez.	89.000	Janeiro	84.000
81.800	79.500	80.000	79.600	79.400	79.000	79.000	78.000	79.000	78.300	79.000	78.500	Abril...	83.500	Outubro	78.000
77.000	77.000	77.000	77.000	77.000	77.000	78.000	77.000	—	—	—	—	Março...	80.000	Janeiro	75.500
64,80	63,60	65,45	65,10	65,25	65	65,05	63,90	63,75	63,75	64,95	64,50	Janeiro	66,87	Julho...	63,60
—	—	—	—	350	309	340	340	—	—	322	320	Setemb.	350	Setemb.	309
35	34	—	—	45	38	38	37	37,50	37	37,50	35	"	45	Julho...	34
465	444	470	462	468	465,50	459,50	431,50	435,25	420	435,50	423	Jun. e Agost.	470	Janeiro	417
303,50	293	314	305	307	306	327	298,50	310	296,50	314	306	Maio...	370	"	268
319	304	305	292	325	315	320	307	316	310	314	310	Janeiro	334	Agosto...	292
249	235	237	235	258	237	254	245	246	244	248	244	"	263	Jul. e Agost	235
284	277	290	277	294	283	290	279	287	283	287	280	Maio...	298	"	277
167,50	163,25	182	168	189	181	161	160	172	162,25	176	163	Setemb.	189	Janeiro	159,50
65	64,50	65	65	65	65	65	63,50	64	63,50	64,75	64,50	Jan. a Junho	66	Out. e Nov.	63,50
89	87,25	88,68	88,06	89	87,62	87,87	86	87,12	85,75	87,30	86	Jul. e Set.	89	Novemb	85,75

Concurso de motores para a aviação na Allemanha

Foi resolvido, pela commissão encarregada de dar applicação aos 15 milhões de marcos destinados ao fomento da aviação, convocar um concurso de motores para aeroplanos e crear um «comité» central para favorecer a investigação scientifica.

A commissão resolveu tambem applicar dois milhões de marcos na aquisição de aeroplanos, e os cinco milhões restantes servirão para construir balões dirigiveis, por ser esse o objectivo a que visava a subscrição. Decidiu-se tambem procurar a forma de se adquirirem bons pilotos e de se estabelecer um seguro sobre accidentes.



Valle do Vouga.—A companhia concessionaria d'esta linha apresentou ao Governo, para sua homologação, um projecto de variante do traçado, approved por portaria de 2 de maio de 1912, na parte comprehendida entre os kilometros 42, 7.041 e 44, 97.147, variante a que se deu a dedominação de Vouzella.

Entroncamento á Certã.—Entrou ha dias em discussão na Camara dos deputados o projecto n.º 366, para que fosse aberto o concurso para a construcção e exploração da linha ferrea do Entroncamento a Thomar, Ferreira do Zezere e Certã.

O nosso amigo deputado sr. Ezechiel de Campos apresentou uma moção para que fosse adiada a discussão para quando a commissão encarregada de rever o plano ferroviario da réde central do paiz, tivesse concluido os seus trabalhos, sendo approveda.

Malange.—Os jornaes de Angola referem-se elogiosamente aos estudos dirigidos pelo engenheiro Sr. Armindo de Andrade, e relativos a este caminho de ferro. Trata-se especialmente da descida pela vertente da serra de Tala-Mangongo até á baixa do rio Lui.

Inhambane a Inharrime.—Por todo este mez deve começar a construcção da estação-terminus d'este caminho de ferro, cuja exploração deverá iniciar-se o mais tardar em fins do proximo fevereiro.

Zambezia.—Grande será a influencia, que, no fomento da região do Zambeze, podem exercer o prolongamento da linha de Blantire-Port-Herald-Zambeze, e a linha ferrea do Zambeze á Beira.

A construcção d'estas linhas, porém, veiu modificar por completo o antigo plano de attrahir ao porto de Quilimane o trafego da Niassalandia.

S. Thomé.—O Governador da provincia de S. Thomé, remetteu á Direcção Geral das Colonias um circunstanciado relatorio elaborado pelo engenheiro Borges de Castro, relativo aos trabalhos do caminho de ferro executados nos 5 mezes do ultimo semestre.

O rendimento da parte construida, 14 kilometros em exploração provisoria, foi desde 30 de outubro de 1911 a 30 de novembro de 1912, de 911\$710 reis.

Proseguem os trabalhos de balastragem da referida linha com pedra britada.

Benguella.—A receita total deste caminho de ferro, foi em 1912, 352 contos, mais 32 contos que em 1911. A despesa foi em 1912, 270 contos, mais 18 contos que em 1911.

Accentua-se cada vez mais a affluencia de passageiros, principalmente de 1.ª classe, assim como a tonelagem das mercadorias.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1913.

Novo ministerio, d'esta vez caracterizadamente de um partido —o Democratico— com a simples immisção de um representante do grupo independente.

Como a lepra da politica nunca nos atacou, vemos com agrado esta resolução da crise que nos dá um vislumbre, ao menos, de esperanças que de uma vez se trate da questão financeira, a mais palpitante, a primacialmente importante para o nosso paiz, na situação a que chegámos.

O facto do Sr. presidente do conselho ter alterado os costumes, reservando para si a pasta das Finanças em vez da do Interior, e de ter distribuido a do Fomento a um funcionario activo trabalhador, já conhecedor das engrenagens d'aquelle ministerio; o do Sr. Affonso Costa ser um distincto professor de economia politica, e—mais do que esses—o do seu nome se achar ligado a declarações categoricas feitas nos comicios, no parlamento e fóra d'elle, de que os *deficits* orçamentais teem que acabar, por meio de sãs economias, o que quer dizer, sem exigir novos sacrificios ao povo, já bem sobrecarregado no antigo regimen e mais ainda no actual, faz-nos ver que se vae tratar mais de administração publica que de politica mesquinha; e é d'isso que o paiz está faminto desde longo tempo, tão longo que o seu estado morbido o levou á situação em que nos achamos, a braços com os maiores perigos, até o da perda da nacionalidade.

A questão financeira sobreleva a todas; para a manutenção da nossa existencia, no actual momento em que todo o mundo rende preito ao Rei Dinheiro, ou, se assim o quizerem, ao Presidente da Republica do Ouro. Temos, pois, que resolvê-la; e dada a competencia do actual ministro, esperemos que esse obcecante pesadello se dissipe.

Não o será desde já, no orçamento que hoje deve ser apresentado no parlamento, porque o actual ministerio tomou posse no dia 9, e em 6 dias não se pôde fazer um trabalho de revisão que levaria mezes.

Veremos subsequentemente se uma mais intima ponderação da situação das forcas do paiz leva o Sr. ministro a não insistir em theorias cujos effeitos traduzidos na pratica seriam terriveis, taes como o agravamento do imposto predial, e o da lei do sello.

E não será tambem equilibrado o orçamento com as receitas resultantes do resgate dos caminhos de ferro, operação que o Sr. Severiano da Silva declarou hontem na camara daria nada menos que **9,000 contos** (!) por anno ao Estado.

Ora produzindo toda a réde a *receita bruta de 6:300 contos*, não percebemos como ha quem tenha o arrojo de fazer aquella affirmação disparatada.

A folha official publicou ha dias a nota do estado da divida fluctuante em 30 de junho de 1910, nos mezes de junho de 1911 e junho, julho, agosto, setembro, outubro e novembro ultimos.

Em 30 d'este mez, essa divida elevou-se a 90.580:445\$994 reis, mais 1.558:851\$729 reis que no mez anterior e mais 8.521:497\$912 reis que em 30 de junho de 1910.

O ultimo balancete do Banco de Portugal comparado com os dos quatro annos anteriores, em idetica data (principio do anno) prova-nos que, nos ultimos dois annos, o Estado tem recorrido demasiadamente á fabricação de notas para fazer face aos seus encargos.

Eis os algarismos que representam a importancia da circulação fiduciaria e as contas dos debitos do Thesouro.

	Notas em circulação	Contas do thesouro
1909, janeiro...	71:091	47:906
1910, janeiro...	70:562 — 529	46:737 — 1:169
1911, janeiro...	78:848 + 8:286	57:886 + 11:149
1912, janeiro...	82:629 + 3:781	61:836 + 3:950
1912, dezembro.	84:671 + 2:042	64:705 + 2:869
a mais em total...	+14:109 contos	+17:968 contos

Quer dizer que só em tres annos, tendo augmentado a circulação 14:000 contos, todo esse augmento e ainda 4:000 contos mais, foram absorvidos pelas exigencias do thesouro.

O Sr. presidente do Conselho apresentou, com effeito, o orçamento na sessão de hoje, só no que respeita a receita e despesa, em total, prevendo a receita ordinaria de 72.043:092\$708 e as extraordinarias 3:704 contos ou o total de 75.747:092\$708, e as des-

pesas ordinarias 73.014:387\$788, e extraordinarias 6.168:587\$000, ou o total de 79.182:974\$788 reis, resultando portanto um deficit previsto de 3.435:884\$080, sendo de 8:400 contos o previsto pelo ministro das Finanças anterior. O deficit colonial entra n'aquelle por 2:844 contos.

Os cambios aggravaram-se, desde o principio do anno como se vé da nossa nota comparativa, tendo que se attribuir este facto á nossa situação interna. por isso que o Paris s/ Londres, o Paris s/ Amsterdam e até o Madrid s/ Paris melhoraram, apesar das questões balticas que só influiram para a baixa do marco. Hoje ficou a libra a 5\$100 compra, 5\$150 venda. O Rio-Londres a 16³/₈ ou reis 14\$656.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 7/8	46 3/4	47 9/16	47 7/16
» 90 d/v	47 3/8	—	47 3/8	—
Paris cheque	610	612	602	604
Berlim »	250	251	247	248
Amsterdam cheque	423	425	417	419
Madrid cheque	945	955	930	940

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

JANEIRO

Bolsas e titulos

	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37	—	37	37,05	37,05	37,05	37,10	—	37,05	37	37,03	37,10	—	—
Divida Interna 3% coupon.....	37,05	37,05	37,05	37,08	37,10	37,15	37,20	37,20	37,20	37,10	37,15	37,20	—	—
» 4% 1888, c/premios	20.100	20.100	—	20.150	20.150	20.200	20.200	20.200	20.150	20.150	20.150	20.150	—	—
» 4 1/2% 1888/9.....	—	—	a54.000	c53.500	a53.500	c53.500	c53.500	—	c53.200	—	—	53.500	—	—
» 4% 1890	—	—	—	—	—	—	c47.500	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 1905 c/premios	—	—	—	8.850	8.850	—	—	—	—	8.800	8.850	8.850	—	—
» 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	c80.000	c80.000	—	c79.500	—	—	—
» 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	78.500	78.500	78.500	—	78.500	—	78.500	—	—	—
» Externa 3% coupon 1.ª série	64.600	64.700	64.800	65.000	65.000	—	65.200	65.200	65.200	65.200	65.200	65.200	—	—
» 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.800	—	—	—
» 3% 3.ª série	67.200	67.500	—	67.200	67.500	—	—	67.500	—	67.500	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	156.500	—	—	—	—	—	*155000	*155000	—	—	—	—	—
» Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	132.500	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino.....	—	—	—	99.500	99.500	99.500	99.500	—	—	99.500	—	99.500	—	—
» Lisboa & Açores	100.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100.500	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.500	—	—
» Companhia Nacional.....	—	—	4.000	—	—	—	4.250	4.500	4.500	4.500	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon.....	69.600	69.000	69.000	—	69.000	—	—	—	—	—	68.800	68.600	—	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	c60.000	c60.000	c60.000	c60.000	—	c60.000	c60.000	—	—	—	—	59.900	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	86.800	—	—	86.500	86.500	86.800	86.800	86.800	87.000	—	87.200	87.500	—	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	62.200	—	—	—	—	—	—	—	63.000	—	—	—
» Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	49.800	—	50.000	49.900	49.900	—	49.900	49.900	49.800	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55.500	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16.100	—	—	—	—	—	—	16.400	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª serie	68.000	—	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª serie	59.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	86.800	—	—	—	—	—
» 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76.500	—	—	—	—
» 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série	65,45	65,45	—	64	64,10	—	—	—	—	—	64,75	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	36,50	36	36,50	—	37	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	429	—	430,50	433,50	438	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	—	310,50	310	319,50	323,25	323	309,25	309	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..	313	311	—	308	306	308	306	306	306	306	316	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..	246	—	—	246	246	—	246	—	—	246	246	—	—	—
» Companhia da Beira Alta	273	275	275	278	278	—	281	285	—	275	275	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal	165	—	165,25	165,25	167	169	167	168,75	166,5	165	165	—	—	—
Londres: 3% portuguez	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,5	63,50	63,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.	—	85,75	86,25	86,06	86,43	86,87	86,56	86,87	86,50	—	—	—	—	—

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				
		Reis		Reis		Reis	Reis	Reis	Reis
Portuguezas									
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes.	31 Dezembro	1.073	6.753.889.000	1.073	6.337.574.392	+416.314.608	6.294.398	5.906.412	+387.986
» Rede geral	»	70	148.796.000	70	123.917.769	+24.878.231	2.125.655	1.770.255	+355.400
» Vendas Novas... ..	»	29	33.354.000	29	30.048.837	+3.305.163	1.150.136	1.036.172	+113.964
» Coimbra a Louzã.	»	681	2.034.763.192	681	1.871.631.641	+163.131.551	2.987.904	2.748.357	+239.547
Sul e Sueste.....	»	433	1.828.386.000	433	1.817.445.334	+10.940.666	4.222.600	4.197.333	+25.267
Minho e Douro	20	253	544.671.501	253	510.433.335	+34.238.166	2.152.851	2.017.523	+135.328
Beira Alta	23	185	177.459.997	185	170.260.166	+7.199.831	959.243	920.325	+38.918
Companhia Nacional	31 Outubro	56	125.275.060	56	126.643.135	-1.368.075	2.237.054	2.261.484	-24.430
Guimarães	»	64	143.842.757	64	148.999.717	-5.156.960	2.247.543	2.328.120	-80.577
Porto á Pova e Famalicão									
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	20 Dezembro	3.681	145.045.889	3.681	132.977.370	+12.068.519	39.403	36.125	+3.278
Madrid-Zaragoza-Alicante	»	3.664	127.423.192	3.664	115.604.252	+11.818.940	34.777	31.551	+3.226
Andaluzes	»	1.083	26.677.357	1.083	23.896.512	+2.780.845	24.632	22.065	+2.567
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	31	777	10.400.558	777	9.765.685	+634.873	13.385	12.568	+817
Lorca a Baza e Aguilas.....	4 Janeiro	168	74.631	168	42.387	+32.244	444	252	+192

Brindes recebidos e agradecidos

Récebemos, e agradecemos, os seguintes brindes (agendas e calendarios) que nos foram gentilmente offerecidos:

Agenda, da Casa Rivière, de Barcelona (Tecidos metallicos, para todos os usos); **Agenda**, do Armazem de Pianos, de C. A. Habel, successor, Lisboa, R. Nova da Trindade, 19; **Agenda**, da Companhia de Carruagens Lisboense, Lisboa, Largo de S. Roque, telephone 35; **Calendario**, da Companhia de Seguros «Portugal Previdente», Lisboa, R. do Alecrim, 10.



A ventilação do Central London Railway pelo ar ozonizado

A ventilação dos caminhos de ferro subterraneos é um assumpto de muita preocupação, tanto em Londres como em Paris.

Acaba de ser feita uma experiencia no «Central Railway», tendente a renovar a atmospheria do tunnel pelo emprego do ar ozonizado.

O «Central London Railway» tem uma extensão de mais de 11 kilometros e semelha-se bastante ao Metropolitano de Paris; por occasião da sua construcção, que data de 1900, julgou-se que o movimento das carruagens seria sufficiente para renovar o ar; mas em breve se notou a necessidade d'uma outra especie de ventilação, visto que pelo processo citado não se obtinham os desejados resultados.

Realizou-se então uma experiencia por meio do emprego d'um ventilador que trabalhava de noite, enquanto os comboios não estavam em serviço, mas reconheceu-se ainda que este processo era insufficiente, e hoje o tunnel é arejado por uma serie de ventiladores, trabalhando constantemente em diversos pontos do subterraneo e fornecendo ar ozonizado.

Antes de atravessar o ozonizador, o ar é convenientemente filtrado, desembaraçando-se assim de todas as poeiras; esta filtração é effectuada por meio de redes metallicas, sobre as quaes a agua cae constantemente; todos os gazes e vapores nocivos são por esta forma expulsos. Depois o ar dirige-se para o ozonizador, e depois de ter passado sobre elle, é injectado n'um conducto principal que alimenta uma serie de bocas distribuidas pelo tunnel cêrca de 2 metros acima do solo.

O volume injectado em cada dia é de 2.265.000 metros cubicos.



Hespanha

Inaugurou-se a 3 do proximo passado a ponte d'esta linha ferrea, de tracção electrica, comprehendida entre S. Sebastião e Irun.

Esta nova linha, muito rapidamente construida, conta cêrca de 20 kilometros de comprimento, e corre quasi parallelamente á linha do Norte, no seu trajecto de S. Sebastião a Hendaia, motivo por que terá n'esta ultima uma grande competidora, ficando por isso o seu trafego limitado, por enquanto, ao turismo na região atravessada e nos mezes de verão.

A tracção, como se disse, é electrica, sendo a velocidade dos comboios projectada para 60 kilometros á hora.

O novo caminho de ferro ligar-se-ha ao que ha-de construir a Companhia do Meio-dia, de França, desde Hendaia a Biarritz, e então far-se-ha o trajecto S. Sebastião-Biarritz sempre em linha ferrea electrica, e sem trasbordo.

Effectuaram-se já as experiencias officiaes do reforço da parte metallica do importante viaducto de Redondela (Pontevedra), na linha ferrea de Monforte a Vigo. N'estas experiencias

empregou-se um comboio constituido por 19 unidades, cujo peso total era de 630 toneladas, fazendo-se nove distribuções de sobrecargas distinctas, afim de produzir a maxima fadiga aos elementos da ponte.

Lançado este comboio a toda a velocidade, sete vezes seguidas, observou-se que a fadiga experimentada foi reduzidissima, qualificando-se portanto de excellentes os resultados obtidos.

Para conhecer as deformações experimentadas pelo peso dos diversos peças, e para as poder apreciar com exactidão, pois são inapreciaveis á vista, empregaram-se uns aparelhos muito engenhosos, verdadeiros microscopios metallicos, que ampliam quinhentas vezes as mencionadas deformações. Com esta reforma, a circulação dos comboios de Monforte a Vigo, effectuar-se-ha nas condições de optima segurança, por todo o trajecto comprehendido entre as estações de Guillarey e Redondela.

Inglaterra

O Governo inglez, quando da ultima greve dos ferroviarios em Inglaterra, prometeu ás companhias de caminhos de ferro, e afim de obter d'ellas varias concessões, apresentar em breve um projecto de lei que auctorizasse essas companhias a elevar, dentro de certos limites, as suas tarifas de transporte. Estando agora essa promessa em via de cumprir-se, surgem por outro lado, no mundo industrial, os mais vivos protestos.

Ha pouco, a Camara do Commercio de Birmingham determinou sollicitar do *Board of Trade* que se opponha a todo e qualquer augmento de tarifas, enquanto as Companhias não comuniquem ao Governo as suas operações contabilistas, pois, segundo affirma a mencionada Camara de Commercio, as referidas Companhias auferem já lucros enormes com as actuaes tarifas, e, além d'isso, qualifica o commercio a classificacão das mercadorias, em extremo arbitraria, e em detrimento manifesto dos interesses commerciaes e industriaes.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1912.

SENHORES ACCIONISTAS

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de Junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte:

Balanco da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Propriedade.....	59:028\$937	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Construcção.....	12.459:342\$854	—
Estudos além de Ambaca....	36:842\$236	—
Administrador-delegado em Lisboa.....	4:306\$147	—
Thesouro portuguez, conta nova.....	180:401\$915	—
Direcção em Loanda.....	20:639\$323	—
Papeis de credito.....	200:259\$500	—
Trustees.....£ 52.916.16.3	238:125\$655	—
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.317.350\$000
Banco de Portugal.....	—	258:956\$466
Obrigações sorteadas.....	—	6:300\$000
Lucros suspensos.....	—	1.630:046\$382
Caixa.....	6:183\$340	—
Fornecedores.....	849\$920	—
Devedores e credores.....	—	40:552\$770
Letras a pagar.....	—	76:863\$757
Exploração.....	673:719\$762	—
Réis.....	13.900:069\$375	13.900:069\$375

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:

1 obrigação da Companhia a.	79\$500	—
2:000 acções da Companhia	—	—
Aguas de Loanda a 45\$000	90:000\$000	—
2:000 acções da Mala Real Portuguesa. (Memoria).....	20\$000	—
1:800 acções da Companhia a 61\$200.....	110:160\$000	200:259\$500

Obrigações

Creadas :			
9:450 de 450\$000.....	4.252:500\$000		
47:250 de 90\$000.....	4.252:500\$000		
	8.505:000\$000		
Menos sorteadas :			
209 de 450\$000	94:050\$000		
1:050 de 90\$000	93:600\$000	187:650\$000	8.317:350\$000

EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas	8.505:000\$000
Da qual :	
Recebido dos Trustees em pagamento da construção.....	6.186:150\$000
Diferença na emissão.....	2.296:350\$000
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 5:000	22:500\$000
	8.505:000\$000

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de 5:580 kilogrammas de vidro em chapa



No dia 22 do corrente mez, ás treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 5:580 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38\$000, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze ás quinze horas.

Caminho de ferro de Pocinho a Miranda.— Lanço de Pocinho a Moncorvo

Empreitada E₁ (conclusão) — Alargamento da estação de Pocinho. — Casas para pessoal, officinas e deposito, de machinas e de carruagens, aqueducto, passeio para passageiros e fossa fixa.

No dia 1 de Fevereiro, pelas 13 horas, ha-de proceder-se perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua séde n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 440.000 reis e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta Direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamações ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15 horas, no Serviço de Via e Obras d'esta Direcção, em Campanhã, e em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Sado

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 dezaseis horas.

Construcção da linha do Sado—1.ª Secção de Setubal-Mar a Alcacer

No dia 15 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 d'um tramo metallico de taboleiro inferior, com 60 metros entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira de Marateca, da linha do Sado.

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

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 14 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 séde da 1.ª secção em Alcacer, onde podem ser vistos desde ás dez ás dezaseis horas dos dias uteis.

Construcção da linha do Sado—2.ª Secção de Azinheira dos Bairros a Garvão

No dia 15 de Fevereiro, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construcção e montagem d'um tramo metallico do taboleiro inferior com 60 metros, entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a Ribeira de Campilhas, da linha do Sado, ficando por este modo sem effeito o annuncio publicado no *Diario do Governo*, n.º 296, de 18 de Dezembro de 1912, pag. 4:496.

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

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 14 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 séde da 2.ª Secção, na Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

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 VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				SACAVEM				V. FRANCA				SANTAREM				V. NOVAS				ENTRONE				VAL D'ALC.				BADAJOS				GUARDA				QUELUZ				CINTRA				B. PRATA							
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.								
C. Sodrê	P. Arcos	C. Sodrê		Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.		Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.		Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Val d'Alc.	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.					
6 50	7 21	7 55	8 30	8 50	9 33	10 43	11 26	6 58	8 14	5 42	6 58	5 8	7 22	10 44	12 50	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 23	7 30	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5	7 25	11 4	5 20	11 5

GUIMARAES

Trofa	Fafe	Trofa
9 58	12 28	4 50
3 11	5 44	9 43
8 12	10 32	12 28
8 28	11 5	3 35
8 5	9 44	8 16
5 35	6 51	

NACIONAL

St. Comba	Vizeu	St. Comba
7	8 57	1 16
12 10	2 19	6 50
2 30	8 10	8 10
8 20	10 55	7 15
8	11 55	2 40

POVOA DE VARZIM

Porto	Povoa-Varzim	Porto
9 10	10 26	5
10 40	12	7 40
5 5	6 24	12 10
7 15	8 35	2 25
8 45	9 59	4
6 25	9 20	7 35
2 45	5 29	4
5 25	6 50	6 25
4 25	5 5	6

Directos ou rapidos.
b Directo a ou de Paço d'Arcos.
d Parte de Lisboa-P.
e Porto-Campanhã.
f Dias uteis.
g Domingos, santific. e feriados.
h Só dom. e dias sant. e 2.ª feiras e dias seguintes aos sant.
i Segundas-feiras.
j Se undas, quartas e sextas.
k Quartas-feiras.
l Seg. quartas e sabbados.
m Semi-directo.
n Excepto sabbados, domingos, feriados e suas vespas.
o Terças, quintas e sabbados.
p Terças e sextas feiras.
q Segundas e quintas.
r Sabbados.
s Sab. e dom. vespas de dias santos e n'estes dias.
t Terças feiras.
v Nos dias 23 de cada mez.
w Domingos, quartas e sextas.
z Domingos, segundas e quintas.
z Domingos

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço combinado com a Exploração do Porto de Lisboa

AVISO AO PUBLICO

Desde 1 de Fevereiro de 1913 fica estabelecido como segue o regimen de preços applicaveis aos transportes em pequena velocidade de ou para os caes da Exploração do Porto de Lisboa servidos pelas linhas desta Companhia :

I — Taxas correspondentes ao Caminho de Ferro

REMESSAS TAXADAS A PESO

ENTREPOSTO DE SANTA APOLONIA E LINHA DO TERREIRO DO TRIGO

Seja qual for a procedencia ou o destino da remessa, o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Lisboa-Caes dos Soldados com a sobretaxa de — 50 réis por tonelada

CAES E ENTREPOSTO DE SANTOS

a) linha de Oeste (excepto as estações de Verride e Figueira da Foz) e ramal de Cascaes: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação do Caes de Sodrê, sem sobretaxa.

N. B. — A exportação de vidro em obra de qualquer especie, eventualmente realisada por intermedio da estação de Caes do Sodrê (Caes de Santos) será considerada, para os efeitos da «concessão especial» das actuaes tarifas especiaes internas n.ºs 1 e 10, de p. v., como se tivesse sido feita por intermedio das estações de Lisboa-Caes dos Soldados ou Alcantara-Mar, mas liquidando-se o reembolso com dedução de uma sobretaxa de 80 réis por tonelada.

b) quaesquer estações, nacionaes ou estrangeiras, não compreendidas na alinea anterior: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Lisboa-Caes dos Soldados, com a sobretaxa de 80 réis por tonelada.

N. B. — Transitoriamente serão applicados sem sobretaxa os preços correspondentes a Caes do Sodrê-Caes de Santos e Caes do Sodrê-Porto de Lisboa das actuaes tarifas especiaes combinadas n.ºs 102 (adubos, Minho e Douro), 103 (adubos, Beira Alta) e 204 (madeiras, Madrid a Cáceres e a Portugal e Oeste de Hespanha) de pequena velocidade.

Para procedencias ou destinos de



CAES E ENTREPOSTO D'ALCANTARA (VULGO «PORTO DE LISBOA»)

Para procedencias ou destinos de

- a) linha de Oeste (excepto as estações de Verride e Figueira da Foz) e Ramal de Cascaes: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Alcantara-Mar, sem sobretaxa.
- b) quaesquer estações, nacionaes ou estrangeiras, não comprehendidas na alinea anterior: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Lisboa-Caes dos Soldados, com a sobretaxa de 80 réis por tonelada.

N. B. — Transitoriamente serão applicados sem sobretaxa:

- os preços especiaes B. do § 2.º da actual tarifa especial interna n.º 3 de p. v., correspondentes a madeira de pinho nacional em toros por descascar, para exportação;
- o preço especial F. do § 2.º da actual tarifa especial interna n.º 8 de p. v., applicavel a minério de ferro procedente de Hespanha, via Valencia d'Alcantara;
- os preços correspondentes a Alcantara (Terra ou Mar) de todas as actuaes tarifas de p. v. da serie M. L., combinadas com os Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha.

DOCA DE SANTO AMARO (VULGO «DOCA D'ALCANTARA»)

Seja qual fór a procedencia ou o destino da remessa o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Alcantara-Mar, com a sobretaxa de — 50 réis por tonelada

Condições particulares do Capitulo I

1.ª — **Minimo de peso por expedição.** — Os transportes de ou para os diferentes pontos a que se refere o presente Aviso, só serão aceitos quando por expedições de vagão completo ou pagando como tal, excepto quando se trate de remessas de serviço internacional ou de remessas de serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, via Barreiro por Lisboa-Jardim, casos em que se aceitarão remessas de detalhe, não podendo a sobretaxa de cada expedição ser inferior ao que corresponda por uma tonelada.

2.ª — **Expedição directa.** — Para conveniencia de serviço e no interesse do publico, a Companhia recomenda a vantagem que ha em que, sempre que possivel, as expedições sejam feitas da procedencia directamente para a linha do caes onde deva ser feita a descarga, adoptando-se nas notas de expedição as seguintes designações de destino:

Lisboa Caes dos Soldados-Entrepoto — Quando as remessas devam seguir para o Entrepoto de Santa Apolonia.

Lisboa-Terreiro do Trigo (1) — Quando as remessas devam seguir para a linha do Terreiro do Trigo.

Caes do Sodrè-Santos — Quando as remessas devam seguir para o Caes ou Entrepoto de Santos.

Alcantara Mar-Entrepoto — Quando as remessas devam seguir para o Caes ou Entrepoto de Alcantara.

Alcantara Mar-Doca — Quando as remessas devam seguir para a Doca de Santo Amaro.

(1) Sendo frequentemente apresentadas remessas destinadas ao Mercado Central de Produtos Agricolas e em cujas notas de expedição se designa «Lisboa-Mercado» como ponto de destino, lembra-se ao publico que esta denominação é a adoptada para designar o ramal do Mercado Geral de Gados.

3.ª — Transferencias. — Quando, a pedido dos consignatarios, haja de fazer-se a transferencia de remessas das estações de Lisboa-Caes dos Soldados (Terra ou Mar), Alcantara (Terra ou Mar) e Caes do Sodré para qualquer dos caes do Porto de Lisboa ou vice-versa, ou entre quaesquer dos mesmos caes, cobrar-se-ha para o Caminho de Ferro, em vez das sobretaxas estabelecidas no Capitulo I dèste Aviso :

Por transferencia	100 réis por tonelada
» evoluções e manobras	200 » » »
Total	300 » » »

§ 1.º — O envio á linha do Terreiro do Trigo, de vagões transportando mercadorias primitivamente expedidas para a estação de Lisboa-Caes dos Soldados e cujo seguimento para aquela linha seja pedido pelos respectivos consignatarios na mesma estação, continuará a fazer-se :

às 9-30 horas de todos os dias, das remessas cujo pedido de reexpedição seja apresentado até 30 minutos antes daquela hora ;

às 13-30 horas de todos os dias uteis, daquêles cujo pedido de seguimento fôr apresentado depois das 9 horas.

§ 2.º — Quer a expedição se faça directamente para a linha do Terreiro do Trigo, quer por meio de transferencia, o envio dos vagões para a mesma linha fica dependente da apresentação dos respectivos consignatarios ou de quem os represente para indicarem o ponto em que desejam que se efectue a descarga. Analogamente se procederá para o fornecimento dos vagões que devam ser carregados na referida linha.

4.ª — Carga e descarga. — As operações de carga ou descarga na linha do Terreiro do Trigo e na Doca de Santo Amaro, serão executadas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios.

5.ª — Estacionamento. — Os prazos de estacionamento dos vagões levados á linha do Terreiro do Trigo ou á Doca de Santo Amaro, serão contados como se a entrega ou recepção das remessas se fizesse na estação de Lisboa-Caes dos Soldados ou na de Alcantara-Mar, segundo o caso.

Os vagões entregues á Exploração do Porto de Lisboa para carregar ou descarregar ficam sujeitos aos prazos d'estacionamento desde que essa entrega se verificar, sendo esta equiparada, para todos os efeitos, ao acto de serem postos os vagões, nas estações da rêde, á disposição dos remetentes ou destinatarios.

6.ª — Cobrança das sobretaxas. — Todas as sobretaxas estabelecidas no Capitulo I dèste Aviso ao Publico serão applicadas ao peso sobre que incida a taxa de transporte e cobradas conjuntamente com as demais taxas de Caminho de Ferro.

§ unico. — Fazem excepção a esta regra as remessas de detalhe a que se refere a 1.ª destas condições, cuja sobretaxa será calculada com relação ao peso minimo de 1.000 kilogramas por expedição (ou pagando como tal).

7.ª — Disposições geraes em vigôr. — Em tudo quanto não fôr contrario ás disposições dèste Aviso, ficam em vigôr, pelo que respeita ao Caminho de Ferro, as suas tarifas geraes, especiaes e de despesas accessorias, condições geraes d'applicação, etc.

8.ª — Disposições anuladas. — Ficam pelo presente anulados e substituidos os Avisos ao Publico desta Companhia B. 1027, 1033, 1511 e 1748, respectivamente de 31 de Março e 30 de Abril de 1900, 17 de Agosto de 1906 e 17 de Julho de 1909.

II — Taxas correspondentes á Exploração do Porto de Lisboa

Classificação	Preço por tonelada indivisível para volumes de (1)						
	não mais de 1.000 kilos	mais de 1.000 até 5.000 kilos	mais de 5.000 até 10.000 kilos	mais de 10.000 até 20.000 kilos	mais de 20.000 até 30.000 kilos	mais de 30.000 até 40.000 kilos	mais de 40.000 até 45.000 kilos
Réis							
Descarga de fragatas ou navios atracados aos caes e carregamento em vagão, ou vice-versa, incluindo direitos de caes e transporte até ou desde as agulhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes:							
Mercadorias ..	300	1\$300	2\$300	3\$100	3\$900	4\$300	4\$700
{ De ou para Hespanha ou mais além.....							
{ De ou para o paiz (2).....	480						

Carga ou descarga de navios fundeados ao largo: — taxa adicional, seja qual fór a tonelagem a baldear, quando o navio não estiver a mais de 2 milhas da Rocha do Conde d'Obidos(3) 36\$000 réis

Acostagem aos caes	Navios de vela, com direito a 1 dia de demora por cada 100 toneladas de operações de carga ou descarga.....	30 (4)	»	} por tonelada de arqueação liquida
	Navios a vapor, com direito a 1 dia de demora por cada 200 toneladas de operações de carga ou descarga			
	Navios de vela ou a vapor, por cada dia a mais do prazo respectivamente concedido para as operações de carga ou descarga	5	»	
Estacionamento de navios fundeados ao largo	15	»	por ton. ^a de arqueação bruta (5)	

(1) Admite-se no peso declarado um erro não superior a 10 %.

(2) Verificação no local do deposito.

(3) Quando, junto ao navio cuja carga ou descarga tenha sido requisitada, haja demora no começo do serviço ou interrupção d'este, esse tempo de demora será pago á razão de 8\$000 réis por hora indivisível.

(4) Esta taxa é reduzida:

a) de 60 % para os navios portuguezes.

b) de 50 % para os navios de empresas estrangeiras que fazem navegação regular com o porto de Lisboa.

c) de 40 % para os navios estrangeiros, depois de tres viagens no mesmo anno, quando não estejam no caso da alinea anterior.

(5) Esta taxa é reduzida:

a) de 60 % para os navios portuguezes.

b) de 50 % para os navios de empresas estrangeiras que fazem navegação regular com o porto de Lisboa.

c) de 40 % para os navios estrangeiros, depois de tres viagens no mesmo anno, quando não estejam no caso da alinea anterior.

d) de 75 % para os navios a que se refere a alinea b), quando a sua demora no porto não exceda o prazo de 24 horas.

As mercadorias em transito tem direito a oito dias de permanencia gratuita. Passados estes, pagam por cada dia 20 réis até ao maximo de 270 réis, por tonelada indivisível, no primeiro mês; sendo os seguintes periodos indivisiveis de 30 dias a 220 réis por tonelada ou fracção de tonelada.

Em tudo quanto não seja contrario ás disposições especiaes d'este Capitulo II regem os preços e condições da tarifação em vigôr, da Exploração do Porto de Lisboa.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1912.

B. 2:169

Exploração—Serviço do Trafego

Exp. 1.846

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita