

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.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 611

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

Proprietário-director

L. de Mendonça e Costa

António Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros  
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Junho de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Sul e Sueste.** — Aviso ao Publico: 1.ª modificação ao Aviso ao Pú-  
blico B n.º 176 de 22 de Novembro de 1911 (Additamento á tarifa  
de despesas accessoriais). Aviso ao Publico: 7.ª ampliação á tarifa  
especial interna n.º 13 (P. V.).

## SUMMARIO

Páginas

As ligações ferroviárias das futuras instalações marítimas do Porto, por Ricardo Spratley.....	165
Melhoramentos marítimos no Montenegro, por Mello de Mattos .....	167
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Nomeação de funcionários .....	170
A abertura do Canal do Panamá .....	171
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	171
Viagens e Transportes .....	172
Os eléctricos no Chiado .....	173
Notas de Viagem. — XXXIII. — Da África à Europa. — Patras e a Figueira da Foz. — Brindisi. — Bari. — A pachorra italiana. — Rimini e os seus grandes hoteis .....	173
Companhia da Beira Alta .....	174
Companhia Portugueza (Assembleia geral) .....	174
Norte de Espanha .....	175
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas .....	176
Boletim Commercial e Financeiro .....	176
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras .....	177
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes .....	177
Linhos portuguezas. — Caminhos de Ferro Meridionais — Valle do Vouga. — Valença a Melgaço. — Evora a Reguengos. — Mossamedes-Quelimane	178
Linhos estrangeiras. — Espanha. — Brasil. — Persia. — Columbía .....	178
Arrematações .....	179
Agenda do Viajante .....	180
Horário dos comboios .....	180

## As ligações ferro-viarias das futuras instalações marítimas do Porto

Serenadas as paixões que a recente aprovação da pro-  
posta de lei sobre o porto de Leixões fez naturalmente  
exacerbar, e dado o interesse que à *Gazeta* tem merecido  
tão capital assumpto económico, sobretudo pela conse-  
quente solução do seu aspecto ferro-variário, parece-nos não  
serem n'esta altura descabidas algumas considerações  
sobre a questão.

Nos inumeros *andacos de discussão*, que durante  
anos e annos se repetiram intermitentemente, á cerca  
dos melhoramentos marítimos da cidade do Porto, tres  
pontos restavam sempre, em que não havia maneira de  
desbravar caminho: — a rivalidade entre os propugna-  
dores do rio Douro e de Leixões, a ideia sempre persis-  
tente da entrega da exploração commercial d'este ultimo  
a uma empresa concessionaria estrangeira e a formula  
sempre vaga e indefinidamente alvitradá, e com tudo  
essencial, de obter os fundos necessarios para garantia do  
emprestimo a levantar.

Tornava-se pois necessário demonstrar cabalmente que  
a ideia de rivalidade entre os dois portos era pueril e ri-  
dicula, porque ambos deviam formar um todo, em duas  
secções, que mutuamente se completassem; que, conse-  
quentemente, a entidade a superintender em ambas as

secções tinha de ser a mesma, e que esta, para poder li-  
vremente avocar em seu proveito os reditos de direitos  
de carga, estadias e adicionaes, cobraveis pela Alfandega  
em ambos os portos, unica base de receita plausivel para  
o necessário empréstimo, devia ser, não uma empresa  
com mira em lucros d'exploração, mas o proprio Governo,  
por intermedio d'uma corporação autónoma sua delegada.

Foram estes os motivos e razão de ser d'um opusculo  
que, sobre o caso, ha mais de um anno escrevemos, e no  
qual procurámos expôr não palavras, mas razões, como  
subsídios á resolução do problema, opusculo de que o  
eminente engenheiro Sr. Fernando de Sousa, amavel e  
immaculadamente se ocupou na *Gazeta* e cujas doutrinas  
tivemos o prazer de ver abertamente aceitas e perfilhadas  
na redacção *definitiva* da lei sobre Leixões.

Muito propositadamente escrevemos *definitiva*, porque  
não resta duvida que a proposta, tal como foi apresenta-  
da á Camara dos Deputados, enfermava do exagerado ex-  
clusivismo em favor de Leixões, se não em propósito, pelo  
menos na forma, não abrangendo nos seus articulados a  
ideia da integração completa dos dois portos n'um todo,  
expressa aliás no magnífico relatório que a precedia.

Foi a esta circunstancia, que, deve dizer-se, em grande  
parte foi devida a campanha levantada contra a lei; por  
outro lado, não é menos verdade que essa oposição de-  
veria ter desarmado, logo que os seus argumentos defen-  
sáveis foram attendidos pela remodelação da base 2.ª,  
que na proposta apenas se referia ás obras de Leixões e  
na lei ficou abrangendo disposições sobre os melhora-  
mentos no Douro e as ligações ferro-variarias entre as duas  
secções das instalações marítimas do Porto. Além d'esta  
importante emenda, ainda outras de grande alcance foram  
introduzidas no que se refere ao transito pelas linhas ex-  
ploradas pela Companhia das Docas, e sobre a annexação  
de Matosinhos, que, juntas com algumas modificações im-  
portantes de redacção, vieram melhorar notavelmente a  
lei.

\*

\* \* \*

Vencida, depois de ardua tarefa, a etapa legislativa da  
questão, resta atacar o problema pelo seu lado financeiro,  
technico e commercial. E' pois necessaria, agora mais do  
que nunca, muita energia, perseverança, bom senso e so-  
bretudo, uma clara noção das cousas, afim de que não nos  
deixemos distrair pelas palhinhas do caminho!

Estas não se farão esperar.

Como é, por exemplo, que, segundo veiu publicado na  
imprensa periodica, já no Ministerio do Fomento foi en-  
tregue uma proposta para a construção da linha de Er-  
mezinde a Leixões? Como muito bem diz o Sr. Ezequiel  
de Campos nas suas «Considerações», e o Sr. Fernando  
de Sousa vem corroborar no seu ultimo artigo da «Gazeta»,  
tudo indica que a linha de circumvalação deve entestar  
em Y com a do Minho, em Contumil, entroncando assim  
sem reversão para qualquer dos lados n'uma estação de  
triagem, por conseguinte em optimas condições de dis-  
tribuição do tráfego para o Minho e Trás-os-Montes e para

o Sul e Beira-Alta, ainda para mais com o seu futuro seguimento natural em verdadeira linha de penetração pela secção marginal a construir entre Contumil e Mosteirô.

Para que preoccuparmo-nos pois com Ermezinde?

Mas ha mais; apparece n'estas alturas «um projecto de caes acostavel a navios de alto bordo junto do molhe sul do porto de Leixões» que correu o giro da imprensa juntamente com uns informes estultos, como se a recente lei não existisse! Ignoramos os detalhes de tal projecto; se o caes viria roubar espaço á bacia para, em occasião de temporal, algum paquete ir garrar sobre elle, ou mesmo se, por acaso, o referido caes seria exterior ao molhe actual. Limitamo-nos a observar que tal projecto começa por ser illegal, visto que a lei, votada ha cerca de um mez, determina muito claramente na sua base 2.<sup>a</sup>, que todas as obras de adaptação do Porto de Leixões *ao serviço commercial* devem ser subordinadas ao projecto Loureiro-Viegas e á variante Assumpção, já aprovados pelo Governo.

\*

Julgamos superfluo insistir sobre a indispensabilidade da construcção immediata da linha de circumvallação, sahida de Contumil, mantida na margem esquerda do Leça e terminando em Leixões, não por um desnecessario traçado envolvente, em relação ás villas de Mattozinhos ou Leça, mas simplesmente, e como é mais logico, seguindo o curso do rio até ao encontro do extremo leste da doca interior, ponto onde se bifurcaria para servir os diversos caes. Tão urgente é a sua construcção, que n'ella se deveria cravar a primeira picareta, ao iniciar-se a execucão ao grandioso conjunto das obras.

Feita a referida linha e com o ramal da Alfandega a Campanhã, ha muito em exploração, ficam os caes das duas secções do porto commercial providos dos melhores elementos de expansão e attracção economicas em relação ás regiões do norte do paiz e de Hespanha, servidas pela via larga.

Resta-nos pois considerar a ligação directa entre si das duas secções do porto (Douro e Leixões), ligação cuja grande vantagem e completa viabilidade vamos demonstrar, por forma tanto mais pormenorizada, quanto é certo notar-se por vezes bastante má vontade na construcção d'essa linha, e se bem que, ao apreciar o additamento da comissão d'obras-publicas á base 2.<sup>a</sup> da lei de Leixões, a comissão de Finanças da Camara dos Deputados a appoisse abertamente, consignando que «cada uma d'estas linhas tem funcções muito privativas e muito definidas que justificam a sua coexistencia necessaria.»

De la nossa parte somos absolutamente de parecer:

1.<sup>o</sup>—que a construcção da linha directa se impõe.

2.<sup>o</sup>—que ha toda a vantagem, ou antes necessidade, em construi-la logo de começo desde Leixões *até ao Ouro*, por traçado interior.

3.<sup>o</sup>—que essa construcção se consegue fazer dentro dos termos da recente lei e sem prejudicar a realização do plano completo de obras a executar em Leixões, nem tampouco os necessarios melhoramentos no rio. Impossivel, dir-se-ha; pois vamos ao assumpto, e por partes, permittindo-nos oferecer incidentalmente algumas respostas ás perguntas que o illustre engenheiro Sr. Fernando de Sousa formulou no seu recente artigo, irreverencia que elle por certo nos relevará, pela boa vontade que a todos anima em esclarecer a questão.

Impõe-se a ligação, porque, considerando, como convem, o rio Douro e Leixões dois fundeadouros ou duas secções d'um unico porto—commercial, cujas receitas são pela mesma entidade administradas, é intuitivo que os dois devem estar intimamente ligados por linhas privativas de serviço, pelo caminho mais curto e ao longo do eixo de maior actividade, e contrasenso seria entregar a camionagem do porto em mãos de estranhos, que é pelas circunstancias occorrentes, o que fatalmente viria a suceder, como adeante demonstraremos.

Em Lisboa tem-se debatido frequentes vezes a questão da ligação do Caes do Sodré com Santa Apolonia, e a mudança do Arsenal provocaria provavelmente a referida ligação, com a construcção d'uma grande gare-maritima para todas as linhas que veem morrer no Tejo.

Ora, quando essa utilidade é reconhecida dentro do mesmo porto e onde as relações entre os diferentes caes estão sempre asseguradas por intermedio de fragatas, com muito maiores razões é essa ligação necessaria entre dois portos que teem entre si o impecilho da barra do Douro, frequentes vezes impraticavel. Dir-se-ha que essa ligação fica assegurada pelo percurso Porto-A, Campanhã, Contumil e Leixões. Pura illusão!

Em primeiro logar haveria que aguardar a construcção de caes ou estacadas acostaveis no rio Douro, a jusante da Alfandega, para conseguirmos a atracção das grandes *lighters*, usadas no trafego de Leixões, visto que ao Porto-A, encostam simplesmente barcas de boca-aberta e fundo chato e em occasião de maré. Ora, a frequente rebentação do mar na barra, de inverno, vem surprehender, d'um momento para o outro, seis ou oito *lighters*, promptas a sahir e que podem conter nada menos ou até mais de mil toneladas de vinho e outras mercadorias para o Brasil, etc.

Para quem conhece o que é o serviço complicado e demoradissimo da estação Porto-A, com tendencias constantes de agravamento, não se carece de grande demonstração para comprehender que só tarde e a más horas essas mil toneladas estariam em Leixões á amurada dos paquetes, com as inevitaveis delongas da passagem pelo caes da Alfandega e estações de grande movimento como são precisamente as do citado percurso. Occorre naturalmente perguntar como é que isso se remedia actualmente.

De forma muito simples e muito radical; mandam-se os paquetes embora, e as cargas aguardam a occasião de sahir a barra. Se se pretende a continuação d'este estado de coisas, então são escusados argumentos!

O serviço de camionagem entre as duas secções tem de fazer-se livremente e sem dependencia de horarios e serviços fixos, e essa sujeição seria inevitável, se utilizassemos o troço Campanhã-Contumil. Entretanto é certo que não corriamos esse risco, porque a verdade é que essas cargas, uma vez construido o caes acostavel com guindastes para o seu manejo rapido, seguiriam em zorras electricas ou carroças, desprezando positivamente, pelos motivos apontados, o caminho de ferro. Em resumo, eram elementos de trafego com os quaes a administração do porto (e por conseguinte o Estado) perdia o necessário contracto, indo beneficiar estranhos.

Já temos visto argumentar, que, quando a barra se acha impedida, tambem o vinho e outras mercadorias não podem transitar no rio, dos armazens de Gaia para embarque nas *lighters*. Este argumento desfaz-se como bola de sabão porque, para elle ser verdadeiro, era mister que o impedimento de barra fosse só devido ás cheias. Sem querer amesquinhar o papel atrophiante desempenhado por estas, em relação á praça do Porto, o certo é que as cheias são, por propria natureza, raras e passageiras, enquanto que o impedimento da barra pela rebentação da vaga no banco, é, de inverno, frequente e demorado.

Sem irmos mais longe, basta consignar que durante os 4 mezes do ultimo inverno (dezembro a março) houve nada menos de 44 dias de barra impedida, sendo em janerio quatorze seguidos, desde 8 a 21 inclusive!

Pois isto aconteceu sem que houvesse cheia este anno nem grande nem pequena, conservando-se pelo contrario as aguas do Douro perfeitamente limpidas quasi todo o inverno.

Dir-se-ha que para o serviço entre as duas secções é suficiente a linha electrica. Seria sempre necessaria a construcção da parte mais dispendiosa da linha, isto é, d'um caes acostavel com os convenientes apparelhos, sem

o quê continuariam na mesma situação. Esse serviço seria comtudo sempre mau, porque estaria subordinado ao de passageiros da linha marginal, cada dia mais intenso e que em breve será aggravado pelo affluxo das linhas de Lordello e Castello do Queijo.

Concordamos em que para os primeiros annos bastaria; mas essa interinidade, apparentemente aceitável, seria funesta, porque a linha Leixões ao Douro ou se faz já ou nunca, como adeante demonstraremos.

Ha ainda a considerar a vantagem de utilizar o leito da linha para trazer ao Douro a via de 1 metro.

Já hoje se faz annualmente um movimento de milhares de toneladas de toros de pinheiro vindos a Leixões pela via reduzida. Esses pinheiros são exportados por vapores que veem (e continuarão a vir) ao rio Douro, e são por conseguinte onerados com maior frete, se o vapor os vae tomar a Leixões, ou com o custo de barcagem de lá até ao Porto, se são carregados no Douro, norma geralmente adoptada nos ultimos tempos. Cumpre pois ter em mente o desenvolvimento a esperar do augmento da rede de via reduzida, que, no Minho, subirá a 300 kilometros, e á qual, por muitas razões, convém dar contacto marítimo tanto em Leixões como no Douro.

Esta ideia, que por nós fôra originalmente apresentada no opusculo citado, tivemos o prazer de ver consagrada pela reconhecida auctoridade do Sr. Ezechiel de Campos, perfilhando-a nas suas «Considerações ácêrca da proposta de lei sobre Leixões».

Parece-nos de um grande alcance, comquanto incomprehensivel a muitos. E' que em geral não se tomam a serio no nosso paiz as linhas de via reduzida! Lá fôra ha-as modelares, como as dos caminhos de ferro Rhéticos, nos Grisões (Suissa), sem fallar em algumas electricas de metro, onde circulam luxuosos vagões-restaurantes, etc.

As razões que impõem a construcção da linha Leixões-Douro, são de molde a fatigar o leitor pela sua evidencia; analysemos pois a necessidade de a trazer, logo de começo, de Leixões até ao Ouro e bem assim a sua viabilidade financeira, sem prejuizo das restantes obras a executar.

A parte mais dispendiosa da linha marginal, é, sem duvida, a sua plataforma a conquistar sobre o Douro e que terá de ser paga pela força dos melhoramentos no rio, mas que não pôde ser construída de prompto. Por outro lado, o que é verdadeiramente *urgente*, é a construcção d'uma centena de metros de plataforma acostável, que tivesse linha ferrea em seguimento directo até Leixões, de molde a permitir a transferencia rapida das cargas d'exportação contidas nas *lighters* e a importação por Leixões de carvão para as Companhias do Gaz, Electricidade, Tramways-electricos, etc., nas occasões de impedimento da barra. Em vez de prolongarmos pois a linha da Alfandega para jusante, trariam ao contrario a de circunvalação, de Leixões até ao Ouro. O seu traçado, que, para não estragar a incontestável belleza da Foz, deve seguir pelo interior, aproveita, por um feliz acaso, uma zona até agora não edificada. Logo, ha o maior interesse em construir quanto antes este troço, sem esperar pelas edificações e consequente valorização dos terrenos, que a impediriam por completo, trazendo para os primeiros tempos as linhas ferreas, larga e estreita, quando muito até á fabrica do gaz. O resto ficava para depois porque, nada havendo a expropriar, em qualquer epocha era praticável, e todo o movimento fluvial ficava assim, pelo troço de caes no Ouro, desde já em contacto com Leixões, sem dependencia da barra!

Pelo n.º 3.º da base 2.ª da recente lei pôde a Junta adeantar até 600 contos ao Conselho d'Administração dos Caminhos de ferro para as ligações (previu-se logo as vias larga e estreita) de Leixões com os caes do Douro, quanha reembolsavel pelas disponibilidades do fundo especial. Cremos até que, limitando a linha á extensão indicada, nem tanto dinheiro será preciso.

Para uina comprehensão rapida dos recursos financeiros á nossa disposição, podemos dividir os rendimentos da Junta Autonoma em tres classes:

a) — Os anteriores á lei de 23 d'abril, em parte já captivos d'encargos, e, por disposição expressa da lei, consignados na quasi totalidade a melhoramentos no Douro.

b) — Os nossos recursos, resultantes da cessão dos impostos de navegação e respectivos addicionaes.

c) — A verba *maxima* de 240 contos a inscrever nos orçamentos do Estado, desde o anno economico 1914-15 por deante.

A verba b) torna-se effectiva a favor da Junta Autonoma desde o proximo 1.º de julho em deante, e renderá, sem discrepancia, 200 contos até ao seguinte anno economico. Como no anno de 1914-15 já figura no orçamento a verba de 240 contos, temos que até o 1.º de julho de 1915 a junta terá arrecadado 640 contos limpos e seccos, sem ter de pagar juros, porque, não só a elaboração do cadero d'encargos das obras de Leixões, o prazo a conceder para concurso de tal magnitude, a escolha da melhor proposta e tempo a fixar para começo dos trabalhos, tudo junto levará mais d'um anno, como tambem não se tornará necessário emitir logo todo o emprestimo, e facillimo é, de resto, combiná-lo, de forma a só vencer juro do 1.º de julho de 1915 em deante.

Accresce ainda a circumstancia de que, applicado o rendimento das verbas b) e c) nos dois primeiros annos de gerencia da nova Junta á construcção do troço de Leixões até ao Ouro, como a lei lhe faculta, esse adeantamento estaria liquidado pelas disponibilidades do fundo especial, dentro do prazo da amortização do emprestimo das obras de Leixões, e assim as installações marítimas da cidade contariam com esse valioso elemento de prosperidade e boa exploração, sem exforço, nem prejuizo de qualquer obra.

Apresentamos este alvitre ao estudo dos membros da Junta Autonoma, com a convicção de que alguns motivos de ponderação n'elle se conteem.

Ricardo Spratley.

## Melhoramentos materiaes no Montenegro

VÆ DEBILI!

9 [497.3] + 626.1 + 627.2

Afigura-se por certo ao leitor, algo pedante ou talvez muito pedante o sub-titulo d'este artigo, que pretende paraphrasear o brutal *væ victis* de que falla a historia.

Não é por desgraça a primeira vez que uma exclamação d'esta forma procura traduzir o pessimismo que invade a alma de quem isto escreve, ao ver a força numerica impôr-se ás nações pequenas. Aqui mesmo ha annos se alludiu ao conluio da Italia e da Allemanha no resgate do S. Gothardó<sup>(1)</sup>.

Agora são as nações europeias todas que se congregam contra mais um fraco, contra um povo, pequeno em territorio, mas que nunca foi dominado pelo extranjeiro.

Tanto reagiu sempre que, fallando dos que habitam a Istria, o grande geographo Elisée Reclus observa que entre as colonias extranjeiras que se estabeleceram nas vertentes adriaticas das provincias austriacas se encontram na aldeia de Peroi, não longe de Pola, uns Montenegrinos descendentes de fugitivos a quem a republica de Veneza concedeu n'essa terra italiana uns campos desabitados. Embora sobre o facto passassem mais de dois seculos, estes Tsernagorscos conservam ainda os seus costumes, ritos, vestuários e religião, celebrando as mesmas festas que os seus irmãos da Montanha Negra. Sociaveis comtudo, o dia-

(1) *Ai dos fracos!* na «Gazeta dos Caminhos de ferro» n.º 554.

lecto que usavam é que se fundiu com o dos Slavos seus vizinhos<sup>(1)</sup>

Alcandorados nas montanhas dos Alpes Dinaricos, ha que percorrer de Cattaro á portella de Krstac, uma estrada com 73 lacetes, em que se sobem 963 metros para se ficar a cavalleiro da cidade austriaca.

Ha 37 annos, Elisée Reclus mencionava uma estrada recente que ligava Cattaro a Cettinje, e referia que, no entao principado, os caminhos eram abominaveis veredas de pedras resvalladiças.<sup>(2)</sup>

Ora deve dizer-se que a regiān toda de calcareos brancos ou pardacentos não merece o nome italiano de Montenegro, que parece ser a traducāo da palavra slava Csernagora ou Tsrnagora, a menos que esta ultima não queira dizer «Montanha dos Proscriptos» ou «Monte dos Homens Terriveis».

Antes que os Osmanlis invadissem o velho imperio da Servia, só alguns raros pastores é que percorriam os altos valles d'esta verdadeira fortaleza natural.

Não querendo sujeitar-se ao jugo turco, os Montenegrinos foram sempre subindo e sempre defendendo-se dos ataques d'aquelles que ha perto de 40 annos os cercavam por toda a parte, para onde podiam expandir-se na planicie. Da Servia separavam-nos as altas montanhas, da Austria a ingreme vereda que vae ter a Cattaro e os contrafortes dos Alpes Illyricos. Só para os lados da Albania lhes era licito espalharem-se e a tal os convidava o lindo mar interior que todos hoje conhecem pelo nome tão euphonico de Scutari e que elles preferem denominar Skodra.

E bem d'elles é aquelle mar interior, tão pequeno, devido ao seu rio nacional Zeta reunido com o Moratcha, por que só ha bem poucos annos conseguiu o Montenegro poder comunicar directamente, sempre em terreno seu, com o Adriatico.

Depois de ter heroicamente arrebatado ao poder do Turco o porto de Antivari, só em 1878 é que este foi reconhecido como montenegrino, mas com a clausula restrictiva de ser declarado porto neutro.

Submetteu-se aquelle povo que nunca poude suppor tar dominio alheio á diplomacia reunida em Berlim, mas quando a Austria annexou ao seu territorio a Bosnia e a Herzegovina, teve que reconhecer, como compensaçāo, a ampla posse do porto de Antivari, ao Montenegro.

Não esqueceu porém o colosso de centenares de povos e raças tão diversas a victoria da diplomacia montenegrina e hoje faz-lh'a pagar com a internacionalizaçāo de Scutari. Possa este novo sacrificio em favor da paz proporcionar outra victoria incruenta como a da nacionalizaçāo de Antivari.

Subindo as escalas de Cattaro, em menos de duas horas em automovel e sempre trepando, chega-se á Portella de Krstac, que constitue a fronteira do Montenegro e da Dalmacia, e passa-se do clima onde floresce a romā para aquelle que apenas deixa vegetar o carvalho e o pinheiro, e onde, até em dias de sol claro, o frio se faz sentir.

Da fronteira sobe-se sempre, e a paizagem, triste, cheia de pedras, condiz bem com o vestuario dos raros habitantes que de longe em longe se divisam, pobres mulheres com aspecto miseravel, vergando carregadas sob pesados fardos, só talvez para darem cōr local, assim como os homens não ha muitos annos sempre armados, e onde se não distinguia o militar do paizano, tal o aspecto guerreiro tanto das physionomias como do vestuario, calça á moda turca, azul ou branca, e uma jaqueta curta, as pernas apertadas com ligaduras brancas de lã, os pés calçados com opankés e o barrete que os retratos do rei Nicolau tornaram conhecidos de toda a gente, com a copa de cōr

viva e preto o circuito da cabeça. Um casaco largo com geitos de sobrecasaca de agasalho, preto, branco, azul claro ou verde-mar completaria o trajo, se não o caracterizasse uma cinta de cōr, tecida, e recoberta de coiro na frente, sempre guarneida de pistolas, kandjars e por vezes já de revolvers.

Não ha muitos annos era este o trajo de todos os Montenegrinos, mas os que amam os vestuarios regionaes, se agora lá forem, já hão-de ir vendendo-o desapparecer. Quando se proclamou rei do Montenegro, o atē entao principe Nicolau entendeu dever dotar o seu exercito com um uniforme á moda russa; mas quando o apresentou ás suas tropas recordou o heroismo dos que combateram sempre. «Tomando o aspecto externo dos exercitos europeus, disse, o nosso soldado fica sempre Montenegrino, isto é o valente e nobre campeão da liberdade da patria».

As armas foram sempre companhia indispensavel do Montenegrino, a ponto que cultivavam os seus pobres campos sob a pontaria dos canhões das fortalezas turcas. Os inimigos disparavam e os camponezes conservavam-se nos seus postos. O que fugia era condemnado a uma pesada multa e punham-lhe um avental de mulher<sup>(1)</sup>.

Da portella de Krstac continua-se subindo até uma garganta donde já se divisa Njegutsh com as suas casas espalhadas por todo o polje<sup>(2)</sup>.

Quando se percorre esta parte do paiz, a mais pobre sem duvida, comprehende-se que só almas fortemente apaixonadas pelas suas crenças ou profundamente incompatibleis com o invasor, é que poderiam adoptar para vivenda tão rude local, bem escolhido todavia para que um punhado de homens defendia o que a natureza tornou quasi inacessivel. Um grande exercito morre alli de fome e um exercito pequeno é esmagado pelos habitantes.

Njegutsh, que os Italianos denominam Niegosch, é o berço da actual dynastia, e d'alli irradia sempre a reacção contra o invasor, quer elle fosse o Osmanli, quer o Germano, quer o Francez.

A historia do Montenegro, desde que Balsa ou Baltcha proclamou a independencia de Zeta em 1367, é uma serie ininterrupta de luctas quasi todas contra os Turcos.

No primeiro recontro contra estes, em 1385, Baltcha II pereceu n'uma batalha de um contra quarenta commandados por Kaïr Eddin, pachá da Rumelia<sup>(3)</sup>.

Mahomet II, o conquistador de Constantinopla, veiu cercar Croja na Albania, mas com tamanha energia se lhe opposeram os Montenegrinos que se viu obrigado a levantar o cerco. Estes assaltaram-no seguidamente nas gargantas de Keinovoska, fazendo tamanha carnificina entre os Turcos que o vencedor da capital do velho imperio romano do Oriente teve que fugir vergonhosamente para a Macedonia.

Essa cidade de Scutari ou Skodra que fica na extremitade sul do lago, cujas aguas recebe a Bojana, foi valentemente defendida por 800 Montenegrinos contra 70.000 Turcos que a cercaram nos tempos de Ivan o Negro (1466 a 1490). N'esses vinte e quatro annos de governo, Ivan o Negro assistiu a sessenta e tres batalhas, e é crença popular que não morreu e jaz adormecido dentro d'uma gruta, não longe de Cettinje, d'onde ha de accordar para conduzir o Montenegro á conquista da Albania. No oriente Ivan o Negro nunca derrotado, tem o mesmo sim no espirito popular que o nosso vencido de Alcacer-Kibir.

Mas não podemos deter-nos na historia d'este povo, toda cheia de heroismos, em que cercados por toda a parte de terras onde se hasteava a bandeira do Crescente, sempre se mantiveram libertos do jugo dos extranjeiros.

(1) Élisée Reclus-Obra cit. vol. I p. 297.

(2) Os poljes são grandes concavidades que as aguas formaram desaggregando os rochedos calcareos que constituem as montanhas, especies de funis immensos em cujo fundo se encontra sobre as rochas porosas bastante terra de alluvião para produzir terrenos de relativa fertilidade.

(3) 40.000 Turcos e 1000 Montenegrinos.

Quer sob os principes hereditarios do Montenegro e dos Berda até Jorge V (1516), quer entre os prelados (vladikas) eleitos até 1697, em que a prelazia principiou a seguir sempre na familia Njegutsh e por fim nos principes hereditarios, não se ouve fallar senão de combates.

Daniel I, o primeiro prelado da familia de Njegutsh em 29 de julho de 1712, derrotou os Turcos na batalha de Karevlatz. Voltaram estes dois annos mais tarde em numero de cento e vinte mil, chegaram a Cettinje que arrasaram, mas, ao internarem-se nas montanhas que ficam acima da capital pereceram de fome, sem lograrem vencer um punhado de homens que alli os combatiam, entrincheirados n'um verdadeiro chaos de rochedos, corregos, algares e ravinas, d'onde a cada instante chacinavam os defensores do Crescente.

De 1782 a 1830 governou o prelado ou vladika São Pedro, que valentemente se defrontou com os soldados que sob o commando de Soult acabavam de conquistar a Dalmacia. Partidario da Russia contra o primeiro Napoleão, sempre reagiu contra os conquistadores de quasi toda a Europa.

O general Lauriston propoz ao vladika que se ligasse com os Francezes contra a Russia, promettendo-lhe que Napoleão o faria patriarcha da Dalmacia toda, mas desinteressadamente o guerreiro prelado declinou a offerta declarando que o successor do patriarcha grego Ipek e principe independente não podia aceitar a soberania espiritual d'um paiz catholico sujeito á França.

Nicolau I que ainda não desmanchou a tradição de hereditariade de tio para sobrinho que se deu na familia Njegutsh enquanto governaram os prelados, naturalmente, e Daniel 1.º (1851 a 1860), que separou o poder civil do ecclesiastico ao recebê-los ambos das mãos de seu tio Pedro II, não se quiz ordenar e proclamou-se principe hereditario. Morto sem descendencia, seu irmão Mirko preferiu entregar o poder a seu filho Nicolau, sobrinho portanto de Daniel 1.º, principe hereditario.

O actual rei do Montenegro não temido um governo tranquillo

Durante a campanha de 1876 a 1878 na Herzegovina e na Albania, o Montenegro teve sempre que fazer frente a dois e tres exercitos turcos que o atacavam. Na batalha de Vutchidol, em muitas escaramuças e na batalha dos nove dias patenteou qualidades estrategicas de primeira ordem.

Porém este pequeno povo, que apenas contava até ha 35 annos um diminuto mar interior nem todo seu, mas correspondente aos seus 4.427 kilometros quadrados, conseguiu apoderar-se do porto de Antivari, no Adriatico de que já aqui se fallou. Atacados por uma frota turca de sete navios, combateram os Montenegrinos na proporção de um contra doze e ficaram vencedores.

Foi depois d'esta campanha heroica que o territorio montenegrino adquiriu 9.080 kilometros de superficie, as cidades de Podgoritza, Nikchitch e os dois portos de Dulcigno e Antivari, no Adriatico.

Mas se o tractado de Berlim de 1878

lhe concedeu o porto de Antivari, esse mesmo tratado prescreveu no seu artigo 29.º a reserva da tutela do porto de Antivari em favor da Austria, que alli manteve em permanencia um navio de guerra prohibindo que na vasta rada com uma superficie molhada de cerca de dois kilometros quadrados arribasse sequer uma embarcação guerreira.

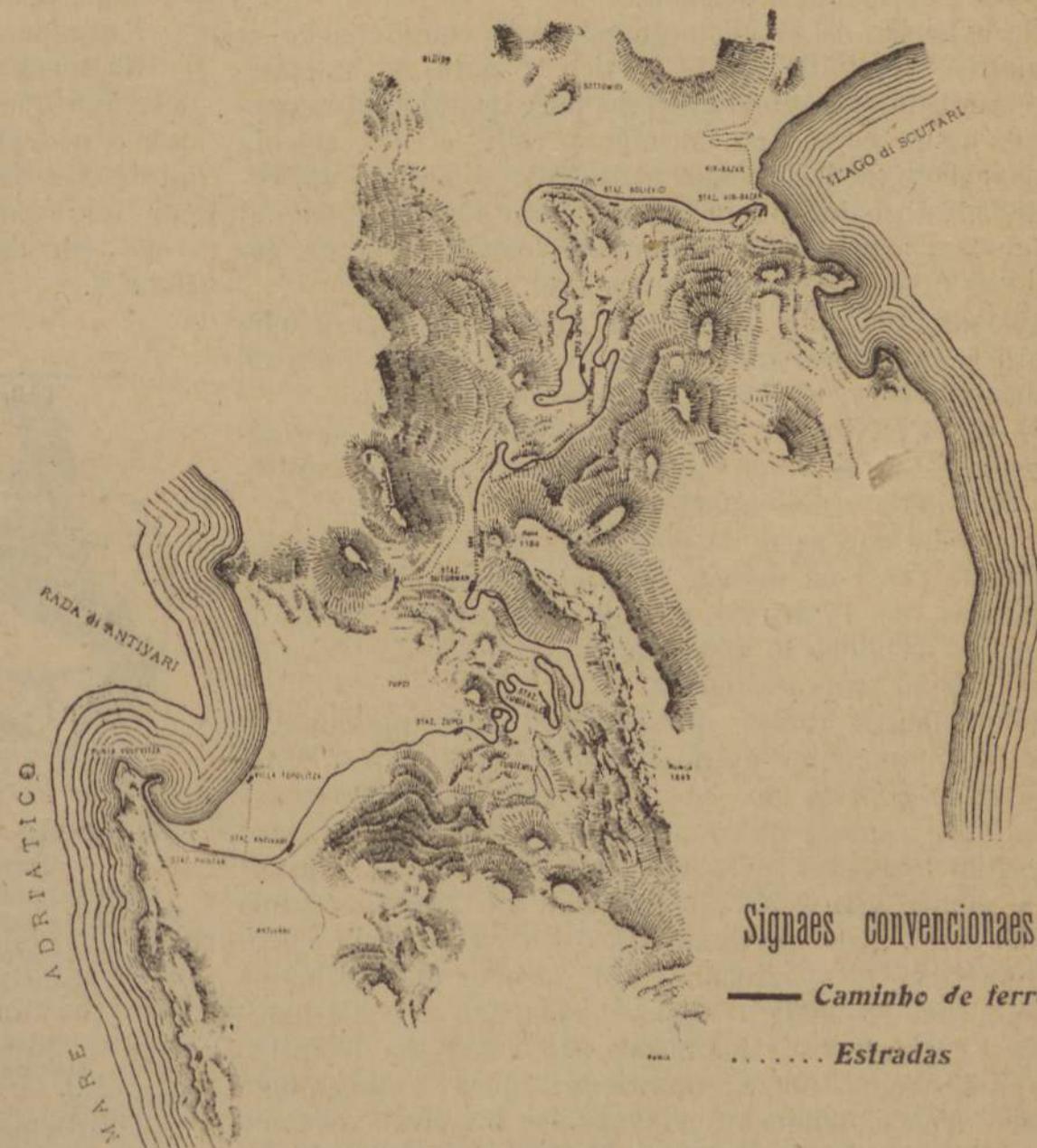
Na conferencia de 1880, parece que procuraram con-

tentar o então principado com o porto de Dulcigno, mais para o sul, assoriado, sem importancia alguma e só podendo comunicar com Cettinje pelo valle da Bojana e por isso com Skodra ou Scutari como mais conhecida é esta cidade, que o Montenegro conquistou e a Austria... internacionalizou, proferindo deante d'um povo victorioso e que quer expandir-se e civilizar-se aquelle *ai do fraco* que pedantescamente alatinado serve de sub-titulo a esta noticia e de introdução a uma notula sobre o porto de Antivari e a linha ferrea até Vir-Bazar, nas margens do lago Skodra ou Scutari.

O traçado da linha ferrea todo cheio de lacetes, especialmente entre as estações do Zupci e Ugiemile onde chega a descrever um elemento de helice e depois da passagem do tunnel de Sutorman até á estação de Limliami, todo elle mais ou menos tortuoso e atormentado, é um titulo de gloria para a engenharia italiana, pela ousadia do traçado em que se admittiam como raios minimos das curvas, 50 metros, excepcionalmente 40 e excepcionalissimamente 30 metros, e as declividades maximas de 35 por mil, e, largura de via entre os bordos internos dos carris 75 centimetros.

Na execucao houve que exceder os declives como se verá mais adeante.

E' na verdade interessante a construcção d'esta linha ferrea em que foi preciso tudo organizar, até uma lei para expropriação por utilidade publica, mas que estava concluida seis meses antes do prazo fixado no contracto, isto é em 1 de janeiro de 1909, a despeito da oposição da Turquia que não consentiu que um pequeno tracto da linha passasse em territorio albanez e obrigou a repetidas e numerosas variantes que mais torturaram ainda a linha, no seu traçado.



Signaes convencionaes

— Caminho de ferro

..... Estradas

Da estação velha de Pristan (Antivari novo) a 2,50 acima do nível do mar, atinge 660 metros de altitude na portella de Storman, no kilometro 20,250, transpondo-a com um tunnel de 1.340 metros de extensão. D'allí desce até Vir-Bazar, á beira do Lago de Scutari.

A maior parte da linha é em pendores asperos, como se pôde ver pela tabella seguinte :

Troços horizontaes ou com pendores menores que 1 por mil.....	6,160	kilometros
Pendores de 1,8 por mil	0,220	"
" " 2 " "	0,200	"
" " 4,65 " "	0,530	"
" " 5,75 " "	0,360	"
" " 8 " "	0,640	"
" " 10 " "	1,790	"
" " 11,5 " "	0,200	"
" " 14 " "	0,690	"
" " 16,25 " "	0,480	"
" " 18 " "	1,150	"
" " 23,5 " "	0,550	"
" " 24,35 " "	0,720	"
" " 27,50 " "	0,340	"
" " 30,0 " "	0,760	"
" " 35,0 " "	0,480	"
" " 38,0 " "	0,900	"
" " 40,0 " "	27,840	"

Não é facil da noticia que serve de guia a quem isto escreve, deduzir uma tabella do traçado em planta, mas tamanhas foram as difficuldades de construcção, que as curvas de 30 de raio, que deviam constituir a excepção, assim como os pendores de 40 por mil representam a regra, pois que estes ultimos figuram n'uma percentagem de 63 por cento da extensão.

A linha com a mesma largura de via que as da Bosnia e Herzegovina, é toda de carris de aço com 16 kilogrammas de peso por metro linear e 9 metros de comprimento, assente em 18 travessas metallicas para cada elemento de via, isto é, com o afastamento de 0,50 centimetros de dormente a dormente.

Na extensão de 44 kilometros de linha comprehende-se kilometro e meio de via de serviço no porto de Antivari, onde tambem o Montenegro fez obras hydraulicas importantes, assim como transformou a velha e suja aldeola n'uma cidade moderna, com bellas ruas e jardins, um estabelecimento balnear fora das obras do porto e n'este um quebra-mar arrancando da Ponta de Vоловica, que aos navegantes é assignalada por um pharol.

Quando concluido, o porto de Antivari abrangerá uma superficie de 120 hectares, dos quaes 50 molhados e o resto destinado a caes, molhes e linguetas de descarga.

O desenvolvimento dos caes attingirá quando se completarem as obras 4.000 metros lineares capazes d'um trafejo excedente a dois milhões de toneladas.

O molhe que parte da ponta de Antivari apenas constriuído até cerca de metade da sua extensão, atinge profundidades de 14 metros, e, embora incompleto, abriga já os barcos da agitação que vem directamente da bocca da rada e algum tanto da reflexa.

No molhe de abrigo, que é a obra mais importante, o typo é o geralmente usado nos mares sem marés. Pedra ordinaria recoberta por outra de maiores dimensões e ainda uma camada de categoria mais volumosa, pesando de 2 a 20 toneladas, pelo lado exterior do molhe a partir de 5 metros abaixo do nivel do mar até 3 metros acima d'esse nivel. Este revestimento é carregado com blocos de protecção de puzzolana e cal, vasados em moldes de madeira de 16 metros cubicos cada um e construidos *in-situ*. Por detraz d'estes blocos fica a muralha de abrigo cujo embasamento mede 3 metros de largura e o coroamento metade d'esta dimensão, elevando-se 6 metros acima do nivel do mar. Esta muralha de abrigo é de alvenaria hydraulica com revestimento de cantaria e protegido, por ella, está um plano caes de 22,50 a 2,50 acima do nivel do mar. Do zero para baixo, até 7,50, o muro acostavel do plano caes é de alvenaria hydraulica de cal e puzzolana e os 2,50 restantes de alvenaria e com revestimento de cantaria. Todo este muro acostavel do caes aguenta uma carga de areia e cascalho, sendo este ultimo bem como a

pedra para a construcção do molhe tirada do promontorio de Vоловica, que já de si é um abrigo para a vaga de oeste do Adriatico.

Não dá ideia infelizmente o que fica escripto da magnitude das duas obras de progresso executadas por um povo cujas receitas se computaram no orçamento de 1907 em 3.129:900 francos, dos quaes 763:350 estavam n'aquelle anno captivos da dívida publica e que dispende perto da setima parte da receita do Estado com os serviços da guerra, ao certo 210:000 francos.

Por isso n'um proximo numero se volverá a fallar do porto de Antivari e da linha ferrea Antivari-Vir-Bazar.

Em 1876 escrevia Elisée Reclus: «comparado com o Servio danubiano o Csernagorsco é ainda um barbaro»<sup>(1)</sup> e comtudo esse *barbaro* residindo n'um solo avaro, luctando com uma natureza madrasta e com um inimigo hereditario de muitos seculos, o Osmanli, ousa emprehender e realiza obras perante cujas difficuldades muitos *civilizados* hesitariam.

Mas, a despeito de tudo, batalhando por um ideal, adquirindo pelo ferro e pelo sangue uma cidade necessaria para a sua expansão economica e de paiz independente, vê-se obrigado perante o egoismo da Europa a entregar a conquista a um internacionalismo vago, que esconde mal o egoismo d'uma nação de territorio immenso comparado com a area do Montenegro, e que é capaz de pôr em linha de batalha milhões de homens, a que o pequeno reino dos Csernagorscos poderia oppôr alguns milhares de homens alquebrados pela lucta e pela guerra de muitos mezes.

Ai do fraco !

Mas que triste é a humanidade e quanto se deseja, ao observar tudo isto, poder realizar o que Renan aconselhava ao philosopho para apreciar as contendidas dos homens.

Fugir para Sirius e de lá contemplar a Terra.

No seu egoismo commodista, este pensamento do grande descrente que foi Ernesto Renan, é bem mais verdadeiro do que o podem pensar os sonhadores que andam a pregar que todos os homens são irmãos e que se devem amar por isso como irmãos. Mais são lobos uns dos outros, como em latim, que já passou a latinorio, o sustentou Hobbes.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

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

Faz-se público que, nos termos do regulamento de 21 de Abril de 1906, se acha aberto por espaço de trinta dias, na Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, um inquerito administrativo de utilidade pública referente ao pedido feito pela Companhia Cintra ao Oceano para o estabelecimento duma linha de tracção electrica entre Cintra, Cascais e Boca do Inferno, assente nas estradas Distrital n.º 153, Nacional n.º 67, e seu ramal para a Boca do Inferno.

Repartição de Obras Públicas, em 24 de Maio de 1913— O Chefe da Repartição, *Manuel de Sousa Brandão*.

## Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Atendendo a que não se encontram já ao serviço da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado os Srs. Marcolino da Torre do Vale e António Augusto Duarte do Amaral, chefes do ser-

<sup>(1)</sup> Nouvelle Géographie Universelle vol 1.º p. 295

viço do tráfego, respectivamente, da Direcção do Sul e Sueste e da do Minho e Douro, que faziam parte da comissão nomeada, em portaria de 14 de Agosto de 1912, para proceder à revisão dos quadros e regulamentos dos Caminhos de Ferro do Estado; manda o Governo da República Portuguesa que, na mesma comissão, sejam os dois referidos funcionários substituídos, ficando esta comissão constituída pelos Srs.: engenheiro Francisco Xavier Esteves, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; engenheiro Francisco de Figueiredo e Silva, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro; engenheiro Artur Augusto Mendes, director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste; engenheiro Flávio Augusto Marinho Paixão, chefe do serviço dos armazéns gerais do Minho e Douro; engenheiro José António de Moraes Sarmento, chefe do serviço de construção do Sul e Sueste; José Vicente da Bocage Lima, chefe da secção do serviço do tráfego do Sul e Sueste, fazendo as vezes de Chefe do serviço, António Celestino de Lacerda Andrade, chefe do tráfego do Minho e Douro, José Maria Barbosa Pita e engenheiro Carlos Mano Ferreira Torres, sub-chefes do movimento do Sul e Sueste, dos quais o primeiro servirá de presidente e o último de secretário.

Pagos do Governo da República, em 20 de Maio de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.



## A abertura do Canal do Panamá

A 10 de agosto do anno passado votou já o Senado norte-americano a lei sobre a administração do canal do Panamá, cuja abertura está fixada para o primeiro de Janeiro de 1914.

Apresentou o governo inglez, por via do seu representante em Washington, uma nota de protesto, — sem prejuizo de submeter a questão, se fosse preciso, ao tribunal arbitral da Haia, — contra a exempçāo dos direitos de peagem, estabelecida na lei a favor dos navios norte-americanos, por considerar este privilegio contrario ao tratado *Hay-Pauncefote*, que estabelece a igualdade de trato para todas as nações.

A abertura do canal do Panamá exercerá uma influencia poderosa nas correntes commerciaes de toda a Europa.

As communicações entre a Gran-Bretanha e a Nova-Zelandia facilitar-se-hão consideravelmente pelo canal do Panamá, pois o caminho ficará 1.925 milhas mais curto que pelo canal de Suez, actualmente utilizado, e o que equivale a uma economia de seis dias na viagem de um navio de carga.

Em troca, este ultimo caminho, o de Suez, continuará sendo, como até aqui, o mais curto entre os portos europeus e os da India, da China, do Japão e da Australia, por cuja razão a perfuração do Panamá não produzirá sensivel alteração no commercio europeu com as citadas regiões.

Todavia, outra circunstancia affectará profundamente o commercio europeu com os mercados do Oriente, e é a de que o canal do Panamá encurtará sensivelmente a distancia entre Nova-York e alguns d'estes mercados.

Assim, por exemplo, o porto japonez de Yokohama ficará 1.500 milhas mais proximo de Nova-York, do que de Liverpool pelo caminho de Suez; e 1.000 milhas de vantagem terá tambem o citado porto norte-americano, com relação ao antipoda europeu de Melbourne.

De igual modo, a nova via marítima collocará Nova-York á uma distancia da Nova-Zelandia, de 8.850 milhas, enquanto o caminho que terão de percorrer os Ingleses será de 12.625 por Suez e de 11.350 pelo Panamá; situação vantajosa que não deixarão de aproveitar os Norteamericanos para dar um grande impulso ao seu commercio, com prejuizo, claro está, dos seus irmãos os Ingleses.

A diminuição do percurso entre Nova-York e Yokohama será de umas 3.430 milhas approximadamente; isto é, o porto de Nova-York, que actualmente está do japonez a uma distancia de 1.900 milhas mais extensa que os portos ingleses, ficará a 1.430 milhas mais perto. Isto constitue já uma enorme vantagem a favor dos Estados Unidos; mas na realidade esta vantagem será ainda maior, porque o algodão em bruto, que é o artigo de maior valor importado pelo Japão, não será expedido de Nova-York,

mas de Nova-Orleans e dos demais portos norte-americanos do golfo do Mexico, encurtando-se assim ainda muito mais as distancias na navegação para o Japão.

O commercio entre a Europa e os paizes do Pacifico, que hoje se faz com tanto custo e perda de tempo, ou só por via marítima, dobrando o cabo Horn, ou por via mixta (por mar até o Panamá, com trasbordo n'este porto, cruzando o isthmo em caminho de ferro, para continuar depois a navegação no Pacifico) facilitar-se-ha com a passagem do canal, que, reduzindo a distancia, reduzirá cumulativamente o tempo e as despesas do tráfego. D'est'arte, a China, o Peru, e o Equador, na America Meridional, e os Estados do oeste da confederação norte-americana, encontrarão enormes benefícios na perfuração do isthmo. D'esta se aproveitarão tambem os Estados Unidos, especialmente os centros manufactureiros do leste, aos quaes affluirá o commercio dos paizes sul-americanos da costa do Pacifico.

A importancia que na ordem commercial terá o canal do Panamá, será enorme; e maior ainda será se chegar a prevalecer o tratamento diferencial estabelecido na lei. Mas, para os Norte-americanos terá para mais uma importancia política de primeira ordem, porquanto os seus barcos de guerra passarão do Atlântico ao Pacifico e vice-versa, em pouco tempo, livres de emprehender a extensissima e difficil derrota a que hoje são forçados, pelo cabo Horn.

A importancia do canal do Panamá, para nós Portuguezes, ha-de ser enorme, e, accede-nos tambem o termo, colossal. A abertura do canal ha-de forçosamente influir no commercio, e na importancia, debaixo de todos os pontos de vista, das nossas costas, tanto na metropole, como em Africa. Ha-de sobretudo accentuar ainda mais a rivalidade entre Lisboa, Vigo e os portos da França que sejam pontos de partida de viagens para a America e para a extrema Oceania.



## Madrid-Zaragoza-Alicante

Recebemos o relatorio annual d'esta Companhia que põe em evidencia um extraordinario augmento de tráfego n'aquelle rede, de 3.664 km.

Os productos liquidos da exploração elevaram-se a 77.089.030 pesetas, e o saldo, depoi de deduzidos os encargos de juros e amortizações, cifrou-se por 27.708.374 pesetas, muito superior ao de 1911, apesar dos gastos de exploração terem sido de mais 3.645.188 pesetas.

O producto bruto de todas as linhas foi de 133.463.226 pesetas, com augmento de 12.255.974 p. ou mais de 90%.

O numero de passageiros augmentou de 331.381, tendo sido transportados 14.369.170; a pequena volocidade teve 8.355.461 toneladas.

O relatorio põe em evidencia que o augmento de gastos se deve ás melhorias concedidas ao pessoal, tendo-se augmentado os salarios pequenos e concedido vantagens especiaes, como licenças com vencimento, socorros nas doenças, etc; e que no actual anno haverá ainda que contar com o augmento do preço das travessas e carris, os bem possiveis encargos do augmento dos comboios e a acquisição do material e obras necessarias para fazer frente ao desenvolvimento do tráfego.

Assim foi proposto, e aprovado pela assembleia, que das 27.708.373 pesetas do producto liquido se appliquem 13.265.000 á amortização do material, um milhão para «reserva especial», e 11.926.512 pesetas a distribuir como dividendo de 24 pesetas ás 496.938 acções, ficando o saldo para «fundo de obras de melhoramento».

A assembleia auctorizou o Conselho a dispender as sommas necessarias para os novos trabalhos e material, por meio de emissão de obrigações ou por qualquer outra forma, e reelegeu, os cinco administradores sahentes.

A conta do «primeiro estabelecimento» ficou, em 31 de dezembro, em 1.092.253.900 pesetas, equivalente na nossa moeda, a 195.606 contos de reis.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas da cidade de Lisboa

Já apareceram affixados os cartazes anunciando as festas da cidade no corrente mez, e se bem que os achemos de mais *llamativos*, como dizem os Hespanhoses, não deixaremos de reconhecer que isso se deveu a serem muitas as festas e a commissão querer que a todas ellas o cartaz alludisse.

Coincidentemente com a approximação das festas apareceu o tempo duvidoso e o barometro irrequieto, e seria bem lamentavel qun a chuva viesse transtornar os folguedos e os festejos com que a capital tenta attrahir os visitantes da provincia e dar animação ao seu commercio.

Emfim não estejamos a fazer maus agoiros, e que tudo corra pelo melhor, tal é o nosso ancioso desejo, e que durante os dias das festas camoneanas o povo se sinta feliz e haja alegria a jorros.

As diferentes empresas de caminhos de ferro do paiz estabelecem serviço especial de bilhetes de ida e volta para Lisboa a preços reduzidos, validos para vinda de 6 até 14, e para regresso de 9 a 19 do corrente, por todos os comboios ordinarios e rapidos, com excepção apenas do Sud-Express.

Nas linhas de Cintra, Cascaes e Lisboa a Villa Franca haverá bilhetes para viagens diarias de ida e volta desde 8 até 15, por preços reduzidissimos.

Vamos ter o prazer de ver Lisboa durante este mez augmentar a sua população normal com alguns milhares de forasteiros.

Que venham, e ao retirarem-se que levem consigo o desejo de cá voltarem muitas vezes a alegrar-nos com o seu amoravel convivio.

## Temporada de banhos e aguas mineraes

Como já tivemos occasião de dizer é no dia 15 do corrente mez que começa a venda de bilhetes especiaes de ida e volta, validos pelo prazo de 60 dias, do serviço especial de banhos e aguas mineraes da Companhia Portugueza.

O serviço d'este anno apresenta apenas uma pequena innovação sobre o dos annos anteriores, e que consiste na facultade dada aos portadores d'estes bilhetes de poderm utilizá os comboios rapidos Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid e ainda o Sud-Express mediante as pequenas sobre-taxas de 100 reis para os logares de luxo e de 1.<sup>a</sup> classe, e de 50 reis para os de 2.<sup>a</sup> classe, por cada fracção de 50 kilometros de percurso.

## Transportes de minerio de uranio

Pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta acaba de ser submetido á sancção governamental um projecto de tarifa destinada a proteger a exportação do minerio de uranio, que, como se sabe, abunda na região das Beiras.

Attende o projecto aos transportes por vagões completos de 10 toneladas ou pagando como tal, procedentes das estações da linha da Beira Alta desde Santa Comba Dão até Villar-Formoso, com destino a Alcantara-Mar, para serem exportados pela barra de Lisboa, para os quaes estabelece o preço uniforme de 3\$000 reis por tonelada, incluido o imposto de transito e os direitos de manutenção, excepto os de carga e descarga.

Este preço já de si bastante reduzido, ainda mais baixo se torna quando qualquer expedidor transportar no prazo d'um anno, pelo menos 500 toneladas, pois, a tarifa concede a partir d'esse minimo o reembolso entre o que haja sido pago e os seguintes preços:

Attingindo ou excedendo	500 ton. — 2\$500 rs. por ton.
» » »	1.000 » — 2\$400 » » »
» » »	1.500 » — 2\$300 » » »
» » »	2.000 » — 2\$200 » » »

Esta reducção tornar-se-ha effectiva por meio de reembolso no sim de um anno e mediante a apresentação das carta de porte das remessas effectuadas nas condições da tarifa, para a applicação da qual as Companhias se reservam o direito de exigir a apresentação do documento comprovativo de que o minerio se destina a ser exportado pela barra de Lisboa.

O caminho de ferro só se obriga a fornecer para estes transportes material descoberto, podendo os expedidores resguardar o minerio com encerados seus ou alugados á Companhia, nas condições da respectiva tarifa, os quaes serão pelas Companhias devolvidos ex-officio á procedencia, imediatamente á retirada das remessas, mediante o pagamento ds 40 reis por encerado, mais os direitos de guia, região, impostos e aviso de chegada.

O minerio d'uranio é, sem duvida, uma das grandes riquezas que ha no nosso paiz, pois d'elle se extrahe o radioque tem um subido valor—uns 80 contos de reis cada gramma — mas dada a pequenissima percentagem que o minerio tem d'este precioso metal, só transportando-se a baixo preço se pôde d'elle tirar o devido aproveitamento. Por isso foi que o caminho de ferro, empenhado em desenvolver essa industria mineira, que lhe pôde acarretar tambem uma boa receita, resolveu estabelecer esta tarifa, que, estamos certos, o Governo em breve aprovará, porque representa um importante beneficio para o Paiz.

## Transporte de explosivos e outras matérias perigosas nas linhas da Companhia Nacional

A Companhia Nacional dos Caminhos de ferro acaba de crear uma tarifa especial para o transporte em pequena velocidade nas suas linhas—Tua a Bragança e Santa Comba a Vizeu—de matérias explosivas, inflammaveis ou perigosas, que até aqui figuravam no Cap.<sup>o</sup> II da tarifa geral.

Essa tarifa que entra hoje em vigor, tem o n.<sup>o</sup> 10 na serie de pequena velocidade, e os seus preços são divididos em duas series, a 1.<sup>a</sup> com a base de 63 reis por tonelada e kilometro para os explosivos e substancias perigosas, e a 2.<sup>a</sup> com a base de 30 reis por tonelada e kilometro para as matérias inflammaveis, umas e outras descrimindas na respectiva classificação.

Os preços são applicados por fracções indivisiveis de 5 kilometros e a expedições do peso minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.

As condições d'estes transportes, que constam da tarifa, são identicas ás das tarifas analogas das outras empresas ferroviarias.

## Ampliação á tarifa 13 de pequena velocidade do Sul e Sueste

A partir de hoje a classificação da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 13 de pequena velocidade em vigor nas linhas do Sul e Sueste é additada com a rubrica «*Cortiça de refugo pregada em pranchas de madeira*» a qual fica incluida no grupo 2 para vagões completos com a carga minima de 4 toneladas, correspondendo-lhe o preço da 3.<sup>a</sup> serie da tarifa.

## Novas estações da linha do Valle do Vouga

Abriram á exploração no dia 22 do mez findo a estação provisoria de Rio Mau e o apeadeiro de Carvoeiro, situados entre a paragem de Jafafe e a estação de Sarnada na linha do Valle do Vouga.

A estação de Rio Mau dista de Aveiro 39 kilometros e de Espinho-Vouga 65, e faz todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade. O apeadeiro de Carvoeiro está a 38 kilometros de Aveiro e a 64 de Espinho-Vouga e faz apenas serviço de passageiros e mercadorias em grande velocidade.

### Viagens de recreio a Luso-Bussaco

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta organizou um serviço especial de bilhetes de ida e volta das suas principaes estações a Luso-Bussaco, durante a epocha thermal do corrente anno.

A validade d'estes bilhetes, cujos preços são reduzidissimos, é de 3 dias, incluindo o da ida e o do regresso, e a sua venda começa em 15 do corrente e termina em 31 de outubro.



## Os electricos no Chiado

Levanta-se de novo a questão de se fazer passar a linha dos carros electricos pelo Chiado. E' a terceira tentativa da Companhia, e d'esta vez, servindo-se de um meio originalissimo.

Foi o caso que o commercio da rua da Prata pediu a construção d'uma linha por aquella rua, e a Companhia pôz a preço a concessão, se a rua da Prata conseguisse levar o Chiado para o mesmo fim. Não se percebe que relação tem o Chiado com uma rua que nem lhe é proxima nem paralela, mas entende-se que a Companhia se serve de todos os meios para conseguir os seus fins, que são alargar a sua rede e os seus interesses sem sacrificio d'ella, não se importando com os da cidade.

Estabelecido o precedente, amanhã se a rua do Arco do Carvalhão pedir uma linha electrica, a Companhia responder-lhe-ha que sim, mas com tanto que ella possa construir outra pelo centro do Rocio ou da Avenida da Liberdade.

A tentativa limita-se—por agora—a uma via unica, só para serviço ascendente; mais tarde, por estes ou outros processos, se conseguirá a descendente. Mas mesmo que só para a ascendente fosse, está-se a ver que ella seria o desdobramento da do Arsenal que é a apertada garganta que prejudica a Companhia demorando-lhe o transito dos carros.

Assim uma parte (ou quasi toda) do serviço Rocio-Alcantara, bem como todo o da Estrella, Rato e circulação, irão pelo Chiado, e os comerciantes d'essa arteria terão a grande vantagem de ver passar os electricos, cheios de gente, para Belem, para o Rio de Janeiro, para o Brasil, para a Argentina até, se a Companhia para lá fizer concorrência aos vapores da «Hamburgueza».

E se alguma vez o carro lhes pára á porta (o que raro será, porque ninguem vae subir a pé meia encosta para tomar o carro) elles, ociosos á falta de freguezes, chegar-se-hão áquelle, a dizer ás D. Fulanas:—Então, quando veem por cá, minhas senhoras? Temos agora os ultimos modelos de Paris.

E ellas, muito soridentes:—Muito obrigada, senhor Sicrano, mas já comprámos na rua Aurea. Bem vê que é tão commodo ir para casa directamente no carro... e se não se toma no Rocio, não se encontra logar.

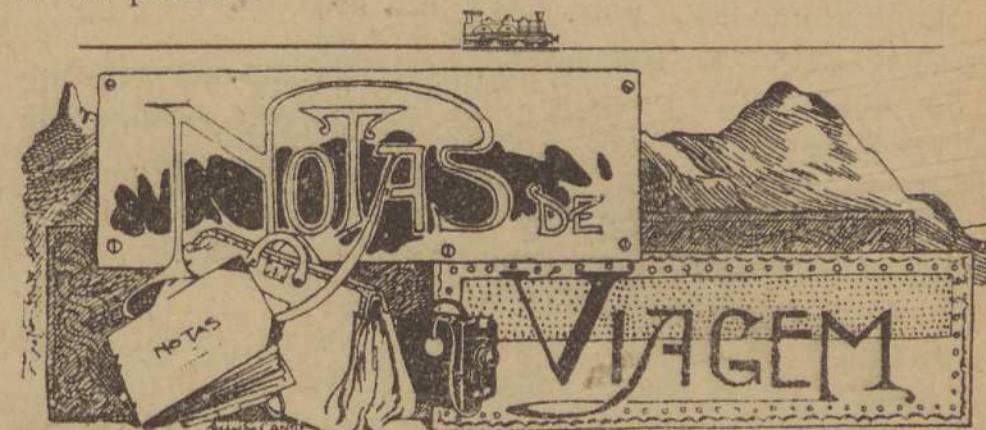
E o comerciante voltar-se-ha para os caixeiros—em numero reduzido porque já não precisa de tantos—e exclamará algo contrafeito:—isto foi um grande progresso... para a rua do Ouro.

Estabelecido o principio das compensações, a Camara municipal deve adoptar o mesmo systema, e ao menos fazer valer esta concessão por que a Companhia tanto se empenha. Permitta a linha pelo Chiado, mas se a Companhia a compensa, reduzindo as suas tarifas á taxa de 20 reis como se usa em toda a Europa—e já não diremos que o faça para toda a rede, como é em muitas cidades.

Exija-lhe a tracção subterranea nas ruas centraes, como tambem outra se não consente actualmente em novas construções em parte alguma. Então sim; o Chiado sacrificar-se-hia, mas a cidade chamar-lhe-hia benemerito.

«Bilha de leite por bilha de azeite», é risão bem portuguesa.

Da parte technica nos occuparemos em outro artigo... se fôr preciso.



Da África á Europa. — Patras e a Figueira da Foz. — Brindisi — Bari. — A pachorra italiana. — Rimini e os seus grandes hoteis.

Já se vê que — a não ser um vapor da nossa Empresa Nacional, unicos que partem sempre a uma hora fixa, como em cerca de trinta embarques que temos a contar nas viagens, nunca vimos outros — o vapor *Dalmatia*, da Companhia austriaca, não partiu á sua hora.

Annunciado para a 1 da tarde, só ás 4 deixou o caes, tendo levado immenso tempo a carregar as afamadas «cebolas do Egypto» que teem sido objecto de repetidas figuras de rhetorica e alli o foram do nosso aborrecimento, pela demora que nos causaram, e depois pelo desagradável cheiro que espalharam em todo o barco e todo o caminho.

O *Dalmatia* é pequeno mas confortavel, muito limpo e equilibrado, não havendo movimento do mar nem ruido da machina.

Afastada a terra africana, temos apenas, durante dois dias, o interessante panorama de... agua por baixo e céo por cima.

Ao terceiro, ás 5 da manhã entramos em Patras, porto da Grecia, onde devíamos desembarcar. Mas vamos atraçados, não podemos ver a terra, e contentamo-nos em vê-la por um oculo, e sermos vistos pelo medico que nem nos dá a importancia de perguntar pela nossa saúde.

Patras é uma cidade maritima sem caracteristico algum, nem nos edificios, nem na egreja, nem na gente que anda nos caes; a não ser um ou outro barqueiro, com as suas sainhas curtas brancas. No resto, parece que estamos na Figueira da Foz.

D'ahi partimos por entre as ilhas Jonicas, sem repararmos em Prevesa, por não poder prever que esta pequena cidade do Epiro marcaria o começo das hostilidades d'essa guerra de ambições que vem de terminar, depois de tantas victimas ter feito.

A ilha de Corfu viu-se de longe, e depois mais nada, até que no dia seguinte voltámos a ver terra, entrando o vapor no Porto de Brindisi ás 5 e meia da manhã.

Mas as demoras na visita da saúde só ás 6 e meia nos deixam desembarcar, e por mais rapidamente que nos fizessemos transportar á estação, que é distante, quando lá chegámos tinha partido o comboio.

Cabe aqui a expressão da nossa surpresa.

Havíamos imaginado as installações ferroviarias em Brindisi, mesmo no caes. N'um ponto onde se faz o trasbordo do grande expresso das Indias, supunhamos que as malas chegassem directamente junto do vapor ou que o vapor as descarregasse para o vagão. Não é assim. A estação é a uns 300 metros do caes de atracação, não se percebendo como a mala das Indias, que é um serviço ultra-rapido, tenha que ser alli trasbordada por meio de carros.

Mas não estamos aqui a endireitar o mundo ou a dar sentenças em casa alheia. Bem basta o que por cá vae.

Brindisi é uma cidade que pouco tem que ver.

Apenas junto ao porto uma columna grega; a cathedral, que não é das mais notaveis; em frente a uma casa da edade-media e na rua principal, uns hoteis que não despertam desejo de ahí nos alojarmos.

Contentemo-nos, pois, com um leve almoço e partamos pelo primeiro trem a Bari.

A linha segue distante do mar e sem interesse até Monopoli, onde passa para a beira do Adriatico, e então de vez, porque tão junta vae que parece que vamos em vapor,

Duas horas depois estamos na bella cidade, parte antiga, muito interessante, parte moderna, em perfeito xadrez como as cidades americanas.

Curiosas as egrejas, onde é costume os romeiros que de longes terras veem á festa de S. Nicolau, beijarem o chão, pelo que elle está coberto de areia ou de terra.

Esta festa é muito curiosa: o santo é levado em procissão e mettido n'um barco que é ancorado ao largo e alli deixado todo o dia «para fazer milagres.» Não soubemos se, no caso d'elle não operar maravilhas o deixariam lá de molho.

Um museu bastante valioso occupa a praça mais vasta ao centro da cidade.

Hoteis ha-os razoaveis e mesmo com fama de boa comida, mas o caracteristico d'estes meridionaes é a falta de actividade, e portanto o serviço é ultra-demorado.

Muito amaveis, a tudo que lhes pedimos, os criados respondem sempre: «subito, signore» que quer dizer: imediatamente, isto vae n'um rufo; mas em verdade o que se deve traduzir é que temos que esperar meia hora!

Devemos esta doce recordação ao serviço do hotel *Cavour*, como ao bufete da estação de Foggia, onde tentámos almoçar no dia seguinte, tendo pernoitado lá. Porque para se seguir de dia por toda a linha do Adriatico, como desejavamos, ha que ficar a noite em caminho. E nós queríamos fazer todo o trajecto de dia, porque nunca percorreremos aquella linha, e pelo mappa viamos que, correndo ella sempre junto ao mar, é, por força, interessante.

As linhas italianas, desde que deixaram de ser exploradas por companhias, embora por conta do Estado, e o são pelo proprio Estado, retrogradaram em vez de progredir no seu serviço. O material é o mesmo de ha quinze annos, e, por consequencia, velho e incommodo; e como nada se tem melhorado, o andamento tem que ser menos rapido, porque as machinas não estão já para grandes correrias, e a via não foi reforçada como o teem feito todas as administrações nos outros paizes.

A não se tomar pois o comboio da Mala das Indias, que circula uma vez por semana, e de noite, de Bolonha a Brindisi, 557 kilometros, em 10 horas e meia, o que dá a grande celeridade de 53 á hora, temos que nos contentar com o maximo de 40 a 42. E' a velocidade dos moços de restaurante—*subito*, sempre,

Como dissemos, a linha é quasi toda á beira do mar, vendendo-se a cada momento uma successão de pequeninos portos de pesca e pequenas povoações de banhos, é raras cidades, que são em geral no interior, afastadas das estações, na falda dos Apenninos, ao lado dos quaes seguimos sempre, alcançando-se ver o Grande Sasso, que tem 2.917 metros no seu cume.

A mais importante de todas é aquella a que nos dirigimos para fazer uma paragem, levados por um sín que desde muito tinhamos em mente.

Paremos, pois em Rimini, uma povoação de banhos, das mais afamadas do Adriatico e também das mais concorridas.

Cidade da edade-media, com ruas estreitas e irregulares, tem uma parte nova, toda ella jardins e vivendas alegres, e um hotel monumental como os principaes da Europa, onde uma multidão de Ingleses veem passar o ve-

rão. Porque Rimini, graças á sua posição, é uma estação em que a temperatura é sempre media, sem calores, no verão, nem gelos no inverno.

A'lem d'este hotel, outros ha, sendo o principal o *Aquila d'Oro*, que se orgulha de ter sido habitado por todos os monarchas e personagens importantes que visitam a cidade.

Juntemos tambem a nossa microscopica personalidade á lista de tão illustres predecessores. Juntemos e jantemos, porque a comida do hotel é excellente.



## Companhia da Beira Alta

### Assembleia Geral

Realizou-se esta reunião no dia 26.

A Assembleia foi presidida pelo Sr. Dr. Julio Marques de Vilhena, sendo Secretario o Sr. Simões d'Almeida, e aprovou o relatorio e contas e a distribuição ás obrigações do 2.º grau, e reelegeu os administradores, Dr. Julio de Vilhena e Dr. Eduardo Burnay, bem como o Conselho Fiscal effectivo. Para o Conselho Fiscal foram eleitos suplentes, os Srs. Manuel Emygdio da Silva e Luiz Gonzaga Ribeiro.

O relatorio, que hoje começamos a publicar, demonstra que os resultados da exploração foram melhores (7,98%) que no anno anterior, representando um aumento de producto liquido de 42 contos sobre o anno anterior, devido, na sua maior parte, ao trafego de passageiros (18 contos) e pequena velocidade (13 contos).

O detalhe vem já dado na parte do relatorio que hoje publicamos.

O movimento de passageiros aumentou em 46.047, sendo 39.318 em 3.ª classe, o que o relatorio explica ser sómente attribuido á pavorosa corrente de emigração que se accentuou no anno findo.

As despesas aumentaram 22 contos, tendo um accrescimo de 4 contos o serviço da Exploração, proveniente do aumento de movimento; e 24 contos o de Material e Tracção, provindo quasi exclusivamente do aumento do custo do carvão, e em parte pelo maior percurso dos comboios, 40.000 kilometros.

A Companhia gastou, durante o anno, 28 contos em aquisição de material circulante, 12 no seu aperfeiçoamento, 4 em ampliação de edificios, 12 em obras d'arte e 29 em renovação da via.

Annuncia o relatorio a resolução tomada pela Direcção de crear o serviço de auto-omnibus, destinado a ligar as localidades mais afastadas com as estações.

E' um melhoramento importante (de que nos ocuparemos em artigo especial) e que vae começar em breve, estando já encommendados 4 carros de modelo aperfeiçoado.

A conta de ganhos e perdas depois de pagos os *coupons* 15 e 16 do 1.º grau, amortização de 240 obrigações e outros encargos, liquida como um saldo de reis 90:551\$392, de que,

deduzindo o custo de 640 obrigações

de 2.º grau, amortizadas..... 10:222\$750

ficam liquidos..... 80:328\$642 de que serão distribuidos 5 frs. ao *coupon* n.º 8 das obrigações de 2.º grau.



## Assembleia da Companhia Portugueza

### O Relatorio

Reunem no dia 7 os accionistas d'esta Companhia, primeiro em assembleia extraordinaria, para conhecer da situação que á mesma resultou da suspensão judicial das

deliberações da assembleia do anno passado, e, diz o aviso, «para apreciar e resolver ácerca do assumpto d'essas deliberações» mas sabe-se que, tendo os protestantes que contra elles reclamaram, desistido das acções que moviam á Companhia, nada ha que resolver sobre um assumpto assim regularizado. Em seguida constituir-se-ha a reunião em assembleia ordinaria para discussão do relatorio que temos presente e vamos reproduzir, como de costume, dando, por agora, aqui alguns dos principaes topicos que d'elle respigamos.

A extensão explorada, durante o anno, manteve-se em 1.172 kilometros, sendo 278,548 em via dupla, e n'ella os resultados da exploração foram os seguintes :

Receitas da exploração.....	6.755:799\$777
»    fora do trafego.....	76:098\$862
Garantias de juros.....	250:512\$424
<hr/>	
Total... ....	7.082:411\$063
 Despesas da exploração.....	3.542:921\$062
Impostos.....	108:045\$284
<hr/>	
Total ...	3.650:966\$346
 Liquido.....	3.431:444\$717

Nas receitas da exploração houve um consideravel aumento de 418 contos, mas como as despesas subiram a mais 466 contos, as garantias de juro desceram 54, o excesso total diminuiu em cerca de 94 contos, como mais detalhadamente no relatorio se vê.

E como as explicações sobre estes aumentos e diminuições são dadas no principio do relatorio que hoje começamos a publicar, não as repetiremos aqui.

As receitas, liquidas de impostos e reembolsos foram no total da rede, provenientes de

Passageiros.....	2.642 contos
Grande velocidade .....	512 "
Pequena    " .....	3.344 "
Diversas .....	442 "
<hr/>	
Total ...	6.940 "

O numero de passageiros que em 1911 fôra de 7.954.786 subiu em 1912 a 8.549.716, ou mais 594.930, aumento proveniente da criação dos rapidos para o Porto, melhor correspondencia com os comboios de outras linhas, mais intenso serviço de inverno na linha de Cascaes e aumento da emigração.

A grande velocidade subiu de 56.565 toneladas para 63.332, proveniente, o accrescimo, principalmente, dos transportes de generos alimenticios e em especial de peixe.

Por pequena velocidade foram transportadas 1.868.950 toneladas, contra 1.760.938 em 1911; accrescimo de 108.012 toneladas devido aos transportes de vinhos, matérias de construção, forragens, taras, legumes e carvão, com diminuição nos cereaes e objectos manufacturados.

O trafego com a Hespanha deu um aumento de receita de 45 contos, e o com a França manteve-se estacionario, apesar do melhoramento introduzido com a adopção dos vagões directos, de eixos intermutaveis, para o transporte de mercadorias, e em passageiros houve sómente a mais 909, o que é bem pouco tendo-se em vista que ha hoje nada menos que tres comboios diarios entre Lisboa e Paris, e os esforços que a Companhia tem feito para desenvolver este trafego.

No capitulo *despesas* o aggravamento foi consideravel, a ponto do coefficiente de exploração passar de 48,85 a 53,06. Deveu-se isso á subida do preço do carvão que foi de mais 1\$266 réis em tonelada; á reparação das avarias causadas pelas inundações, em que se dispenderá cerca de 81 contos, ao maior percurso de comboios, 209.213 kilometros, e ás reparações no tunnel d'Albergaria, e maiores despesas de tracção, durante os 26 dias em que o

trafego Norte-Sul e Norte-Leste teve que passar todo pelo Oeste.

Em trabalhos extraordinarios dispenderam-se 182 contos, sendo 35 em material circulante, 24 em mobilia e ferramentas e 123 em novas construções, nas quaes se comprehende a conclusão da 2.ª via entre Soure e Alfarellos, a da nova estação de Pombal, a defesa de desvio, em Espinho, contra a possivel invasão domar, e a ligação, em Aveiro, para o canal de S. Roque.

A conta de «primeiro estabelecimento» que estava em 57.044 contos, ficou em fim do anno em 62.317 contos por virtude do lançamento a esta conta das despesas de «Novas construções e trabalhos complementares» desde 1895, e do saldo devedor da conta «Bens proprios com applicação especial» e deducção da verba do «Fundo de reserva especial» até fim de 1898.

Pela sua parte o Conselho Fiscal, applica o saldo da conta de exploração, 3.431 contos, mais o de 3 contos do anno anterior, a:

Despesas complementares.....	339 contos
Juros das obrigações de 1.º grau... 1.882 "	"

Distribuição, captiva de impostos, ás obrigações de 2.º grau.

Ás de 3 % francos.....	12,50
» 4 %    " .....	16,65
» 4 1/2    " .....	18,75
» 3 % Beira Baixa 1.º gran..	5, 1.266 "
ficando em saldo para 1913.....	7 "



## Norte de Hespanha

### Assembleia Geral

Temos presente o relatorio apresentado á assembleia geral que se realizou em 4 de maio, documento muito interessante, porque demonstra que a exploração da rede, que é hoje de 3.759 kilometros, teve um desenvolvimento notavel nos progressos dos seus resultados, no anno findo.

O aumento de receitas elevou-se a 13 milhões de pesetas, dos quaes cerca de 11 milhões se devem ao trafego de mercadorias, notando-se que elle incidiu sobre todos os transportes, em geral, e ainda que o mesmo facto se accentuou no anno corrente, o que prova que elle se deve a uma constante e rapida melhoria economica do paiz.

Mas não devem ter sido menos concorrentes para este aumento, devemos reconhecer, os melhoramentos que a Companhia tem, nos ultimos annos, introduzido na sua exploração.

Já aqui o dissemos e vem a pêlo repeti-lo: quem percorre hoje as linhas do Norte de Hespanha e o fez annos antes, reconhece um extraordinario bem-estar, uma melhoria latente, em relação ao que antes se notava. Melhor—muito bom—material circulante; notavel fixidez da via, asseio das estações, aumento de material de tracção e de transporte, eis o que se nota á simples vista.

As receitas foram de 150.867.798 pesetas, e as despesas 68.715.472, pesetas, com accrescimo de 6.870.346 pesetas sobre 1911.

O excedente liquido cifra-se por 16.083.133 pesetas, de que foram repartidos 2 milhões de pesetas á «Reserva de provisão» e um dividendo de 24 pesetas por accão e 500.000 para «Reserva para obras de conservação extraordinaria e melhoramentos de installações.»

A conta de «primeiro estabelecimento» ficou, em 31 de dezembro, em moeda portugueza, 196\$872 contos.

A Assembleia tambem auctorizou o Conselho a emitir novas obrigações até o total mominal de 150 milhões de pesetas, destinado á aquisição de material e ás obras necessarias para attender ás exigencias do trafego.





## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Chemin de Fer Portugais.** — (Compagnie Royale des). — *Comité de Paris.* — *Convocation des Obligataires.* — M. M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais sont convocés en Assemblée Générale Ordinaire, pour le samedi 21 de Juin 1913, à trois heures de relevée, salle du Comité des Forges, Rue de Madrid, n.º 7, à Paris. — *Ordre-du-Jour.* — *Présentation du Rapport du Comité de Paris; Nomination d'Administrateurs.*

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

En Portugal : Aux Caisses de la Compagnie, à Lisbonne. Aux Caisses des établissements suivants : À Lisbonne — Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral. À Porto — Banco Aliança et Banco Commercial do Porto.

En France : Aux Caisses du Comité de Paris, 28 Rue de Châteaudun, à Paris. Aux Caisses des établissements suivants : Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes Courants et de Crédit Industriel.

À Londres — Aux Caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.º

En Allemagne — Aux Caisses des établissements suivants : Bank für Handel und Industrie, Breslauer Disconto Bank, Würtemberg ischen Bankanstalt vormals Pflaum und C.º

En Belgique — Aux Caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, Rue de Châteaudun, à Paris.

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Nos termos dos estatutos se annuncia que no dia 7 de junho proximo, pela 1 hora da tarde se procederá, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, ao sorteio das obrigações da série «Mirandella-Bragança», que teem de ser amortizadas em harmonia com a respectiva tabella.

**Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta** — *Assembleia Geral dos Obrigacionistas — 2.ª convocação* — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia que a Assembleia Geral convocada para 5 de junho proximo, ficou transferida para as 3 horas da tarde de sabbado 21 do mesmo mez, na sede do Comité, em Paris, 19 Rue de Milan, por não ter sido depositado o numero suficiente de titulos para o regular funcionamento da mesma Assembleia.

De conformidade com o preceituado no artigo 54 dos Estatutos, a proxima reunião marcada para 21 de junho, em Paris, deverá ocupar-se dos assumptos que foram prefixados para a primeira reunião; porém, as suas resoluções serão validas qualquer que seja o numero e o capital representado pelos obrigacionistas presentes.

O prazo para o deposito das obrigações foi ampliado até o dia 6 do referido mez de junho, inclusivé, devendo effectuar-se: em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, Rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal devem ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França pelo «maire» da sua residencia ou por notario.

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — São prevenidos os Srs. Accionistas d'esta Companhia de que o Relatorio do Conselho de Administração relativo ao Exercicio de 1912, e que, deverá ser presente á proxima Assembleia Geral Ordinaria, convocada para o dia 7 de junho proximo futuro, está á disposição dos mesmos Srs. Accionistas, na séde da Companhia escriptorios da Administração na Estação Central do Rocio, a contar de hoje.

— *Assembleias Geraes extraordinarias e ordinaria dos Srs. Accionistas.* — Em cumprimento dos Estatutos e de harmonia com as resoluções do Conselho de Administração d'esta Companhia, convocada a Assembleia Geral dos Srs. Accionistas, portadores de 100 ou mais accões, segundo o art.º 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir extraordinariamente na séde da Companhia eo dia 7 de Junho proximo, pelas 12 horas, devendo nesse mesmo dia, e logo a seguir á conclusão dos trabalhos d'essa Assembleia extraordinaria ter, logar a reunião da Assembleia Geral Ordinaria, na forma do art.º 31.º dos mesmos Estatutos.

A ordem-do-dia de coda uma d'essas assembleias será a seguinte.

**Na Assembleia Geral Extraordinaria.** — Conhecer da situação da Companhia perante a suspensão judicial das deliberações tomadas nas ultimas Assembleias de 15 e 29 de Junho de 1912, apreciar e resolvér ácerca do assumpto d'essas deliberações: — e conhecer do mandato alli conferido aos eleitos para os Corpos Gerentes, podendo proceder-re a novas eleições para aquellas mesmos cargos, nos termos dos art.ºs 13.º e 17.º dos Estatutor.

**Na Assembleia Geral Ordinaria.** — 1.º — Conhecer das contas respectiva ao Exercicios de 1912, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º — Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos.

3.º — Eleger dois vogaes do Conselho de Administração, aos termos dss Art.ºs 13.º e 17.º dos mesmos Estatutes, podendo haver reeleição nos termos dos Estatutos.

4.º Eleger dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art.º 24.º, dos dictos Estatuctos, podendo haver reelefção.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'estas Assembleias devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 6 d'este mez de maio inclusive, e as *Acções ao portador*, depositadas até ao meio-dia do dia 23 do mesmo mez de Maio.

Em Lisboa, — na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Montepio-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto — no Banco Aliança e no Banco Commercial do Porto.

Em Paris — nas Caixas do «Comptoir National d'Escompte» de Paris, do «Crédit Lyonnais», da «Société Générale de Crédit Industriel et Commercial», da «Société Général pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France», e da «Banque de Paris et des Pays-Bas».

Em Londres — nas Caixas dos Banqueiros, Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Berlim e Francfort — nas Caixas do «Bank für Handel und Industrie».

Os documentos legaes estarão patentes na contabilidade central da Companhia desde o dia 23 do corrente mez.

Os bilhetes de admissão á Assembleia serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art.ºs 32.º, 33.º, 36.º, 37.º 39.º dos Estatutos.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

**Lisboa, 31 de Maio de 1913.**

Nas duas Camaras tem continuado a discussão de orçamento que levará ainda seu tempo, de forma a que, mesmo sem se tratar do código administrativo e lei eleitoral, a sessão não acabe antes do fim do mez, como tanto se faz mister á resolução da questão financeira dos senhores deputados e senadores.

De entre o mais que alli tem sido versado destaca-se a questão levantada contra o Banco Ultramarino, por um sollicito senador, e que, se não fôra a brilhante e energica intervenção de outro — tão competente para a esclarecer quanto é elle o commissario do Governo junto d'aquelle Banco — poderia affectar o credito d'este estabelecimento, um dos mais respeitaveis do paiz e a proposta, ainda do mesmo senador, para que os titulos extranjeiros «em circulação em Portugal» sejam tributados em 1% do seu valor nominal.

A maneira de sem estudo, se querer adoptar entre nós «o que se faz lá fôra» sem pensar na diferença de condições sociaes economicas ou financeiras, redundaria em prejuizos para o paiz.

Os fundos extranjeiros não *circulam* no nosso paiz; são comprados lá fôra por intermedio dos Bancos, e, em geral, n'elles ficam depositados aqui. Se sobre elles se cobrar um imposto, o comprador apenas fará a pequena variante de os deixar depositadas lá, no banco que os comprou, o que representará uma diminuição da conta de depositos dos nossos estabelecimentos bancarios, que o proprio proponente calcula em 40.000 contos, sem o menor lucro para o Thesouro que nunca cobrará um centavo de imposto.

Tentava o proponente d'essa lei obstar ao crescimento latente da capitalização que se está fazendo no extranjeiro, por parte de Portugal; mas não ha meio de o evitar; seria necessário tirar o cosmopolitismo ao capital. E essa corrente tende a accentuar-se quanto mais se forem manifestando as tentativas do combate que ao capital se está fazendo entre nós.

O proprietario alheio á política e só cuidando dos seus interesses, vendo estes ameaçados, irá passando para fundos extranjeiros o que tem no paiz; para isso, levantando os seus depositos nos bancos diminuirá o activo d'estes, que, como meio de defesa terão que elevar a taxa do desconto com prejuizo do commercio.

Por outro lado, a mais intensa compra de cambiaes, para pagar as transferencias, produzirá a elevação do agio; d'ahi o aumento de encargos do Thesouro para obter o ouro para os seus coupons e pagamentos no extranjeiro.

Que o ministro das Finanças pense nas tristes consequências a que pôde levar esta corrente demagogica em que nos vamos afundando—e é bastante energico para lhe pôr veto, se quizer.

\*  
A dívida fluctuante estava em 31 de março, em 91.000 contos; mais 240 do que em fim do mês anterior e mais 8.957 contos do que em junho de 1910.

\*  
Os cambios conservaram-se levemente oscilantes, mantendo-se aproximadamente as taxas anteriores e fechando hoje a libra a 5\$140 a compra e 5\$170 a venda.

O Rio-Londres fechou a 16 7/16 ou 14\$898 por libra

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	46 7/16	46 5/16	46 3/16	46 7/16
" 90 d/v.....	46 15/16	—	47 1/16	—
Paris cheque.....	614	617	612	615
Berlim " .....	252 1/2	253 1/2	252	253
Amsterdam cheque .....	425	427	424	426
Madrid cheque .....	940	950	935	945

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	38,60	38,60	38,65	38,75	38,75	38,75	38,75	38,70	38,75	38,75	38,85	38,90	38,90	38,85
Dívida Interna 3% coupon.....	38,75	38,75	—	38,75	38,75	38,70	38,70	38,70	38,75	38,75	—	38,80	—	—
" 4 1/2% 1888, c/premios .....	—	20.600	20.600	20.600	20.600	—	20.600	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1888/9.....	c53.800	a54.000	—	—	a54.000	c53.800	—	—	c53.700	—	a53.600	—	c53.600	—
" 4 1/2% 1890 .....	—	—	c49.200	—	—	c49.200	—	—	a49.000	—	c49.200	—	c49.200	—
" 3% 1905 c/premios .....	8.800	—	8.800	—	—	—	—	—	8.800	—	8.850	—	8.850	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	c81.500	—	c81.500	—	—	c81.500	—	a82.500	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	c79.500	—	—	—	679.500	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª série .....	66.600	66.600	66.600	66.500	66.600	66.500	66.500	66.400	66.500	66.500	66.600	66.700	66.600	66.600
" 3% 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	65.500	—	—	—	—	68.900
" 3% 3.ª série .....	69.000	—	68.700	68.700	69.000	69.000	69.600	—	100.000	—	68.900	68.900	—	68.900
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Açções Banco de Portugal.....	—	154.000	154.000	154.000	—	—	154.000	154.000	154.200	154.200	154.400	154.300	154.300	—
" Comercial de Lisboa .....	—	135.000	135.000	—	105.000	—	—	101.500	—	—	101.460	—	101.000	101.000
" Nacional Ultramarino .....	101.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	63.800	—	—	63.200	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	5.000	5.000	5.000	—	—	—	4.950	—	—	—	—	4.950
" Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	71.000	—	71.000	—	—	—	—	—	—	71.100	—	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	58.000	58.000	—	—	58.300	a58.000	c58.000	—	—	—	c58.500	—	c58.600
" Companhia Através d'Africa .....	—	—	88.800	88.800	88.800	—	88.500	88.500	88.600	88.600	88.500	88.600	88.600	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	64.000	—	—	—	—	—	64.000	—	—	63.800	63.760	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	—	—	50.800	50.800	50.800	—	50.300	50.200	—	—	50.000	50.000	50.000	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	17.100	—	17.100	17.200	17.500	17.500	17.450	17.450	17.400	—	—	17.300	17.250	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.200	70.300	—	70.300	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	—	—	—
" 5% .....	—	—	79.600	—	—	—	—	—	77.000	—	—	—	—	—
" 4 1/2% .....	76.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série .....	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Açções Companhia Cam. F. Port.....	295	300	302	302	306	302	306	302	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	35	35.50	35.25	—	35	35	—	35	34.75	34.75	34.50	34.50	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	467,50	—	467	463	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	323	—	322	319	318	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	308	305	305	305	307	307	308	309	308	309	307	306	306	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	246	—	245	245	245	245	245	245	245	244	—	243	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	275	275	275	277	278	279	—	280	—	—	—	279	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	173	—	172,25	173,50	172	172	171,50	—	173	172	172	—	—	—
Londres: 3% português .....	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa .....	—	84,06	84,68	84,93	84,12	—	—	—	84,62	—	—	84,93	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1913		19				



**Caminhos de Ferro Meridionaes.** — Sob a presidencia do Sr. Dr. Francisco da Silveira Vianna, reuniu-se, a 18 de maio, a assembleia geral ordinaria da Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, aprovando o relatorio e contas apresentadas.

**Beira-Alta.** — Esta Companhia apresentou, para ser superiormente aprovado, um projecto de ampliação á tarifa interna n.º 5 (P. V.), relativa a adubos e materias primas para o fabrico dos mesmos.

**Valle do Vouga.** — Foi aberto á exploração um pequeno troço d'esta linha, entre Sarnada-e Vizeu, cerca do Rio Mau.

**Evora a Reguengos.** — Foi lavrado contracto para um emprestimo de 500.000\$000, entre a Camara municipal de Reguengos de Monseraz e a Caixa Geral de Depositos, amortizavel no prazo de 40 annos, com a semestralidade de 15.521\$710, destinado á construcção do ramal comprehendido entre Evora e Reguengos, e cujo rendimento ficará destinado á amortização do mesmo emprestimo.

**Valença a Melgaço.** — Espera-se que seja a 15 do actual a inauguração do troço d'esta linha, de Valença a Capella, devendo, a partir d'esse dia, principiar os comboios a servir as estações comprehendidas entre essas duas localidades.

**Ponta-Delgada.** — Empregam-se exforços para que, ainda na actual sessão legislativa, seja aprovado o projecto de lei auctorizando a Junta geral do districto de Ponta-Delgada, a proceder á construcção de um caminho de ferro d'aquella cidade ás Furnas e do seu ramal á Ribeira Grande.

**Mossamedes.** — O engenheiro Sr. Mendonça Galvão, inspector das Obras Publicas da Africa Occidental, propôz ao governo da metropole que fosse adoptado o traçado do Sr. engenheiro Torres, para o proseguimento dos trabalhos do Caminho de ferro de Mossamedes.

**Quilimane.** — Segundo a opinião do engenheiro Sr. Ribeiro Arthur, dos serviços do caminho de ferro de Lourenço-Marques, Quilimane deve preferir Moçambique, Moçambo ou Fernão Velloso, para ponto-testa das linhas ferreas de penetração ao norte do Zambeze.



#### Hespanha

Durante o anno de 1912, as receitas totaes das redes exploradas pela Companhia geral de Tremvias de Barcelona, elevaram-se a 8.224.143 pesetas, com o aumento de 613.240 pesetas sobre a cifra correspondente a 1911. A exploração realizou-se em condições normaes, sem que as despesas tenham tido outro aumento álem do que corresponda ao accrescimo do trafego.

#### Brasil

As duas ultimas secções da linha de S. Francisco a Tres-Barras, linha que fica transversal á de S. Paulo ao Rio-Grande, foram abertas recentemente á exploração. A linha de S. Francisco a Hansa já estava em exploração; as novas secções vão de Hansa ao Rio-Negro (215 kilometros) e de Rio-Negro a Tres-Barras

(345 kilometros). A juncção com a linha de S. Paulo ao Rio-Grande do Sul é effectuada em Rio-Negro. Uma das mais importantes serrarias da Companhia de madeiras do Sul fica em Tres-Barras e o porto de S. Francisco será provavelmente escolhido para exportação de madeira. As duas linhas acimá mencionadas, bem como a Companhia das madeiras do Sul são filiaes da Brasil-Railway.

#### Columbia

Constituiu-se em Bogotá uma Companhia comcapitaes ingleses, com o fim de construir uma linha ferrea de Manizales a Mariquita, destinada principalmente ao transporte de mercadorias, e com uma extensão approximada de 80 kilometros. As obras encetar-se-hão no fim do anno actual e calcula-se poder abrir a linha á exploração em 1915.

#### Persia

A unica via ferrea actualmente evidente na Persia, tem a extensão de 10 kilometros, e liga Teherão ao templo de Abdul-Azim. O numero de passageiros eleva-se a cerca de 600.000. As receitas orçam por 400 contos de reis e as despezas por 200 contos. Havia outr'ora uma linha de 15 kilometros entre Mahmubad, no mar Caspicio, e as minas de ferro de Amol, mas já ha muitos annos que não está em exploração.



## Companhia da Beira Alta

**Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 26 de maio de 1913.**

SENHORES :

Em observancia ao prefixado no artigo 40.º dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas está convocada para 26 de Maio proximo, afim de:

- a) apreciar as contas e os resultados da Exploração no exercicio de 1912;
- b) discutir e votar as conclusões que se acham inscriptas no Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal;
- c) votar o dividendo a distribuir ao coupon n.º 8 das obrigações de 2.º grau; e
- d) eleger, de conformidade com os artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, dois membros para o Conselho d'Administração e cinco para o Conselho Fiscal; sendo tres efectivos e dois supplentes.

De conformidade com o artigo 46.º dos Estrututos, temos o honra de submeter ao vosso exame o Balanço e as contas relativas ao exercicio de 1912.

Antes, porém, é-nos grato assignalar que as esperanças consignadas nonosso ultimo Relatorio sobre o provavel desenvolvimento do trafego, tendo sido — como tereis occasião de verificar pelos importantes excedentes de receitas — amplamente realizadas, facilitaram immensamente a acceleracão que foi registada na execucão do nosso programma de melhoramentos, com a abertura de diversos creditos destinados ao aperfeiçoamento gradual e methodico de todos os serviços.

#### Resultados da Exploração Receitas

As receitas brutas produziram.....	Rs. 609:411\$589
A deduzir:	
Reembolsos na importancia total de.....	7:645\$897
Impostos pagos ao Governo....	35:979\$291
	" 43:625\$181
Receitas liquidas.....	" 565:786\$401
equivalente a um rendimento annual kilometrico de Rs. 2:236\$309.	
As receitas liquidas realizadas em 1911 foram	" 523:954\$826
Differença a favor de 1912.....	" 41:831\$575

representando um aumento de 7,98 % em relação aos productos do anno precedente.

Segue-se o mappa comparativo :

	1912	1911	Differença de 1912 em relação a 1911
Passageiros .....	221:312\$815	203:004\$867	+18:307\$048 9%
Grande velocidade....	64:933\$727	59:390\$286	+ 5:543\$441 9%
Pequena velocidade..	261:090\$385	248:482\$890	+12:607\$495 5%
Receitas fóra do trafego	18:449\$474	13:076\$783	+ 5:372\$691 4%
Totais .....	565:786\$401	523:954\$826	+40:831\$575 7%

*Passageiros* :— O accrescimo registado nas receitas brutas eleva-se a Rs. 21:261\$771, conforme indica a decomposição abaixo:

	1912			1911		
	Numero	Totaes	Por passageiro	Numero	Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	25.985	53:702\$017	2.066	25.792	52:035\$072	2.017
2.ª ".....	71.001	51:463\$192	724	64.465	45:529\$8709	706
3.ª ".....	347.094	127:645\$494	367	307.776	114:527\$744	372
Receitas supplementares.....	—	4:957\$658	—	—	4:414\$065	—
Totaes.....	444.080	237:768\$361	535	398.033	216:506\$590	533

#### Diferença de 1912 em relação a 1911

	PRODUCTOS		
	Numero	Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	+ 193	+ 1:666\$945	+ 70
2.ª ".....	+ 6.536	+ 5:933\$483	+ 20
3.ª ".....	+ 39.318	+ 13:117\$750	5
Receitas supplementares.....	—	+ 543\$593	—
Totaes.....	+ 46.047	+ 21:261\$771	+ 2

O trafego internacional Portugal-França, embora accuse um sensivel aumento que incide em especial no serviço do Sud-Express, não teve ainda a expansão desejada.

No entanto, como todos os indicios fazem suppôr que este trafego é ainda susceptivel d'um muito maior incremento, elle continua a merecer a nossa especial attenção.

A acquisição das novas carruagens de luxo, a transformação dos antigos salões, o onus avultado que a nossa Companhia está supportando com os novos comboios internacionaes e com a aceleração de velocidade, as despesas de publicidade no extranjeiro, etc., são sacrificios feitos no intuito de proporcionar aos passageiros as maiores commodidades e de os atrahir á nossa linha.

Estamos pois convencidos que o futuro justificará plenamente todos estes encargos com a devida recompensa.

O extraordinario aumento que se nota na venda de bilhetes de 3.ª classe, é sómente atribuido á pavorosa corrente de emigração que se accentuou no anno findo.

De passagem e a titulo de informação, devemos tambem dizer que os effeitos altamente nocivos do despovoamento que está sofrendo o paiz, já se fazem sentir d'uma maneira bastante desfavoravel no recrutamento do nosso pessoal menor, pela falta de gente que queira applicar-se a trabalhos braçaes e de campo.

Este inconveniente, como deveis suppôr, traz um agravamento de despesa para a exploração da nossa industria.

*Grande velocidade*.—A receita bruta apresenta em relação a 1911 um notavel excedente de Rs. 6:520\$892, originado sobretudo pelos transportes de comestiveis (peixe, aves, queijos, etc.), e de bagagens.

*Pequena velocidade*.—As receitas brutas mostraram nos ultimos annos os seguintes accrescimos em relação aos annos precedentes:

1910 sobre o anno anterior de.....	Rs. 10:699\$693
1911 " " " .....	" 11:316\$773
1912 " " " .....	" 11:227\$632

A progressão constante que foi assinalada nos nossos ultimos Relatórios, manteve-se intacta em 1912, continuando a incidir sobre diversos grupos de mercadorias.

Dos 28 grupos beneficiados, distinguem-se os seguintes:

Legumes verdes, aumento.....	Reis 4:685\$573
Cal .....	" 1:613\$106
Productos chimicos .....	" 1:219\$481
Sal .....	" 1:171\$339
Tecidos .....	" 1:127\$485

tendo sido registadas apenas pequenas diminuições em 14 grupos; sobressabendo, porém, os dois seguintes:

Carvão mineral .....	Reis 2:194\$791
Metaes em obra .....	" 1:501\$556

*Receitas fóra do Trafego*.—O aumento em 1912 de Reis 5:372\$691 foi quasi todo obtido com as operações de permuta de material circulante.

A absorção do nosso material destinado ao transporte de mercadorias pelas outras Companhias durante a epocha da plethora de trafego, tem-nos creado por vezes grandes dificuldades na regularidade das expedições que são feitas por intermedio das nossas estações.

Para remediar este inconveniente, cuja solução é difficilissima, por ser absolutamente independente da nossa vontade, fomos forçados a aplicar uma grande parte dos nossos fundos disponiveis na aquisição de uma nova partida de vagões; parte em construção nas Officinas, e a restante, ou sejam 40 vagões, con-

stituindo uma encommenda já feita á Empresa Industrial Portugueza, para entrega em 1 de Outubro proximo futuro.

(Continua).

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

#### Annuncio

Faz-se publico que na séde do serviço do movimento no Barreiro, se recebem até ás 12 horas do dia 13 do mez de junho proximo, propostas em carta fechada, para a compra do lixo proveniente das limpezas das estações de Lavradio a Vendas Novas e das ramaes de Aldegallega e Setubal e das varreduras dos vagões descarregados nas mesmas estações durante um anno, conforme as condições patentes na repartição do movimento e nas estações acima referidas, podendo ser consultadas todos os dias uteis desde as 10 ás 16 horas.

As propostas serão do teor seguinte:

“O abaixo assignado, propõe-se comprar por ..... reis (por extenso) cada tonelada de mil kilos de lixo proveniente das limpezas das estações de Lavradio a Vendas-Novas e das ramaes de Aldegallega e Setubal e das varreduras dos vagões descarregados nas mesmas estações, posto sobre vagões em qualquer d'aquellas estações, sujeitando-me em tudo, ás condições de venda de que tenho pleno e inteiro conhecimento. Data, m-

“rada e nome bem legivel.”

Os concorrentes devem fazer o deposito provisorio de 10\$000 rs., que será reforçado com igual quantia, por aquelle a quem fôr adjudicada a venda do lixo, nos termos das referidas condições para a arrematação.

Exteriormente devem designar: “Proposta para a compra de lixo das estações de Lavradio a Vendas Ncas e das ramaes de Aldegallega e Setubal.”

## VENDA DE PRIVILEGIOS

Peter Burd Jagger deseja vender ou conceder licenças para a exploração dos seguintes privilegios de invenção, que lhe foram concedidos em Portugal e suas Colonias:

Patente N.º 5.800, para «processo aperfeiçoadado, com o seu corespondente apparelho, para fabricar artigos de fumigão»;

Patente N.º 7.578, para «aperfeiçoamentos em travessas de beton para vias-ferreas»;

Patente N.º 7.680, para «aperfeiçoamentos em machos contracteis para o fabrico de postes ôcos de beton e productos similares»;

Patente N.º 7.681, para «processo e apparelho para o fabrico de tubos de beton».

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

**O POSSUIDOR** da patente portuguesa n.º 4235 de 30 de Junho de 1903, relativa a um apparelho destinado a converter a corrente alternativa em corrente continua, deseja explorar esta patente e entrar em relações com os industriaes interessados para lhes conceder licenças para a exploração d'este invento.

Para informações escrever a Mr. W. L. Kester, 11, rue du Pont, Suresnes (Seine) França.

#### Alexandre Fontes GRALHOS DE PENNADOS

Critica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

#### ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

# ÆGENDA 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 Chazarra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C. a

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

**CINTRA Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e asseados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Toural.—  
45. Fámoso do Toural [8.—Este ho-

**GUIMARÃES** 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcáveis comodidades e asseio; tratamento recomendável—Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

**PORTO** **Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viudade Justo M. Esteléz.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1913

Caminhos de Ferro Portuguezes			Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	6 50	7 21	7 55	8 30	7 50	8 26	8 55	9 30	8 45	9 16	9 25	9 19	9 49	10 15		
w			10 23	10 56	11 5	11 35	12 40	11 16	2 50	3 25	w	3 35	w	3 45	4 15	10 12		
w			4 30	5 6	5 20	5 55	f	5 20	5 51	f	6	6 30	f	6 21	6 30	7		
f			5 50	6 19	6 49	7 5	f	6 50	7 21	w	7 50	w	9 45	10 15	11 53	11 13		
w			7 49	8 19	—	—	w	8 57	9 28	—	10 5	10 41	—	—	—	—		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6	7 8	5 24	6 30	b	7 15	8 6	6 25	b	7 20	b	7 20	8 7	11 4		
b			b	7 45	f	8 36	b	8 20	9 11	f	10 1	b	8 20	9 9	—	—		
a			a	9 10	f	10 21	a	10 21	10 58	a	9 25	10 1	a	11 51	b	9 35		
a			a	9 45	a	11 15	a	11 15	11 51	a	12 28	b	10 13	11	—	—		
w			w	12 5	1	8	a	10 30	11 6	a	8 30	a	8 30	2 17	7 12	6		
b			b	1 10	2 1	11 20	w	13 0	2 33	b	12 23	a	12	9 25	8 46	a 8 39	2 31	
a			a	2 15	w	2 51	a	2 51	12 50	a	12 36	11 36	d	6 17	e 1 15	a 5 55		
b			b	3 25	f	4 16	b	3 28	3 28	b	2 15	3 2	a	6 55	12 30	8 5		
b			b	4 15	5 6	a 4 25	a	5 46	5 46	b	5 20	5 1	a	6 36	6 20	7 7		
b			b	5 15	f	6 36	b	6 6	6 6	a	6	6 7	a	4 34	2 53	—		
b			b	6 15	7 6	6 55	a	6 45	7 21	a	7 30	8 6	a	11 36	7 10	8 30		
a			a	7 15	8 6	b	8 33	8 33	b	7 50	8 37	a	5 2	10 10	l 9 48	2 45		
f			f	7 25	8 15	a	8 30	9 38	a	9 38	9 38	a	9 45	10 21	a 10 30	11 6		
a			a	10 35	w	11 38	b	10	10 51	w	11 45	11 25	a	11 20	11 25	12 31		
a			a	11 20	11 56	a	12 5	12 5	a	12 25	12 41	a	11 25	12 33	i 155	—		
b			b	11 55	w	12 45	b	12 50	10 51	w	11 38	11 25	b	11 55	12 45	—		
b			b	12 55	1 26	—	b	12 55	12 45	w	11 38	11 25	b	12 55	2 2	—		
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	11 22	11 55	12 53	1 23	2	2 32	2 53	3 21	3 43	4 15	4 55	7 55	8 35	6 22	6 59	
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	7 17	8 48	5 30	6 37	8 36	9 46	7 5	8 6	4 20	12 46	3 45	12	—	—	—	
a			a	10 5	11 11	7 55	8 58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
a			a	12 25	1 1	a 8 30	9 9	12 58	2 5	9 23	10 25	4 20	12 54	3 5	12	—	—	
a			a	5 15	5 57	1 22	2 22	5 33	4 7	11 21	12 18	12 45	6 57	8 36	2 30	—	—	
a			a	6 25	7 14	a 4 14	4 53	7 15	8 22	5 14	6 20	3 5	3 26	12 25	12 46	—	—	
a			a	9 7	10 17	a 6 27	7 7	10 29	11 34	7 30	8 29	8 38	8 59	3 45	4 6	—	9 15	
a			a	11 35	12 37	9 12	10 10	1 1	2 10	11 3	12 12	Figueira	Alfarelos	Figueira	2	3 37	12 55	1 34
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	f	7 35	7	1 6 40	6 50	f	5 5	5	10	7 25	8 9	10 10	10 50	8 56	9 39	—
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	8 50	9 33	10 43	11 26	11 45	12 28	1 30	2 45	3 28	2 53	3 36	5 34	6 13	7 29	8 36	9 34
Figueira	Porto	Figueira	3 22	11 7	2 50	9 49	1 10	3 59	4 39	7 11	11 20	11 48	10 25	10 50	12 20	8 25	—	5 7
Coimbra	Figueira	Coimbra	7 22	7 53	8 36	9 34	7 22	9 4	v 6 35	8 20	4 50	11 25	1 3	10 50	12 20	3 5	6 30	1 40
Lisboa	Casa Branca	Lisboa	4 30	1 1	11 25	5 7	C. Branca	10 20	11 10	7	5 12	5 50	4 15	11 45	12 23	2 5	8 15	1 40
Lisboa	Móra	Lisboa	8 35	3 5	6 30	1 40	Lisboa	8 35	4 30	11 57	2	8 15	8 35	8 40	1 40	8 15	1 40	7 23
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	8 35	4	6 30	1 40	Lisboa	8 35	4 30	12 20	11 10	6 35	8 35	8 40	1 40	8 15	1 40	12 23
Lisboa	Beja	Lisboa	—	—	8 40	1 40	Lisboa	8 35	4	6	1 40	8 35	4 30	1 40	8 15	1 40	2 54	
Lisboa	Moura	Lisboa	8 35	4	6	1 40	Lisboa	8 35	4 30	12 20	11 10	6 35	8 35	8 40	1 40	8 15	1 40	6 12
Lisboa	Tunes	Lisboa	7 40	2 56	5 5	12 3	Lisboa	8 35	7 40	9 20	8 15	Lisboa	8 35	8 40	1 40	8 15	1 40	9 30
Lisboa	Portimão	Lisboa	8 35	6 10	10 30	8 15	Lisboa	8 35	6 10	10 30	8 15	Lisboa	8 35	8 40	1 40	8 15	1 40	9 30
Lisboa	Portimão	Lisboa	3 35	4 45	11 49	12 50	Lisboa	3 35	4 45	11 49	12 50	Lisboa	3 35	4 45	11 49	12 50	9 35	1 40
Lisboa	Tunes	Lisboa	2 15	12 28	4 50	5 50	Lisboa	2 15	12 28	4 50	5 50	Lisboa	2 15	12 28	4 50	5 50	6 50	8 41
Lisboa	Bragança	Lisboa	2 30	8 10	8 10	1 30	Lisboa	2 30	8 10	8 10	1 30	Lisboa	2 30	8 10	8 10	1 30	1 30	8 41
Lisboa	Mirandela	Lisboa	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Lisboa	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Lisboa	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	9 44	—
Lisboa	Bragança	Lisboa	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Lisboa	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Lisboa	j 8	11 55	j 2 40	6 6	6 6	—
St. Comba	Vizeu	St. Comba	7	8 57	1 16	3 19	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	8 41	—
Tua	Bragança	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	1 30	—
Tua	Mirandela	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	9 44	—
Mirandela	Bragança	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	6 6	—
St. Comba	Viseu	St. Comba	7	8 57	1 16	3 19	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	8 41	—
Tua	Bragança	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	1 30	—
Tua	Mirandela	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	9 44	—
Mirandela	Bragança	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	6 6	—
St. Comba	Viseu	St. Comba	7	8 57	1 16	3 19	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	8 41	—
Tua	Bragança	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	1 30	—
Tua	Mirandela	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	9 44	—
Mirandela	Bragança	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	6 6	—
St. Comba	Viseu	St. Comba	7	8 57	1 16	3 19	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	8 41	—
Tua	Bragança	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	1 30	—
Tua	Mirandela	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	9 44	—
Mirandela	Bragança	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	6 6	—
St. Comba	Viseu	St. Comba	7	8 57	1 16	3 19	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	8 41	—
Tua	Bragança	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	1 30	—
Tua	Mirandela	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	Tua	o 8 20	10 55	o 7 15	9 44	9 44	—
Mirandela	Bragança	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	Mirandela	j 8	11 55	j 2 40	6 6	6 6	—
St. Comba	Viseu	St. Comba	7	8 57	1 16	3 19	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	St. Comba	7	4 22	6 50	8 41	8 41	—
Tua	Bragança	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30	Tua	2 30	8 10	8 10	1 30</		



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## AVISO AO PÚBLICO

1.ª Modificação ao Aviso ao Púlico B n.º 176  
de 22 de Novembro de 1911

### ADITAMENTO À TARIFA DE DESPEZAS ACESSORIAS

O imposto para o fundo de Assistencia nos bilhetes de assinatura por prazo superior a um ano, é respectivamente para as tres classes, de 200, 100 e 50 réis, com excepção dos bilhetes de assinatura semanais e mensais em que só será devido o imposto quando a importancia do bilhete simples correspondente atingir o minimo além do qual lhe é aplicavel.

Lisboa, 24 de Maio de 1913.

O Engenheiro Director  
*Arthur Mendes*

B. N.º 236  
Exp. n.º 1364



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

# AVISO AO PÚBLICO

7.<sup>a</sup> Ampliação à Tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 13

## PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 15 de maio de 1913

A partir de 1 de junho de 1913, a classificação de mercadorias désta tarifa é aditada como se segue:

Rubrica nova	Grupos por vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Cortiça de refugo pregada em grades de madeira .....	2	3. <sup>a</sup>	4

Lisboa, 5 de maio de 1913.

B. N.<sup>o</sup> 235

Exp. n.<sup>o</sup> 1413

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes*