

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio de 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 613

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Julho de 1913

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

Aviso importante

Ver no final da pagina 205 o aviso da **importante vantagem** que vae ser offerecida por este jornal aos seus assignantes.

SUMMARIO

Paginas

Portimão a Lagos, por Fernando de Sousa.....	7
O Porto de Antivari, por M. Ilo de Mattos.....	198
Parte Official. — Decretos pelos Ministerios do Fomento e das Colonias..	190
Electricos pelo Chiado.....	200
Bordoadas de cego, por Fernando de Sousa.....	203
Pela Asia-Menor.....	204
Guia dos Caminhos de Ferro.....	204
Jardim Zoologico.....	204
José Parreira Toscano.....	204
Viagens e Transportes.....	205
Notas de Viagem. — XXXV. — (Illustrado) — Mais sobre San-Marino. — In-	
dustrias que não existem. — O orçamento. — Como um paiz inoper nden-	
te vive á custa de outro. — A investitura dos Regentes. — Póde-ser cida-	
dão honorario.....	206
Congresso de Engenheiros-consultores e de Engenheiros-peritos.....	207
Publicações recebidas.....	207
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	208
Boletim Commercial e Financeiro.....	208
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	209
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	209
Linhas portuguezas. — Caminhos de Ferro Portuguezes — Valle do Vouga. —	
Paialvo a Tomar — Mossamedes — Benguella.....	210
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — França. — Estados-Unidos.....	210
Companhia da Beira Alta, Relatorio, continuação.....	21
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatorio).....	21
Arrematações.....	21
Agenda do Viajante.....	21
Horario dos combolos.....	21

PORTIMÃO A LAGOS

Como é sabido, acha-se em construcção este troço de linha, graças ao emprestimo contrahido com a Caixa Geral de Depositos, segundo a formula adoptada para os ramaes de Aldeia-Galleja e Montemór e para a linha de Evora a Reguengos.

Um ponto importante do projecto importava melhorar.

A estação projectada em Lagos, no recinto chamado *Rocio de S. João*, em condições taes que só mediante reversão poderia a linha ser prolongada, ficando prejudicado o uso actual de aquelle largo para feiras e mercados e estorvada a expansão da cidade.

Pelo distincto engenheiro chefe do serviço de construcção do Sul e Sueste, Sr. Moraes Sarmiento, foi ultimamente apresentada uma variante no extremo do troço, que melhora notavelmente a collocação da estação, dando ao mesmo tempo logar a economia importante.

Convem dar noticia d'essa modificação do projecto, que foi julgada digna de approvação.

Abrange a variante o troço entre os perfis 295 e 497, na extensão de 9.188,º94.

O traçado approxima-se da praia, atravessa a ribeira do Arão, proximo da foz, em ponte metallica com um tramo de 40º, e segue ao longo da praia até que, defronte de

Lagos, na praia de S. Roque, se inflecte, ficando a estação n'um ultimo alinhamento na margem esquerda da ribeira de Bensafim e em frente do local primitivamente escolhido. Este ultimo alinhamento, vindo do Sul para o Norte, faculta o prolongamento eventual da linha, sem reversão.

Alem d'esta vantagem e da conservação do Rocio de S. João livre e desembaraçado, realiza-se um encurtamento de 932,º05, melhorando-se ao mesmo tempo o traçado em planta e perfil.

As extensões respectivas em alinhamentos rectos e curvas são as seguintes:

	Projecto	Variante
Alinhamentos rectos.....	5.893,º49	6.756,º07
Curvas.....	3.254, 75	1.460, 12
	9.148, 24	8.216, 19

No projecto primitivo havia 9 curvas de 300º de raio, 2 de 400º e 5 de raios superiores, enquanto na variante ha apenas 1 de 300,º 1 de 400,º 5 de raios superiores a 400º.

Em perfil os traneis distribuem-se pela seguinte forma:

	Projecto	Variante
Patamares.....	4.055,º36	6.501,º34
Rampas.....	1.953, 80	495, 00
Declives.....	3.139, 08	1.219, 85

O maximo das inclinações desceu de 15º/m a 10º/m.

Melhoraram pois consideravelmente as condições d'exploração.

Ao mesmo tempo realizou-se uma economia importante.

Orçamento segundo o projecto.....	162:115\$492
» » a variante.....	125:225\$260

36:890\$232

Parte d'esta economia é compensada pela despesa com varias installações da estação de Lagos, como casas do pessoal, coheira de carruagens, telheiros para peixe, cinzeiro, etc., que não foram previstas no projecto primitivo.

Pela sua situação presta-se a estação a futuras installações para o serviço maritimo. Ligá-la-ha á cidade uma estrada de acesso de curta extensão, atravessando a ria em ponte metallica com um vão de 30 metros.

O alinhamento da estação mede 723,º69, em aterro, com a cota media de 1,º70.

No orçamento da variante está comprehendida a verba de 7:600\$000 reis, representativa do custo da estrada de acesso.

Ao mesmo tempo que se introduz no traçado esta feliz variante, realiza-se economia importante na construcção da ponte de Portimão pelo emprego de beton-armado nas fundações, achando-se pois assegurada a construcção do prolongamento do ramal dentro da dotação auctorizada.

O porto de Lagos tem incontestavel importancia estrategica. O seu movimento commercial deve resentir-se favoravelmente do prolongamento do caminho de ferro, mórmente quando n'elle se façam as obras necessarias

para abrigo de embarcações e commodidade do serviço marítimo.

E' indispensavel até, segundo a opinião auctorizada de A. Loureiro, uma doca para abrigo de pequenos barcos de cabotagem e de pesca, um caes de defesa da cidade, permitindo o seu alargamento para o lado da bahia.

Alem do prolongamento do ramal de Portimão, deve Lagos vir a ser testa de uma linha de incontestavel valor, que póde exercer apreciavel acção de fomento. Partindo da estação de Lagos, deverá approximar-se quanto possivel da Villa do Bispo, descendendo pelo valle da Carrapateira e subindo pelo da Bordeira até transpôr em baixo nivel a linha de cumiada e descer pelo fertil valle de Aljezur até á povoação d'esse nome. Deveria depois costear a serra, passando junto de Odesseixe e de S. Theotónio, ir a Odemira, subir o valle da ribeira do Torgal na direcção do Cercal e ir entestar em S. Tiago do Cacem no ramal de Sines, ou descer pela ribeira de Campilhas para a linha do Sadó.

Servia-se assim, á custa de ligeiro alongamento, a zona littoral, approximava-se a linha de Sagres, dando facilidades ao turismo, facilitavam-se as communicações em zona quasi desprovida de estradas, e ia-se servir uma região mineira de alto valor, como são os jazigos manganeziferos entre Odemira e Cercal.

Essa linha deve ser de via reduzida. A via de 1 metro com curvas de 80 a 100 metros e rampas de 30 ^m/_m póde ser construida com muita economia em região accidentada; é mais que sufficiente para o trafego de uma zona estreita e presta-se ao estabelecimento economico de ramaes do serviço das minas.

Com a sua construcção deveriam conjugar-se as obras necessarias no porto de Villa Nova de Milfontes, ou no do Pessegueiro, para facilitar a exportação de minerios, ligando-se esses portos com a linha ferrea.

Constituir-se-hia assim um systema de communicações, completado com alguns troços de estrada, permitindo a exploração methodica da região littoral, que se estende de Lagos a Sines, e o seu desenvolvimento sob o ponto de vista agricola e mineiro.

E' preciso que essas vias de comunicação não sejam dispendiosas. A modestia da função e o accidentado do terreno aconselham naturalmente a via reduzida, sendo pueril o receio de baldeações, que possa acaso fazer pre-conizar a via larga, muito mais cara.

Em 1898, a commissão technica, encarregada de delinear o plano geral da rede complementar ao Sul do Tejo, estudou attentamente o assumpto, e entendeu que devia propôr a linha de Lagos a S. Tiago, de via reduzida.

Não virá fóra de propósito transcrever o que a tal respeito foi ponderado no respectivo relatorio:

O exame da carta revela-nos a existencia de uma faixa montanhosa, assás povoada em parte, que orla a costa occidental e se estende desde o cabo de S. Vicente até Grandola. Apenas alguns troços d'estrada construidos representam a promessa de communicações com o resto do paiz. E todavia, abundam allí os montados de sobro, ha jazigos mineraes inexplorados e alguns importantes como os de ferro manganezifero da serra de S. Luiz. Apesar do alcantilado da costa, algumas praias poderiam ser centros de industria piscatoria, se tivessem sahida para os seu productos.

Parece-nos pois conveniente incluir no plano uma linha de via reduzida, construida nas condições de maxima economia, que sahindo de Lagos passe por Bensaxim, transponha a serra d'Espinho de Cão, desca a Aljezur, siga por Odesseixe, proximidades de S. Theotónio a Odemira, para nas proximidades de S. Luiz e do Cercal, encontrar a linha de Setubal a Garvão entre Alvalade e Garvão. A extensão d'esta linha seria de 120 kilometros, em grande parte de construcção difficil. A oportunidade d'este melhoramento depende das circumstancias e tem naturalmente que aguardar-se que outras linhas mais importantes sejam construidas.

Por indicação da Associação dos Engenheiros civis foi a directriz modificada na proposta definitiva da Commissão, conforme se refere na segunda parte do relatorio, levando a linha ao encontro do ramal de Sines em S. Tiago. A extensão da linha era estimada em 126 kilometros e o seu custo em 2.016 contos, susceptivel aliás de importante redução.

Construimos em Africa linhas ferreas que nem para as despesas d'exploração teem rendimento, e allegamos com razão que são instrumentos necessarios de penetração e de fomento.

Não mereceriam a precedencia tantas regiões da metropole, ainda hoje destituídas de meios de comunicação?

Pois não seria bem compensado o sacrificio que permittisse construir rapidamente a linha do Seixal a Gezimbra, (que é indesculpavel não estar já em construcção, visto não ter o minimo encargo), de Lagos a S. Tiago, de Pias ao Pomarão, de Casevel ou Garvão ao Poceirão, de Villa Viçosa a Elvas, de Mora a Ponte de Sôr, d'Extremoz á linha da Beira Baixa, no Sul; de Carviças a Miranda, de Vizeu a Foz-Tua, de Vidago á fronteira, de Regua a Villa Franca, de Amarante a Cabeceiras de Basto, de Mosteirô a Contumil, a linha de circumvallação do Porto, a linha de Vizeu a Gouveia e as linhas secundarias da região do centro? Juntem-se a essas linhas ferreas as necessarias estradas complementares, os melhoramentos de alguns portos e ver-se-ha a economia do paiz soffrer profunda transformação, pela facilidade de transportes.

Não poderá ser construida desde já a linha de Lagos a S. Tiago. Muito conviria ao menos que fosse estudada, tendo-se em conta o trafego que póde servir e as relações com os pequenos portos vizinhos. Haverá assim os elementos necessarios para no momento opportuno se tomar uma resolução bem fundamentada.

J. Fernando de Souza



O Porto de Antivari

627.2+(597.3)

Raras são as occasiões que se me proporcionam de cumprir as promessas que *in petto* faço de completar um estudo sobre que fiz referencia escripta.

Aspirando sempre a especializar-me, sou victima d'uma das tres paixões mechanizantes que Charles Fourier attribuiu á humanidade, mas que, no dizer d'aquelle philosopho, lhe são mais proveitosas que nocivas.

É singular o destino de Carlos Fourier. Alternativamente negociante que se arruina, soldado que reformam por incapacidade physica, philosopho a quem taxam de utopico, socialista quando nem de nome se conhecia o que hoje é, em partido politico, termina por escrever livros que passam despercebidos a principio, e, armado com uma bengala metrica, que nunca abandona nos seus passeios em Besançon, reconstrue idealmente a cidade onde nascera, planeando aqui um largo, além um edificio para serviços publicos, mais longe um arruamento que desembaraçava a circulação. «Tive em meu poder, escreve o professor H. Monin, um manuscripto em que reedificava inteiramente Besançon, sua terra natal. Muitas das suas ideias, de que no emtanto os engenheiros não tiveram conhecimento, realizaram-se mais tarde, mas o conjuncto é utopico.»

O mesmo succede por emquanto com o seu systema philosophico, cuja realização do *garantismo* ha poucos dias era apreciada como tendencia pelo illustre professor e economista Sr. Dr. Lino Netto, ao fallar da obrigatoriedade mutualista, que, em seu parecer, corresponde tanto em Portugal como em todos os paizes cultos, a um despertar largo de aspirações de reformas sociaes pelo seguro, tão largo que parece já um annuncio do periodo de *garantismo* que Fourier, um dia, na grandeza do seu genio, sonhou para bem da humanidade.

Ora, mesmo sem querer, a paixão *papillone*, ou, como quem diria «volitante», não me deixa especializar-me, e assim é que raramente completo estudos que iniciei.

Quasi que é, de resto, esse o destino da maioria dos engenheiros portuguezes. Agora chamados á construcção

de caminhos de ferro, logo se occupam de serviços technicos na industria, para seguidamente planearem um jardim ou uma avenida em terra sertaneja e que se realiza apenas a tacheometro, em vespera de luctas eleitoraes, sem lhe darem tempo de passar para o papel as medições registadas nas cadernetas do campo. E volitando assim de serviço para serviço, hoje a ouvir fallar de bussardas de embarcações ou de escudos para abertura de tunneis, amanhã penetrando nos segredos das partidas dobradas, para verificar a influencia de novas tarifas ferro-viarias sobre os rendimentos d'uma linha-ferrea, para no dia seguinte cuidarem da propagação da onda-maré em foz onde um fiozito de agua, que secca de verão, constituiu um porto a que a «sciencia de campanário» prevê destinos mais grandiosos do que ao de Nova-York, exploração mais remuneradora do que a das docas e commercio londrino, tudo com obras menos dispendiosas do que as que exigiria um muro de vedação em quinta de Brasileiro não muito abastado, que saudosamente viesse curar o *beriberi* para a aldeia beirôa d'onde partira, novo, cheio de illusões, á conquista do vellocino de oiro, que para elle se traduziu n'um trabalho extenuante de muitos annos na parcimonia de todos os dias, na teimosia persistente que é bem característica do Portuguez, que, longe da patria, tudo quer dever unicamente ao proprio esforço, na inchação das articulações e no regresso á terra natal com o peculio, que lhe dá, quando muito, para edificar uma casa, onde achacoso passa o resto da vida, engurgitando drogas perscriptas pelo medico e aviadas pelo pharmaceutico da aldeia proxima.

Mas já é tempo de poisar vôo em Antivari, deixando de parte o «fourierismo», a vida do engenheiro portuguez e a do emigrante que regressa doente a Portugal.

O porto de Antivari é aquella testa de linha ferrea que através de mil difficuldades technicas construiu o Montenegro, para ligar o commercio do lago Skodra ou Scutari com o Adriatico, e a que se fez referencia n'um dos ultimos numeros d'esta *Gazeta*.

Desde a ponta de Ratec, ao sul de Spitz, até á ponta de Velovitza, abre-se uma angra com quatro kilometros de bocca, um e meio de profundidade e cerca de 2 kilometros quadrados de superficie molhada.

Emquanto se conservou em poder da Turquia, é bem possível que sóalli se encontrassem algumas choupanas habitadas por pescadores, porque os mappas geographicos indicam Topolitza, mas não designam povoação digna de registo junto do cabo de Velovitza.

Uma companhia italiana veiu com capitaes e engenheiros traçar um vasto plano de obras, que a Austria não soube emprehender, nem sequer planear, durante os largos annos em que a bahia de Antivari lhe serviu apenas para ancoradouro d'um navio de guerra, que não consentia que se utilisasse um porto que é a sahida natural dos productos que veem do Montenegro e da Albania, e quissá da Servia.

A empresa era vasta, traçada com largueza de vistas e esperanza no futuro, como costumam ser todas as concepções dos povos da raça latina, embora a realização não corresponda quasi nunca ao delineado.

Os projectos ainda são herança atavica dos Romanos, mas na execução é que já entra o acanhado espirito dos invasores do occidente; olha-se ao presente, mal se contando com o futuro.

Mas no caso presente, o plano realiza-se por secções sem nada se lhe diminuir na amplitude.

Do molhe de abrigo já se fallou, mas resta dizer que se desviam para o norte da sua foz actual a sahida da torrente de Rikavatz, para assim evitar os assoriamientos dentro da parte abrigada do porto. Tal desvio deslocou a embocadura da torrente para uma distancia de mais de 500 metros para o norte do sitio onde desaguava no mar.

Esta obra preliminar, conjunctamente com 250 metros

de construcção do molhe de abrigo, onde ficou um plano-caes acostavel com 200 metros de extensão e 7 de calado de agua, bem como os *hangars* ou armazens, vias de serviço e um pequeno caes de atracação muito apreciado pelos pequenos barcos de vela, tudo constitue a primeira secção das obras, que está completa.

Mas quando se ultimarem os trabalhos, o porto de Antivari ha de medir 120 hectares de superficie, 50 dos quaes formarão a area liquida.

O plano-caes, quando completa a obra, ha de attingir uma extensão total de 4.000 metros approximadamente, capaz de um trafego superior a dois milhões de toneladas.

Como se vê, este vasto plano não conta sómente com o pequeno *interland* montenegrino, mas com toda a Albania, que já de ha muito recebe da Italia a farinha que consome.

Inaugurada em 23 de outubro de 1907, a primeira secção das obras do porto de Antivari vem sendo desde então explorada pela companhia constructora, que classificou os serviços da maneira seguinte:

- 1.º Conservação e uso da praia, terrenos e obras do porto;
- 2.º Entradas e sahidas dos navios, ancoradouro, atracação;
- 3.º Embarque e desembarque de passageiros;
- 4.º Embarque, desembarque e deposito de mercadorias e lastros;
- 5.º Vigilancia sobre o uso dos fogos, sobre as medidas contra os incendios e sobre tudo quanto interessa a segurança e a policia do porto e suas dependencias;
- 6.º Admissão e uso de embarcações de serviço de qualquer especie;
- 7.º A vigilancia sobre o cumprimento das praxes e disposições geraes vigentes no reino para serviço de portos, referentes a capitães e equipagens.

O capitão do porto e os quatro pilotos seus subordinados estão em serviço da companhia, mas o primeiro exerce tambem as funcções de prefeito maritimo do reino, independentemente da companhia que lhe paga.

O exercicio do porto está subordinado a um regulamento especial approvedo pelo governo real.

As taxas de ancoradouro para operações commerciaes effectuadas pelos barcos a vapor de qualquer proveniencia que aproam a Antivari, estão fixadas em 0,40 corôas por tonelada liquida de registo.

Admitte-se a assignatura annual sob a base de 10 liras por tonelada liquida, para os navios a vapor.

As embarcações de vela e barcos de serviço do Estado pagam segundo combinações especiaes.

As tarifas para baldeação de mercadorias foram fixadas por decreto de 29 de setembro de 1909 e não differem muito das que se usam n'alguns dos maiores portos italianos.

Não vale a pena referir as taxas que miudamente cita a noticia que ministra os elementos para esta nota, mas convem dizer que a Companhia, dentro de certos limites responde pelo deposito de mercadorias, segura-as, aluga areas para depositos, nos terraplenos e armazens, e conserva para serviço do commercio um rebocador de 100 cavallos de força, denominado *Drin*, que, assim como o guindaste a vapor, está sujeito a uma tarifa.

Entregue a uma administração particular, o porto de Antivari simplifica muito aos capitães de navios e aos commerciantes, os serviços de atracação, carga e descarga de mercadorias, pois que para tudo se dirigem apenas ao representante da Companhia.

Porto franco, como é, todas as operações se executam com a maxima facilidade e rapidez e não ha duvida de que, no dia em que se construir um ramal para o futura linha Danubio-Adriatico, assumirá capital importancia não se encontrando outro porto que pela instalação e systematização possa competir com este, desde a embocadura do Cattaro até aos confins da Grecia.

Alludindo a uma obra marítima n'um porto ha poucos annos conquistado por um povo sem tradições navaes, não póde, quem isto escreve, deixar de lamentar que não aproveitemos a posição unica no mundo que teem dois portos nossos, o de Lisboa e o da Horta.

O primeiro desenvolve-se naturalmente por motivos para que pouco concorremos, mas o segundo.....

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

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

Atendendo a que se realizou em 14 do corrente mês de Junho o acto do concurso publico, nos termos de decreto de 3 de Abril de 1913, perante a commissão nomeada por portaria de 9 do mesmo mês de junho, para a construção e exploração do caminho de ferro de Tomar á Nazaré e ramal para Leiria e a que se acham cumpridas todas as condições legais;

Manda o Governo da Republica Portuguesa que seja adjudicada a construção e exploração da referida linha a João Pedro Vierling, nos termos do respectivo caderno de encargos e pelo prazo de noventa e cinco annos.

Paços do Governo da República, em 18 de Junho de 1913.
O Ministro do Fomento, = *Antonio Maria da Silva*.

Atendendo a que o projecto d'uma passagem superior de cimento armado para ser construida ao quilómetro 44,61 do troço de Sarnada a Vizeu, do caminho de ferro do Valle do Vouga, apresentado pela Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation des chemins de Fer, à l'Etranger, concessionaria do mesmo caminho de ferro, está nos termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto.

Paços do Governo da República, em 18 de Maio de 1913. =
O Ministro do Fomento, = *António Maria da Silva*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Para os devidos efeitos se publica que, por portaria de ontem se effectuou o seguinte despacho:

Engenheiro Nuno Bento de Brito Taborda, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado — nomeado secretario do mesmo conselho, para preenchimento de vaga occorrida pelo falecimento do engenheiro Pedro Augusto Arnaut de Meneses.

Lisboa, 18 de Junho de 1913. = O vogal do Conselho, *Augusto César Justino Teixeira*.

Para os devidos efeitos se publica que, por decreto de 18 do corrente, se effectuou o seguinte despacho:

António Lourenço da Silveira, engenheiro, inspector de obras públicas — nomeado vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para preenchimento da vaga occorrida pelo falecimento do engenheiro, Pedro Augusto Arnaut de Meneses. (Tem o visto do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 24 do corrente).

Lisboa, em 24 de Junho de 1913. = O Vogal Secretário, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento a quem foi presente o projecto de variante entre os perfis 295 e 490, e do prolongamento do caminho de ferro de Portimão a Lagos, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste, com data de 28 de Maio último, conformand -se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 20 do corrente aprovar o referido projecto, ficando reduzida de 36:890\$232 réis a importância do orçamento do projecto primitivo do mencionado prolongamento.

Paços do Governo da República em 26 de Junho de 1913. =
O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Secretaria Geral

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

Artigo 1.º As companhias concessionarias da construção e exploração dalgum caminho de ferro nas colónias portuguesas, sem subvenção nem garantia de rendimento ou de juro, é facultado, com prévia autorização do Governo, não só emitirem para a construção obrigações em importância superior ao capital realizado e existente segundo o último balanço aprovado, desde que se mostre suficientemente garantido o pagamento dos encargos correspondentes, mas também consignarem ao pagamento de juros e amortização dessas obrigações o rendimento liquido da exploração, no todo ou em parte, com ou sem transferência da construção ou exploração, no todo ou em parte, do caminho de ferro e seus anexos para o poder dos obrigacionistas.

§ 1.º A amortização das obrigações emitidas nos termos desta lei deverá ser feita em prazo não excedente ao que faltar para a reversão do caminho de ferro ao Estado, segundo o contracto ou diploma de concessão.

§ 2.º O capital realizado pelas obrigações emitidas será exclusivamente destinado à construção da linha e encargos da emissão.

§ 3.º As disposições precedentes aproveitam às obrigações emitidas com autorização anterior à publicação desta lei.

Art. 2.º A faculdade de que trata a artigo 1.º, e bem assim o não cumprimento do exarado nos §§ 1.º e 2.º do mesmo artigo, em nada alterará os prazos e mais condições estipulados dos contractos ou instituidas nos diplomas da concessão, quer para a reversão das linhas à posse do Estado, livres de encargos, quer para o exercicio, por parte do Governo, do direito de remissão ou resgate das mesmas linhas.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro das Colónias a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Govárno da República, em 23 de Junho de 1913. = *Manuel de Arriaga* = *Artur R. de Almeida Ribeiro*.

Electricos pelo Chiado

Está em via de consummar-se o escandalo.

A Camara municipal resolveu mandar estudar o traçado proposto pela Companhia, e é bem de ver que o achará muito bom, visto que a companhia quer e porque a sua conveniencia o exige.

Singular poder tem tido esta poderosa Companhia estrangeira, para dispôr, á feição das suas conveniencias, das boas graças de todas as vereações passadas e presentes — e não duvidamos que das futuras.

Uma vereação dos tempos passados alienou-lhe por um prato de lentilhas, para os cofres do municipio, todas as principaes arterias da cidade.

Estava então o actual regimen em opposição, e bastante proclamou que o monopolio da viação electrica n'uma só companhia, com poderes latitudinarios para dispôr de toda a capital, era um escandalo do systema, um prejuizo para a cidade.

Que se as coisas mudassem, e um dia os oppositores de então chegassem a governar, a companhia seria obrigada a entrar na lei; o celebre contracto das entrelinhas seria annullado; a camara faria cumprir a disposição *nunca annullada* de terem as tarifas que ser-lhe submettidas, e outras regalias, de que *em contracto algum* se prescinde, seriam dadas ao publico.

Veiu uma camara republicana, e era de ver como, em cada sessão, a verborrhia se expandia em succulentos discursos, e após ella, como a officiorrheia e a relatoriorrheia se manifestavam em brilhantes reclamações ao poder tutelar, o então ministerio do Reino, reclamando, exigindo, o cumprimento do contracto, a beneficio do publico.

E era sempre o poder tutelar, o ominoso poder tutelar que dão deixava a camara reivindicar os seus direitos!

Acabasse um dia essa situação, entrassem os representantes do povo no governo autonomo do municipio, e... «Vossê vae ver» como dizia um engraçado *clown* do circo.

Pois senhores, mudou o regimen, mudaram os pode-

res, mudou tudo, e o poder da Companhia Carris sobre a cidade mudou tambem...mas para mais forte.

O que ella nunca conseguiu no tempo da monarchia, consegue-o agora no tempo da republica!

Duas vezes quiz extender a linha pelo Chiado e a camara não lh'o consentiu. Um commerciante até houve que, pretendendo os operarios descalçar a rua para começar os trabalhos, se collocou sobre as pedras impedindo com os pés que a picareta dos Carris entrasse com ellas!

Até lembra o heroico Martim Moniz, atravessando-se na porta do Castello!

Pretendeu arrasar o Arco de Santo André, uma das velhas portas de Lisboa, e não lhe foi consentido.

Faz agora nova investida.

Sobre o Arco reclamaram, cumprindo briosamente o seu dever, as instancias competentes: a repartição do Tu-

Sevilha: a *calle la Sierpes*;

Paris: os *boulevards*, a rua da *Paix*, a avenida da Opera;

Berlim: a *Friedrichstrasse*, a *Unter den Linden*;

Roma: a *Via del Corso* ou *Corso Umberto*;

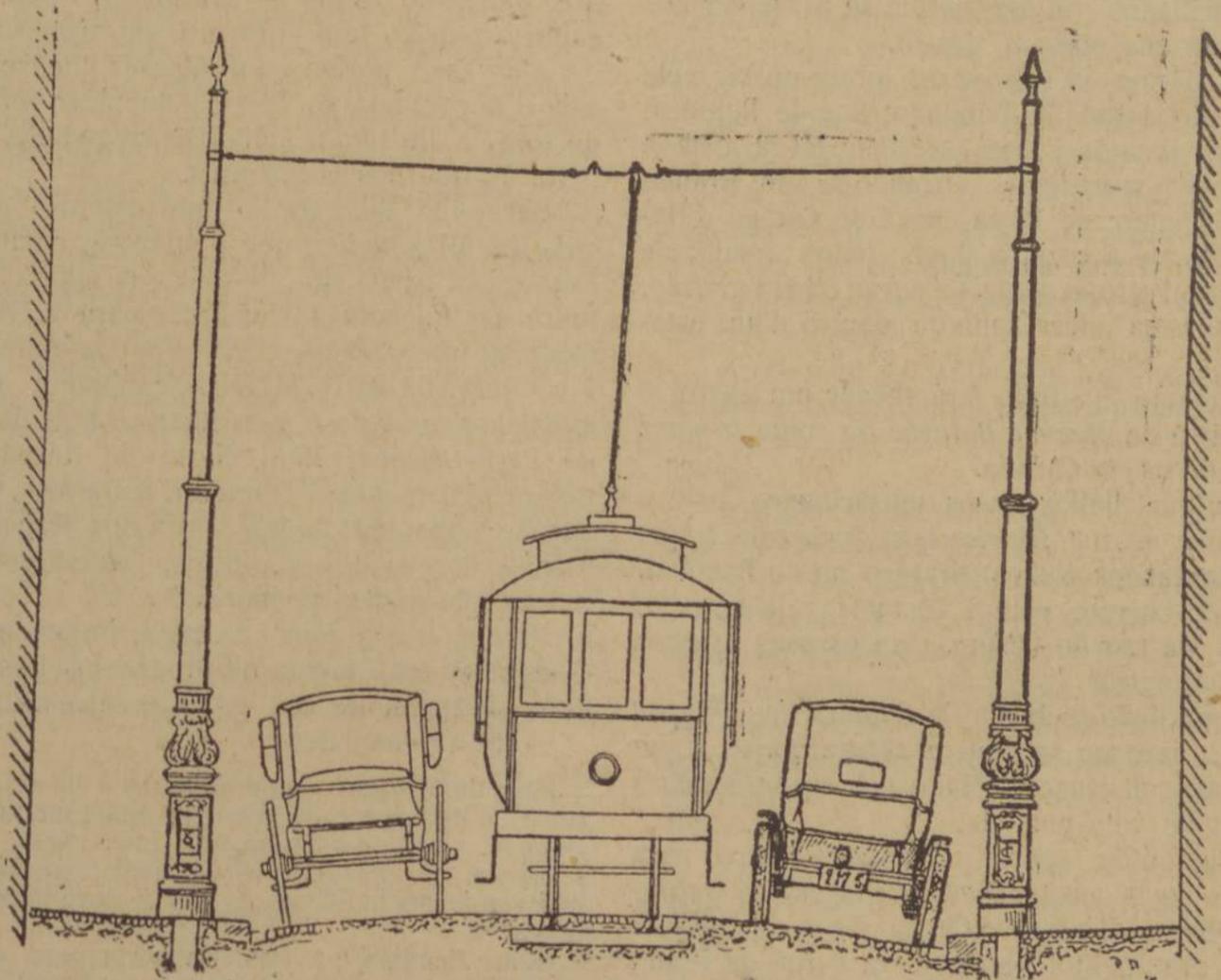
Florença: a *Calzaioli*;

Napoles: as *Vias Roma e Toledo*;

Genova—Para os carros passarem da *piazza Acquaverde* à cidade baixa, a camara não lhes consentiu que tomassem as *vias Cairoli, Garibaldi e Nuova*, tendo a companhia que abrir um tunnel de 350 metros sob a *via Concessione* e outro sob a *Villetta Dinegro*.

Bruxellas—A *rue Neuve*, a consagrada aos estabelecimentos de modas, floristas e outros commercios elegantes;

Nova York—A patria dos tremvias e o paiz do *time is*



7,70 m.
Como ficará o Chiado com a circulação de carros electricos.

rismo, a commissão de melhoramentos. O ministerio do Interior mandou estudar o assumpto.

Mas entretanto, a companhia, mostrando triumphalmente o seu desprezo pelas instancias officiaes, mandou demolir o arco, como se de todas disposesse, tendo-as alli, em Santo Amaro, às suas ordens. E vae-se vendo que as tem, aliás ella não disporia assim dos nossos raros monumentos historicos, devendo ter sido intimada, a tempo habil, para não lhes tocar com o seu camartello destruidor; ou pe o menos, estariam hoje os seus directores processados por terem desobedecido às ordens do Governo.

Mas nada d'isso succedeu.

Com a construcção da linha do Chiado, o mesmo se dará.

Escusam os commerciantes—os que entendem o que é uma rua privilegiada, como as ha em todas as cidades—de reclamar perante a camara.

A companhia lança aos olhos dos ignorantes o pregão de que «em toda a parte os electricos passam por todas as ruas», e elles acreditam boquiabertos de tanta sabedoria.

Já em 1904 aqui o dissemos e hoje o repetimos, desafiando a Companhia a que nos desmintam que em todas as cidades que nas ruas principaes, nas ruas elegantes, não se consentem carros electricos.

Madrid: a *Carrera de San Jeronimo*, a *calle Sevilha*;

Barcelona: as ruas Fernando VII e Princeza;

money—pois apesar de nas suas avenidas ter, não ós carros electricos, como linhas aereas, em todos os sentidos, na 5.^a avenida, considerada a rua elegante, só passam trens com rodas de borracha;

Cairo—Para até da Africa citarmos exemplos; a rua *Moamed-Ali*, que liga o palacio do Khediva ao centro da cidade, apesar de ser o caminho natural e a bastantes voltas obrigar a linha electrica para communicar estes dois pontos;

Londres—Toda a *City*, as ruas principaes do *West*, todo o centro da cidade.

Basta de citações e nem tantas eram precisas. Os que viajam, os que conhecem o que são cidades, que nos desmintam se poderem—e demais citamos de memoria.

E note-se que quasi todas aquellas ruas, em que não se consentem carros electricos, são largas, algumas tem mais de tres larguras do nosso acanhado Chiado, e não são em forte rampa como este, nem tem voltas em angulo recto como aqui succede, nem apertadas gargantas como a passagem do Rocio para a rua do Carmo.

O Chiado tem, porque pessoalmente o verificamos, apenas 7,70 metros de largura entre as arestas dos passeios.

Com uma linha ao centro onde, passam carros que tem 2,80 de largura, ficarão, de cada lado, 2,45 metros; isto é, quando estejam, como quasi sempre estão, trens ou

autos parados às portas dos estabelecimentos, a circulação d'outros vehiculos ficará interrompida.

A nossa gravura acima claramente o demonstra, devendo advertir-se que ella não é invenção nossa, mas simples *reprodução da fornecida* pela *Companhia* aos jornaes, em 1904, quando da outra tentativa de transformar o Chiado em servidão sua.

Veja-se essa gravura; pense-se como ficará sendo possível circular n'aquella rua.

E quando, para qualquer obra, haja que pôr um tapume occupando parte do passeio, pergunta-se por onde passam os peões? Põe a companhia, ou a camara, um serviço de aeroplanos á disposição do publico?

Não precisará d'isso, porque muita gente, justamente os que dão vida, animação, um certo cunho de elegancia ao Chiado, deixarão de passar alli por não estarem dispostos a ser atropellados ou arriscarem-se a assistir aos desastres horrorosos que possam dar-se.

Os carros do Carmo já tres vezes fôram entrar pela porta em frente do largo da Trindade; dos de Bemfica, apesar da curva na avenida Fontes ser bem larga, esteve ha tempos um para *suicidar-se* atirando-se de grande altura dentro d'um pateo; na larga curva do Campo d'Ourique, um outro foi até á cozinha d'uma pobre gente; na rua dos Clerigos, do Porto, e demais a curva é bem grande, um carro foi matar uma pobre senhora dentro d'um estabelecimento.

Qualquer desarranjo no freio fará recuar um carro, e ahí o temos dentro da *Maison Blanche* ou como freguez dos *Grandes Armazens do Chiado*.

Está-se a ver que bellos casos sensacionaes, para a primeira pagina dos nossos *Diarios* isso fornecera e que emocionantes instantaneos d'elles tirará o nosso Benoliel.

O que se dá no Chiado, com 7,70 metros de largura, mais se agrava na rua do Carmo, com os seus exiguos 6 metros e 60 centímetros.

Por isso a repartição technica da Camara *deu sempre parecer contrario, sempre se oppoz tenazmente* a que se consentisse tal construcção. Muito nos surprehenderá que haja agora quem vote por ella.

A companhia inventou agora um processo novo para fazer proteger as suas pretensões por meio de representações dos bairros afastados. Chega a ser comico que se valha d'esse argumento! Hontem era a rua da Prata; agora é o Campo d'Ourique que reclama; amanhã poderá ser todo o bairro da Estrella, com Campolide e os Terremotos, a pedirem que se inutilize o Chiado, só para que essas pessoas não tenham o incommodo de percorrer, a pé, a ponte do ascensor do Carmo, como já se arrasou o arco de Santo André, para commodidade da companhia.

E se ella quizer ligar a sua linha do Areeiro com a do Poço do Bispo, pela circumvallação, convindo-lhe para isso, demolir a igreja da Madre de Deus, estejam certos de que não hesitará.

Vamos: não esteja com receios; quando construir a linha da calçada da Ajuda, convir-lhe-ha tambem fazer a descendente pela do Galvão e demolir os Jeronymos. O que tem isso?

O turista inscreverá no seu *carnet*:

Lisbon, a town without monuments, but with much electric-cars.



Bordoadas de cego

Publicou ha dias o *Diario de Noticias* um carta dirigida pelo Sr. Eduardo Coelho a M. Noblemaire, director da *Compagnie des Wagons-lits*, assim como a resposta d'este.

Não podem passar sem ligeiras annotações as extranhas criticas que a primeira d'aquellas cartas contem.

Como é sabido, paizes ha em que o jornalista é mais que ninguém propenso a suppôr que pelo facto de ra-

biscar com relativa facilidade e sem grandes protestos da verdade e da grammatica (aliás pacientes e soffredoras) possui as graças do Estado, que lhe dão competencia para discorrer *de omne re scibili et quibusdam aliis*, sem preparação, nem estudo.

Conhecer o assumpto versado, averiguar e estudar antes d'escrever, são infantilidades, acima das quaes pairam essas aguias jornalisticas. E como á ignorancia se allia facilmente a audacia e o velho aphorismo radicou a crença de que a audacia acorrenta a fortuna ao seu carro, não é raro ver exercendo o *sacerdocio sacrosanto* da imprensa os que para simples acolythos do templo careceriam de formação previa.

Felizmente que não succede assim entre nós, como é notorio. Sciencia, consciencia e competencia exornam sem excepção os que no jornalismo portuguez mourejam. Até dá gosto vê-los e sentimo-nos ufanos ao ver que o espirito publico tem entre nós tão excelsos mentores!

A's vezes, porém, um d'esses illustres Homeros cabeceia e dormita, ou se deixa influenciar por maus exemplos de fóra, e ahí temos uma escorregadella, como a famosa carta de que nos occupamos.

Serve-lhe de exordio um caloroso elogio da *Compagnie des Wagons-lits*, que o merece, comtanto que se não esqueça a parte que a todas as outras companhias pertence nas iniciativas e esforços para melhorar as communicações internacionaes. Na obra commum todas trabalham á compita. De Paris a Lisboa conjugam a sua acção, com igual boa vontade e sem olhar a sacrificios, as companhias de Paris-Orleans, Midi, Norte de Hespanha, Medina-Salamanca, Salamanca-á fronteira, Beira Alta, Companhia Portuguesa, cooperando todas com a dos *Wagons-lits*, por vezes á custa de pesados sacrificios, fazendo-os não raro maiores as que menos podem...

Quem ler, porém, a carta, imaginará que só áquella Companhia se devem os progressos realizados. Sobre as linhas hespanholas cae a seguir uma tremenda catilinaria.

Vale a pena citar:

Sem duvida que — e permita-me a sinceridade da confissão — entre os Pyrenéos e Portugal, ha ainda muito a fazer, porque, na verdade, *custe o que custar*, e no interesse da propria companhia, é preciso forçar por imposições indispensaveis, os Hespanhoes a sahirem da sua indiferença. Não se deve occultar, não o occultaremos.

Entre Hendaia e a fronteira portugueza, essa vitalidade exuberante de velocidade civilizadora das grandes linhas europeias, é quasi perdida por completo, porque, no paiz das castanholas e das pandeiretas, não se nota realmente ruido de vitalidade... a não ser n'esses instrumentos!

Essas locomotivas tuberculosas; essas estações em que o *Sud* pára todos os cinco minutos de marcha; o andamento adormecido do pessoal; essas paragens esquecidas nas «gares» nas quaes ninguém sobe ou desce do comboio; essas machinas fatigadas, estropiadas, deixando sahir das suas entranhas o seu sangue vaporizado, escapando-se por todos os buracos do arcabouço de ferro enferrujado; todo esse *somno* implacavel... nos faz bem pensar nas regiões aridas da Africa, relembrando-lhes por vezes a paizagem, o adormecido quadro.

Os esforços da Companhia Internacional, meu caro director, devem o mais possível convergir para essa estupefaciente preguiça hespanhola, e, visto os interesses communs das companhias de caminhos de ferro ligadas a essa exploração productiva, as suas reclamações devem ser permanentes, diarias, insistentes, para chegarem a um despertar necessario e urgente.

O quê? a linha limite dos Pyrenéos representará por acaso o Mediterraneo da Europa?

Sabindo de uma das fronteiras do sul do paiz de Voltaire, cahimos em pleno Marrocos?

O «*de espacito*» não pôde ser supprimido?

A' França, como suprema Mestra, impõe-se o dever de não permittir esta mudança de magica de *Somno*, pelas suas tradições de actividade e de progresso.

Uma viagem de Paris a Lisboa, para aquelles que estão habituados a essa loucura feliz da velocidade do norte europeu, vale um poema em que certamente os versos humoristicos teriam um bello lugar.

Em Hespanha, não é uma viagem em pleno seculo XX, é retroceder aos tempos de outr'ora do correio de Leão; é ter, ao ver o andamento do comboio, a impressão de ver andar uma tartaruga! O aspecto extravagante do movimento hespanhol, faz bem pen-

sar aos que viajam, quanto esta cavalheiresca nação de Cervantes está ainda longe da actividade, do *struggle for life* d'esta epocha de vôo no espaço.

«No despertar las endormidas mañolas» como poderia dizer um dos seus «cantadores de sueño», pelo ruido do expresso que passa rapido.

Veja, meu caro director, como as coisas se passam mesmo nos comboios de luxo dispendiosos e representativos de tanto estudo, tanta semsaboria, tanto sacrificio material e intellectual.

Veja essas numerosas gares insignificantes, nas quaes se perde um tempo util a não fazer nada, supprima as paragens injustificaveis dos comboios, addicione 5, 8, 15 minutos de parada em Hespanha, repetidos muitas vezes; considere que 600 kilometros divididos por 15 horas dão uma media de 40 kilometros por hora; peça, em ultimo caso indemnizações de atrazo; force enfim as companhias interessadas a movimentar-se, a collocarem-se na situação real de poderem afirmar que na patria de D. Quijote de la Mancha existem de facto comboios rapidos, atacando-se ao progresso moderno, por uma forma muito mais evidente e productiva do que os ataques d'esse celebre *caballero de la triste figura*, tornados celebres de ridiculo.

Nem mais nem menos. Locomotivas tuberculosas, entorpecidas, deixando sahir o vapor por todos os poros, paragens nas estações após cada cinco minutos de marcha... que sei? E como a zumbidora mosca volita em torno do *Sud-Express*, distribuindo ferroadas á direita, conselhos á esquerda, até convencer-se, como a sua emula da fabula, que é ella e não o vapor quem dá movimento ao comboio!

E n'esse distribuir de ferroadas a Companhia das Docas apanha o seu quinhão; com que justiça, ver-se-ha:

Assim de ricochete, a Companhia das Docas do Porto merece tambem ser um pouco sacudida pelo deploravel estado da linha entre Villar Formoso e Salamanca, que lhe pertence.

Ahi é já solo hespanhol, estamos aiuda n'um estado muito primitivo de movimento.

E' deploravel, porque ha momentos em que se poderia acompanhar a pé o andamento d'esse comboio de luxo, d'esse expresso que, quasi ao fim dos seus mil e novecentos kilometros, ao chegar ao sul, parece perder tudo o que representa de moderno, na redução das distancias, pela velocidade do andamento.

E' innegavel a disproporção entre a velocidade do *Sud-Express* nas linhas francezas e nas peninsulares e principalmente nas hespanholas. O seguinte quadro mostra a differença.

	Distancia kil.	Tempo gasto h. m.	Velocidade commercial m.
Paris-Hendaia.....	818	10.48	75,7
Hendaia-Paris.....	»	10.29	78,0
Irun—Fuentes.....	638	14.31	43,9
Fuentes—Irun.....	»	13.44	44,0
Villar Formoso—Lisboa...	441	8.26	52,2
Lisboa—Villar Formoso...	»	8.26	52,2

Qual a razão d'essa grande differença de velocidade? Resulta acaso do mau estado das linhas e do material, ou de condições inherentes á sua constituição e que é difficil ou impossivel remover por completo?

As linhas francezas, de Paris á fronteira, teem optimas condições de planta e perfil, não indo as rampas além de 5 m/m nem havendo curvas apertadas. A velocidade pôde pois attingir elevado limite sem encargo excessivo.

Segue o *Sud-Express* em França uma das principaes arterias ferro-viarias, linha de grande trafego, com via dupla e reforçada comportando grandes velocidades, que são remuneradas pois ha trafego interno para ellas, sem contar com o affluxo relativamente modesto da nossa península.

Os Pyrenéos com as suas concorridas estações de aguas, Biarritz, Arcachon e Bordeus alimentam varios comboios rapidos, entre as quaes figura o *Sud-Express*.

No percurso peninsular as linhas teem fortes rampas, perfil accidentado e curvas apertadas. Basta lembrar que da fronteira hespanhola ao planalto de Castilla ha que vencer um desnivel de mais de 700m.

Só a linha de Medina-Salamanca, no seu curto percurso de 77km tem o raro privilegio de não exceder o limite de 10 m/m nas suas rampas. Não é preciso ser muito versado em caminhos de ferro, para que até um jornalista saiba

quanto se oppõe ás grandes velocidades a existencia das fortes rampas.

A via dupla apenas existe em extensão relativamente curta nos extremos do percurso peninsular. E' sabido que o Norte d'Hespanha trabalha ha annos no assentamento da 2.ª via entre Irun e Medina, substituindo o antigo carril por outro de 42, kg 5. Ainda no ultimo exercicio á conta da linha de Madrid á Irun foram lançadas 5:346:236 pesetas, representando na quasi totalidade trabalhos de reforçamento e duplicação de via. Onde não ha ainda a via dupla, forçosos são os cruzamentos frequentes e consequentes perdas de tempo em linha tão carregada de trafego.

No outro extremo faltam ainda á Companhia Portuguesa muitas dezenas de kilometros para se libertar, pela via dupla, dos embaraços que á marcha de um comboio rapido suscitam os cruzamentos.

Não teem, nem virão nunca a ter, segunda via, as linhas de Medina á Pampilhosa. Não é o *Sud-Express*, com pouco mais de uma dezena de passageiros, em media e algumas toneladas de bagagens e malas postaes que poderia justificá-la onde, pelas circumstancias regionaes, não ha que esperar largo incremento do trafego.

Na Beira Alta as receitas por kilometro teem subido lentamente até attingirem em 1912 a cifra de 2:163\$386 reis. Em Medina-Salamanca pouco excedem 18:000 pesetas. Em Salamanca á fronteira são apenas de 7.251 pesetas por kilometro.

Apesar da modestia dos seus rendimentos, a Beira Alta trabalha activamente no reforçamento da sua via, tendo no ultimo exercicio gasto cerca de 29 contos na renovação.

Medina-Salamanca substituiu o carril antigo e balastrou a linha com pedra britada.

S. F. P., além dos exforços empenhados para a boa conservação da via, vae, como adeante veremos, fazer um sacrificio consideravel para a reforçar.

E' a maior das injustiças, para não empregar outro termo mais severo, vir afirmar que a via está deploravel em qualquer ponto do percurso peninsular, porque, mercê de outras causas, a velocidade é menor que no percurso francez.

Egual injustiça, que frisa a... falta de verdade, é o juizo levanamente formulado acerca das locomotivas. Tem-nas o Norte excellentes para rebocar o *Sud-Express*. Tem-nas M. S. mais que sufficientes para a ligeira carga do mesmo comboio no seu percurso. Não pôde ter S. F. P. machinas mais potentes que as actuaes, emquanto não reforçar as pontes, mas as que tem andam esmeradamente conservadas e o serviço é feito com louvavel regularidade.

Quanto a velocidades commerciaes em cada linha, excepto a de Pampilhosa a Lisboa, convem confrontar os seguintes numeros:

	Velocidade commercial Lisboa-Paris	Paris-Lisboa
Norte d'Hespanha.....	50 km.	46,10km.
Medina-Salamanca.....	44,4	44,4
S. F. P.....	42,8	41 6
Beira Alta.....	40	44,5

Se se tiver em conta a existencia da segunda via em boa parte do percurso do Norte e a excellente planta e perfil e carga exigua na linha de Medina-Salamanca, vê-se que as velocidades commerciaes são equivalentes e derivam de um conjuncto de circumstancias, inherentes ás linhas e que não está nas mãos das administrações remover.

Assim, é absolutamente falto de fundamento o ataque ás linhas de S. F. P., explicavel talvez por um caso de suggestão ao atravessar o jornalista as desertas e monotonas planuras, onde negrejam a espaços as manadas de toiros correndo em loucas arremetidas.

E' absolutamente falso que a linha de Salamanca a Villar Formoso esteja em *deploravel estado*. A sua conser-



vação é cuidadosa. Concluír o contrario do afrouxamento de velocidade em extensas e fortes rampas equivale a afirmar quem suba lentamente a calçada do Combró que a Camara Municipal de Lisboa é menos zelosa nos seus disvelos pelo arranjo de ruas. Pois a esse afrouxamento não se segue a aceleração nos patamares, e declives para se attingir a velocidade commercial realizada, igual á de outras linhas?

E' exactamente a linha mais pobre que vae agora fazer consideravel dispendio em reforçar as pontes e a via e poder assim pôr em circulação machinas mais potentes, que permitam acelerar a marcha do *Sud-Express*, sem que todavia o resultado economico venha talvez compensar o sacrificio pecuniario feito.

Confrontar linhas de grande movimento e de consideraveis receitas com outras que não teem, nem podem ter trafego de vulto, sem attender á differença de circumstancias, é dar documento publico de falta de criterio, para não dizer peor.

Com a leviandade do tom da carta do Sr. Eduardo Coelho, que de perna cruzada descarrega a sua furia critica sobre os caminhos de ferro hespanhoes, contrasta a delicada concisão da carta de M. Noblemaire, modelo de cortezia ao atirar os alvitres do seu correspondente para o cesto dos papeis, e deixando perceber que nem a sua Companhia nem as outras, por elles esperaram para estudar disveladamente as possiveis melhorias do serviço internacional.

Ha annos a esta parte começou a tomar notavel incremento o trafego nas linhas hespanholas. Todas, mais ou menos, tratam na hora presente de reforçar a via, melhorar o material circulante, aperfeiçoar os serviços. Mesmo nas mais importantes o que ha que fazer excede as possibilidades de uma acção prompta. Serão precisos alguns annos para findar a transformação iniciada, mas bastante sensível já.

Para incitar a esses esforços e sacrificios não são o estímulo mais efficaz os vituperios e as criticas injustas. Verdade seja que passam em geral despercebidos ou quando se dê por ellés, basta recordar philosophicamente as particularidades da psychologia jornalística e seguir ávante com um ligeiro encolher de hombros.

J. Fernando de Sousa

Pela Asia Menor

Conta a *Kölnischer Zeitung*, ao annunciar a inauguração do caminho de ferro de Bagdad, até Djerablo, no Alto Euphrates, que foi muito difficil, n'esta região selvatica, encontrar operarios. Consegiu-se isso, todavia, graças aos elevados salarios offerecidos, e os valentes Beduinos que até então nunca haviam empunhado senão dardos e lanças, resolveram-se a empunhar agora enxadas e picaretas, enquanto as mulheres transportavam o balastro em cestos, e as creanças acarretavam pedras, uma por uma.

E' admiravel constatar os progressos realizados com estes processos rudimentares. Alem d'estes operarios locaes, vieram pedreiros do sudoeste, que construíram estações sem plano nenhum, mas por simples imitação das suas mesquitas.

Quando os carros com balastro começaram a circular nas primeiras partes já assentes da linha, todas as manhãs, em seguida á passagem dos comboios nocturnos, deparavam-se corpos decapitados ou amputados. Como esta gente primitiva está longe de pensar no suicidio, é crível que se deitassem na linha para estarem mais perto do local do trabalho. Entretinham-se tambem muito a arrastar pedregulhos para as calhas, para verem como a machina galgaria esses obstaculos ou como os deixaria.

Djerablo fica situado na região de Carjemiz, capital dos reis Hittitas, que viviam na Asia-Menor 2.000 annos antes de Christo. Terriveis campanhas se travaram entre elles e os Babylonios, para a posse d'este paraíso terrestre.

GUIA DOS CAMINHOS DE FERRO

Transcrevemos do Tuuring-Club de France:

«*Alterações de serviços e de horarios.* — Por varias vezes nos teem mostrado os inconvenientes que se repetem para o publico, quasi a cada alteração de serviço das companhias dos caminhos de ferro.

Em consequencia do atrazo na publicação e na venda ao publico dos novos horarios, chega-se á vespera da sua entrada em vigor, sem se poder tomar qualquer indicação previa do seu conteúdo, e, por conseguinte, sem poder combinar com antecedencia e certeza qualquer viagem para os dias mais proximos, a menos que se não vão procurar essas indicações ás proprias estações das redes interessadas.

Chamamos a attenção das Companhias sobre o que este estado de coisas apresenta de prejuizo e de incommodo para os turistas, e pedimos-lhes que activem, tanto quanto possivel, e sempre que haja mudanças de horarios, a sua publicação».

Por cá, felizmente, não acontece isto, pois, com rarissimas excepções, o «Guia Official» é posto á venda nas principais estações 3 e 4 dias antes, e nas outras está á venda na vespera ou no proprio dia de entrar em vigor o novo horario.

Mas quanto trabalho, quanta actividade é preciso desenvolver para que o «Guia» saia a tempo e horas!

Algumas companhias só podem enviar os horarios á ultima hora, e depois de o «Guia» estar na machina ainda apparecem alterações em varios comboios.

Se o Guia não está á venda, o publico grita, queixa-se da má organização de tudo, e se a revisão, á pressa, deixou escapar um erro, esse mesmo publico afirma logo que o «Guia» está todo errado.

JARDIM ZOOLOGICO

Temos presente o relatorio da Direcção e o parecer do Conselho Fiscal; do Jardim Zoologico e de Acclimação em Portugal.

Do relatorio se infere que o rendimento das entradas em 1912, foi de 11:387\$215, e que é muito superior ao dos cinco annos anteriores, que, em media, foi de 7 contos de reis.

Agradecemos o exemplar do relatorio e parecer que nos foi enviado, fazendo votos pelos progressos da instituição.

José Parreira Toscano

Falleceu no dia 14 de junho, o antigo e bemquisto empregado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, José Augusto Parreira Toscano.

O saudoso extinto, que nascera em 1863, entrou para o serviço da Companhia em 1886, onde esteve durante algum tempo como apontador nos trabalhos da construção da linha de Torres-Figueira, sendo mais tarde transferido para a Contabilidade Geral. Actualmente desempenhava o logar de chefe de repartição do Serviço de Contabilidade Central, em Santa Apolonia.

Era um agente zeloso, intelligente e trabalhador incansavel, pelo que contava muitas sympathias entre os seus collegas e superiores.

A doença, que já ha tempo o vinha minando, não conseguiu fazê-lo afastar do seu gabinete, onde por fim foi surprehendido pela impiedosa congestão pulmonar, que o victimou.

O seu funeral foi uma bem inequivoca prova d'aquella sincera e leal estima, de que de todos era credor.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de sardinha salgada e prensada de Cella e Vallado para Madrid.

A industria da sardinha salgada e prensada na Nazareth tem nos ultimos tempos tomado um incremento digno de nota e promete desenvolver-se ainda mais com a exportação para Hespanha, ja iniciada.

Para proteger, essa exportação, acaba a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes de propôr ao Governo a ampliação de tarifa M. L. n.º 1 de pequena velocidade, em vigor para transporte de varias mercadorias, com destino ás estações de Relves até Madrid, e linha de Madrid a Caceres e a Portugal, aos transportes da sardinha salgada e prensada que de Cella e Vallado forem effectuados com destino a Madrid ao preço de 9\$150 reis por tonelada, incluídas as despesas de manutenção.

Estamos certos que a proposta será approvada pelos governos dos dois paizes interessados, pois representa um grande beneficio para a industria e commercio da sardinha, em que estão interessados importantes classes trabalhadoras e grossos capitaes.

Supressão de paragens na linha do Valle do Vouga

Desde 15 do mez findo foram supprimidas as paragens de Figueiredo, Oronho e Casal d'Alvaro, na linha dos caminhos de ferro do Valle do Vouga.

Abertura á exploração da linha de Valença a Lapella

Abriu á exploração no dia 15 do mez passado o troço da linha de Valença a Monsão, pertencente á Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, comprehendido entre Valença e Lapella, e cujas estações, que fazem todo o serviço de passageiros e de mercadorias em grande e pequena velocidade são: Ganfei (apeadeiro), Verdoejo, Frieitos, e Lapella.

A esta linha são applicaveis as tarifas geraes e especiaes em vigor nas linhas do Minho e Douro, e bem assim lhevão ser ampliadas as tarifas combinadas com as Companhias de Caminhos de ferro Portuguezes, de Porto á Povoá e Famalicão, de Guimarães e Nacional.

A nova linha que serve um dos mais ricos trechos do Minho está destinada a obter um trafego importante de mercadorias, principalmente, o qual virá tambem engrossar o das outras linhas que a ella se ligam. Emfim, é um importante melhoramento pelo qual ha muito tempo os povos da região anceavam e que lhes vae acarretar um grande desenvolvimento.

Os trabalhos de construcção do segundo troço da linha vão, ao que nos consta, já muito adeantados, devendo talvez poder abrir ao serviço publico por todo o anno proximo.

Festas da cidade em Coimbra

A nobre e poetica cidade de Coimbra prepara-se para d'aqui a dois dias inaugurar com toda a pompa as suas festas cidadinas.

Sem pôr de parte a tradicional lenda da Rainha Santa, á qual antigamente apenas eram consagradas as grandes festividades n'aquella cidade, a commissão organizadora das festas, apresenta um programma magnificamente elaborado em que allia ás festas propriamente civicas as tradicionaes festas religiosas de que o povo ainda se não divorciou.

D'entre os numeros do programma destacamos, como mais importantes, o imponente cortejo civico em que tomam parte todas as classes sociaes, orpheons, bandas

de musica e sumptuosos carros allegoricos, representando a Instrucção, Commercio e Industria, Escolas Brothero e das Artes e Desenho, Agricultura e Exercito; a inauguração da estatua de Joaquim Antonio de Aguiar, que foi executada pelo distincto artista Costa Motta, cerimonia que revestirá toda a solemnidade e á qual assistirá o Sr. Presidente do Republica; inauguração do Museu Machado de Castro; festivaes no parque de Santa Cruz; exposição dos tumulos da Rainha Santa, D. Affonso Henriques e D. Sancho; as tradicionaes festas religiosas á Rainha Santa; parada militar; parada e festas das escholas primarias; certamens esportivos; exposição de photographias; ornamentação das ruas, illuminação e fogos de artificio; danças e descantes populares e grande concurso hippico, etc.

O programma começa a ter execução no dia 3, com a inauguração da estatua d'Aguiar, proseguindo as festas até o dia 10. O concurso hippico começa no dia 6 e prolonga-se até 13.

E' facil calcular a animação e a enorme concorrência de forasteiros que afflirão durante as festas á pictoresca cidade do Mondego, tanto mais que o caminho de ferro estabelece um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, cuja validade para ida vale de 1 a 9, e para volta de 4 a 14 do corrente, por todos os comboios ordinarios e rapidos, excepto o Sud-Express e os rapidos Lisboa-Madrid.

Aos passageiros portadores de bilhetes d'este serviço, procedentes d'estações que distem de Coimbra mais de 50 kilometros, é permittida a utilização dos rapidos Lisboa-Porto, mediante as sobretaxas de 100 reis em 1.ª, e 50 reis em 2.ª, por cada fracção de 50 kilometros de percurso.

Os preços são reduzidissimos, como se vê por alguns que a seguir indicamos.

	1.ª	2.ª	3.ª
Lisboa-Rocio.....	5\$600	4\$380	3\$160
Santarem.....	3\$700	2\$880	2\$060
Elvas.....	6\$100	4\$780	3\$360
Aveiro.....	1\$580	1\$260	820
Porto.....	3\$320	2\$560	1\$810
Leiria.....	2\$100	1\$660	1\$240
Figueira.....	820	520	310
Vendas Novas....	5\$600	4\$380	3\$160
Coruche.....	4\$600	3\$580	2\$560
Louzã.....	720	560	420
Fundão.....	4\$140	2\$810	2\$040
Covilhã.....	4\$040	2\$710	1\$920
Luso.....	800	640	470
Santa Comba.....	1\$400	1\$100	800
Celorico, Fornos e Gouveia.....	2\$450	1\$750	1\$300
Pinhel e Guarda..	3\$050	1\$950	1\$400
Vizeu.....	1\$800	1\$460	1\$040
Vianna.....	5\$190	4\$010	2\$850
Braga.....	4\$500	3\$480	2\$860
Penafiel.....	4\$120	3\$190	2\$270
Regua.....	5\$730	4\$440	3\$150

N'estes preços está incluído o imposto.

Importante vantagem aos nossos assignantes

No proximo numero annunciaremos aos nossos leitores o cumprimento que demos á promessa que lhe fizemos em 1 de janeiro d'este anno.

E' elle a concessão de bilhetes para viagens circulatorias no paiz, que só serão **exclusivamente** vendidos, aos nossos assignantes e annunciantes, n'esta **REDACÇÃO**.

Este serviço começará em 1 d'agosto, e no proximo numero daremos d'elle circumstanciados pormenores.



XXXV

Mais sobre San-Marino.—Industrias que não existem.—O orçamento.—Como um paiz independente vive á custa de outro.—A investidura dos Regentes.—Póde-se ser cidadão-honorario.

Completemos as nossas observações sobre o original paiz que se chama San-Marino.

Logo á entrada da cidade somos atracados por uns sujeitos de bonné de cordões e emblemas dourados que se nos offerecem para guia, e por mais que quem sabe viajar deteste ser guiado por alguém, como pretendiamos ver rapidamente e conhecer dos costumes em poucas horas, accetámos esse auxiliar, que nos conduz ao unico hotel que existe no paiz, o *Albergo del Titan*.

Começa ahí logo a entrar connosco a impressão de que o paiz é bem menos importante do que o imagináramos.

O hotel é assás modesto, as ruas que percorremos, simples estradas em forte rampa, são as de uma vulgar aldeola: poucas casas, raros estabelecimentos, e esses mesmos, pobres cubiculos dando-nos a conhecer que vivem mais do estrangeiro que alli vae do que do commercio do paiz.

Um pequeno estanco de tabaco, duas casas de venda de postaes illustrados e pequenos artigos de recordações de viagem: faianças, bandeirinhas azues e brancas, retratos dos Regentes nos seus trajos de gala, e pouco mais.

Buscamos entre esses objectos algum que seja de pura origem sanmarineza, e... não ha. E' tudo feito na Italia e alguns de procedencia allemã. As proprias bandeiras são de panno italiano e só é do paiz o pauzinho em que estão pregadas!

Perguntamos onde são as grandes fabricas, as industrias que viramos nas exposições, a força productiva que caracteriza um paiz autonomo e independente desde tantos seculos: nada existe.

Aquelles trabalhos que viramos, são feitos esporadicamente por artistas isolados que os produzem em pequenas officinas particulares, como por curiosidade.

Um, fez um contador, elle só, com muito trabalho e muito tempo; outro fabricou em madeira uma moldura; uma familia teceu alguns metros de renda de apurado desenho; um outro artista conseguiu moldar uma estatueta de barro; e tudo isto reunido constituiu um conjunto que se enviou a uma exposição e ficou para figurar nas exposições seguintes.

Não são, pois, amostras de industrias existentes, são productos isolados de que não ha mais que aquelles, e só feitos para figurar nos grandes concursos internacionaes como reclamo á pequena republica, para que os que visitam esses certamens vão alli, como nós, perder embora certas illusões, mas em todo o caso, deixar algum dinheiro, que é o que se tem em vista.

E' portanto, um paiz de *turismo* e nada mais. Mas como vive essa gente em condições de independencia, desde tantos seculos?

Pelos rendimentos dos impostos: de *cinquina* (5 por cento de direitos de transmissão, pagos pelos estrangeiros que comprem qualquer propriedade) os de sello, os rendimentos postaes que são augmentados pela venda de sellos aos colleccionadores e aos visitantes — e é notavel a insistencia com que se aconselha a aquisição de colleções de sellos para recordação, — e para isso criaram uma tão grande colleção de sellos postaes, maior mesmo que

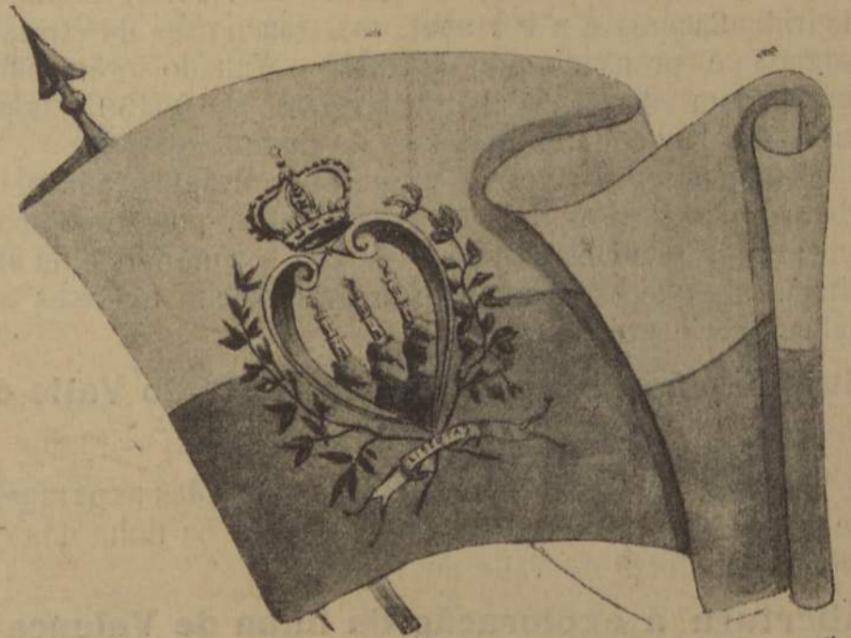
as de alguns grandes paizes; a venda do sal e do tabaco, que são monopolios do Estado, e por fim, e o mais importante, pelo reembolso dos direitos de importação que lhe são pagos pela Italia.

O caso é o seguinte: O pequeno Estado não tem direitos alfandegarios; deve, portanto receber livres todos os seus abastecimentos, não só da Italia como do estrangeiro.

Mas como a Italia cobra direitos do que recebe de outros paizes teria que reembolsar ao paiz sanmarinez o que cobrasse por tudo que a elle fosse dirigido ou por elle adquirido na Italia.

Mas para isso havia que estabelecer, na fronteira de San Marino, alfandegas que verificassem o que alli entrava e registassem o equivalente imposto já pago á Italia.

Era uma operação complicadissima que occuparia um enorme pessoal de guardas e funcionarios fiscaes.



A bandeira de San-Marino

Assim, a Italia simplificou a operação, dando á pequena republica uma verba annual que representa o equivalente dos impostos de importação por ella cobrados nos productos que *se suppõe* são adquiridos pelo Estado independente. Como? Por uma original capitação, segundo a população de toda a Italia e a da pequena republica.

Já se vê que esta dá ao manifesto, como fazendo parte da sua população e portanto considerando como importadores de productos estrangeiros... os recém-nascidos. O individuo, logo que nasce, tem direito á sua parte nos impostos que o grande paiz italiano receba nas suas alfandegas. E' um dotezinho menos mau.

E para se ver quanto isto é benéfico para os sanmarinezes, basta pensar na differença que ha entre o esplendor das grandes cidades italianas e o modesto viver das aldeias do paiz republicano; um pequeno exemplo pratico nos dá a ideia nitida dos resultados desta combinação:

N'um determinado anno fundou-se em Turim uma enorme fabrica que importou da Belgica o seu machiuismo no valor de algumas centenas de contos; no mesmo anno, passou a viver em Napoles um grande argentario que importou mobilia de França, de Inglaterra, pagando um bom milhão de liras de direitos; em Roma ou em Milão, ou n'outra grande cidade, estabeleceu-se um theatro cujos materiaes e accessorios deram, em direitos de entrada, grossos proventos á alfandega; no extremo sul do paiz estabeleceu-se um tramway electrico que importou os seus carros e material fixo da America, pagando uma grossa somma de direitos:

Pois com todos estes factos, para os quaes San Marino nada concorreu, com toda essa importação de que não foi para alli nem um simples cavaco, lucrou San Marino, porque da somma d'esses direitos de importação lá lhes cabe uma parte igual á que se calcula corresponder a igual numero dos seus habitantes, em habitantes do reino.

Assim se vê que é muito commodo ser independente,

tendo quem nos garanta o pãozinho para o qual não trabalhamos.

Este reembolso tem rendido alguns annos, mais de 100:000 liras ou o melhor de vinte contos, isto é um terço do orçamento total do paiz.

Estamos a ver a pena que os nossos financeiros terão de não haver, aqui em volta de Portugal uma mãe-Italia que nos desse tambem os direitos de alfandega.

Para terminar descrevamos a grande cerimonia da investidura dos cargos de capitães-regentes, n'este paiz em que a democracia se enfeita com os apanagios reaes, desde o proprio brasão que é, como dissémos, coroado, até os luzidos cortejos com trajos dos velhos tempos, desfilando ante o throno em que estão os majestaticos presidentes.

Nos dias 1.º d'abril e 1.º de outubro, consagrados á entrada em funcções dos novos Capitães-regentes, vão elles a uma sala da casa Valloni que serve de Bibliotheca e Museu, receber as homenagens dos dignitarios do Estado. A musica militar, seguida da companhia de milicias, que é como o *exercito* composto de uns 60 aguerridos militares, com os seus uniformes de gala azues e brancos, a *guarda nobre*, uns 20, com os seus chapéus-armados e fardamento azul e laranja, e alguns guardas do forte, de farda verde e calça encarnada, vão alli buscar os novos eleitos, que se apresentam vestidos com o trajo de 1600: calção e meia preta, sapatos de laço, casaco, saiote e capinha de velludo preto, barrete idem, com volta de arminho, espada e luvas brancas, de grande canhão, como a gravura abaixo os representa.

O cortejo vae á cathedral onde assistem á missa cantada os antigos capitães, sentados, n'um throno e tendo aos pés em tamboretos os recém-eleitos.

Terminada a missa o cortejo volta ao palacio, onde os antigos Regentes tomam logar no throno e junto d'elles os novos eleitos.



Suas Excellencias os Capitães-regentes no 1.º semestre de 1902

Então um professor do Governo pronuncia um discurso laudatorio das virtudes dos que sahem e das esperanças dos que entram, sendo da lei que por essa oração receba uma gratificação de... dez tostões.

Depois o Secretario d'Estado lê a formula do juramento que os recém-eleitos prestam, e em seguida, os antigos Regentes tiram as suas insignias de grãos-mestres da ordem de San Marino, que lançam ao pescoço dos seus successores, e entregam-lhes os sellos do Estado e as chaves da cidade e da prisão, e sahem, saudando os novos eleitos.

Não ha discurso, porque a Constituição não prevê remuneração, n'este caso.

A republica tem o seu corpo consular, com o qual não gasta um centavo, sendo tudo cargos puramente honorificos. Ainda assim ha na Italia um consul-geral, 9 consules e 1 vice-consul, na Belgica um consul-geral e na Hespanha outro; 2 e um consul na Austria-Hungria, 1 encarregado de negocios, um consul-geral e 2 consules em França: um consul-geral e um consul na Inglaterra.

As despesas publicas são reduzidas a 350.000 liras annuaes, distribuidas pela instrucção, obras publicas, beneficencia e funcionalismo.

Até dá vontade de se ir viver para este paiz original onde tudo é tão reduzido.

E é facil: mediante uma certa somma póde obter-se o titulo de *cidadão-honorario*.

E' tal qual como nas nossas philarmonicas.

Congresso de Engenheiros-consultores e de Engenheiros-peritos

Effectuar-se-ha em Gand (Belgica), de 19 a 22 do corrente um congresso internacional de engenheiros-consultores e de engenheiros-peritos. O congresso realiza-se por occasião da Exposição internacional na mencionada cidade.

Admittem-se membros de tres categorias: membros donatarios, membros titulares e membros adherentes. Os primeiros tomam parte effectiva em todos os trabalhos do congresso e recebem as respectivas publicações. Os segundos (engenheiros ou collectividades de engenheiros) tomam tambem parte em todos os trabalhos do Congresso, e recebem tambem as publicações. Differem dos primeiros (os donatarios), em que estes ultimos contribuem com a joia de 100 francos, enquanto os engenheiros dão sómente 20 francos. E por ultimo, serão membros adherentes (com a joia de 10 francos) quaesquer pessoas ou collectividades technicas que assim o desejem. Mas os membros d'esta ultima categoria não assistem ás reuniões do congresso, recebendo, porém, tambem as publicações respectivas.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Trabalhos Geodesicos e Topographicos

Da «Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos e Topographicos» tivemos a honra de receber um exemplar das folhas n.ºs 6-c (Porto), 15-f (V. V.ª de Rodão) e 17-a (Lourinhã), da Carta de Portugal, na escala de 1:50.000, a 5 côres, que a mesma Direcção acaba de publicar. E', como sempre, o mesmo trabalho de valor, proficientemente dirigido pelo distincto engenheiro Sr. coronel João Miguel Dias, actual Director geral interino, na supradicta Direcção.

A segurança nos caminhos de ferro

Publicou-se recentemente na Allemanha uma estatistica relativa aos casos de morte ou de ferimentos nos caminhos de ferro de todo o mundo.

Para um milhão de passageiros, temos: Estados-Unidos, 13,5; Inglaterra, 2,63; Austria, 2,85; Hungria, 1,96; França, 1,05; Allemanha, 0,47.

Seria portanto na Allemanha que a segurança dos passageiros em caminho de ferro attingiria uma cifra mais elevada. Seria duas vezes superior á segurança na rede franceza, quatro vezes superior á da rede austriaca, cinco vezes á da ingleza e vinte e cinco vezes á da norte-americana.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino.—O dividendo do 1.º semestre do corrente anno, na razão de 3% ou rs. 2\$700 por acção, livre do imposto de rendimento, paga-se em todos os dias pares uteis, excluindo as 5.ªs feiras, em que se fará o pagamento de atrasados, das 10 horas da manhã á 1 e 1/2 da tarde, aos sabbados das 10 ás 12, a começar no dia 2 de julho proximo.

Só se effectua o pagamento do dividendo todos os dias, conjuntamente com o juro das obrigações, a começar no dia 2 de julho proximo.

Só se effectua o pagamento do dividendo todos os dias, conjuntamente com o juro das obrigações, a partir no dia 12 do mesmo mez.

Taxa e amortização d'obrigações.—Tendo-se procedido, hoje, ao sorteio de 16 obrigações de 4 1/2 0/0 coupon emittidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques, foram extrahidos os seguintes numeros: 196, 534, 918, 978, 1793, 2762, 3703, 4207, 5834, 6165, 6574, 6618, 6643, 6794, 7340 e 7865.

São portados prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 30 de junho de 1913, terá logar na Thesouraria do Banco em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã á 1 1/2 da tarde, aos sabbados das 10 ás 12, e pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, *ipso facto*, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 284 obrigações predias ultramarinas de 6 por cento, emittidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 17 obrigações predias ultramarinas de 4 1/2 por cento, emittidas em 1 de julho de 1889, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

De 6 por cento.—4, 306, 356, 399, 421, 458, 483, 487, 514, 544, 693, 853, 893, 901, 918, 920, 923, 940, 967, 1046, 1076, 1084, 1179, 1199, 1324, 1357, 1368, 1375, 1397, 1416, 1419, 1458, 1460, 1474, 1477, 1482, 1500, 1542, 1585, 1604, 1642, 1647, 1652, 1653, 172), 1802, 1944, 1956, 1958, 1960, 1970, 2024, 2083, 2096, 2101, 2158, 2170, 2230, 2242, 2243, 2245, 2250, 2252, 2282, 2298, 2322, 2342, 2469, 2484, 2546, 2563, 2566, 2596, 2629, 2644, 2652, 2755, 2785, 2847, 2850, 2873, 2917, 2924, 2979, 3039, 3058, 3152, 3208, 3236, 3254, 3258, 3292, 3293, 3300, 3367, 3374, 3397, 3400, 3454, 3490, 3492, 3534, 3538, 3539, 3543, 3547, 3550, 3552, 3565, 3566, 3708, 3710, 3719, 3720, 3732, 3772, 3773, 3801, 3814, 3830, 3839, 3861, 3911, 3923, 3938, 4046, 4063, 4139, 4174, 4235, 4251, 4272, 4302, 4369, 4404, 4406, 4416, 4447, 4581, 4589, 4592, 4599, 4604, 4614, 4698, 4705, 4719, 4745, 4802, 4877, 4923, 4930, 4974, 5051, 5064, 5114, 5143, 5157, 5219, 5245, 5269, 5300, 5320, 5351, 5378, 5382, 5389, 5396, 5442, 5520, 5571, 5605, 5612, 5618, 5621, 5659, 5716, 5798, 5888, 5897, 5910, 5949, 5962, 5966, 5972, 5990, 6030, 6108, 6115, 6122, 6166, 6171, 6221, 6254, 6276, 6297, 6339, 6387, 6425, 6456, 6545, 6629, 6665, 6675, 6681, 6697, 6707, 6709, 6710, 6711, 6791, 6833, 6937, 6938, 7003, 7011, 7030, 7034, 7119, 7180, 7186, 7203, 7237, 7334, 7349, 7351, 7378, 7380, 7421, 7425, 7446, 7462, 7535, 7557, 7588, 7593, 7619, 7623, 7628, 7658, 7713, 7861, 7879, 7898, 7899, 7906, 7908, 7941, 7968, 7979, 7983, 8014, 8049, 8081, 8124, 8166, 8256, 8288, 8297, 8305, 8311, 8320, 8333, 8398, 8401, 8467, 8487, 8526, 8539, 8649, 8658, 8678, 8705, 8743, 8755, 8794, 8837, 8871, 8885, 8946, 8962, 8976, 9060, 9094.

De 4 1/2 por cento.—115—585—833—2037—2358—2707—4248—4721—4980—4997—5788—7005—8518—8887—9284—10887—10894

São portanto prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1913, realiza-se na thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis (excluindo as 5.ªs feiras destinadas a atrasados) das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, na sua Succursal, no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1913. Eguualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres—«Comptoir National d'Escompte», com a apresentação dos respectivos titulos.

Tendo-se procedido, hoje, em conformidade com o artigo 22.º dos estatutos deste Banco ao sorteio de 200 obrigações predias ultramarinas de 6 por cento, emittidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

261 a 270—1501 a 1510—1881 a 1890—2831 a 2840—4281 a 4290—5731 a 6740—8821 a 8830—9401 a 9410—10481 a 10490—11941 a 11950—13461 a 13470—13621 a 13630—15471 a 15480—

20091 a 20100—20131 a 20140—20631 a 20640—20661 a 20670—21201 a 21210—22451 a 22460—22631 a 22640.

São portanto prevenidos os Srs. portadores destas obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1913 realiza-se na thesouraria do Banco em todos os dias impares uteis (excluindo as 5.ªs feiras destinadas a atrasados), das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1913. O Governador.—Luiz Diogo da Silva.

Companhia dos Caminhos de ferro Através d'Africa.—Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de julho de 1913, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos cube a sorte aos seguintes numeros: 2:232, 4:081, 4:083, 5:921, 7:945 e 8:480, de 450\$000 réis; e 10:621, 10:935, 11:199, 11:888, 13:686, 14:417, 14:715, 17:344, 18:055, 19:217, 19:223, 19:780, 20:298, 20:506, 20:804, 23:220, 23:558, 24:037, 25:359, 27:087, 28:187, 29:630, 30:635, 30:786, 31:429, 32:953, 34:777, 34:885, 35:195, 37:393, 39:148, 41:586, 41:983, 43:867, 44:011, 45:103, 45:569, 45:678, 50:336, 51:064, 51:239, 51:424, 54:351, 54:351, 54:665, e 55:346, de 90\$000 réis.

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

No Porto, na séde da Companhia, á rua Bellmonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank, Limited.

Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westindorp & C.º

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa 30 de Junho de 1913.

Plethora de noticias financeiras teriamos para reproduzir aqui, se não fosse fatigante para o leitor encontrá-las mais uma vez ante os olhos, depois de tão repisadas que ellas teem sido pelos jornaes diarios.

A principal d'ellas foi a nota sobre a divida fluctuante externa, apresentada pelo Sr. Ministro das Finanças, ao Parlamento, evidentemente com o fim, que não lhe devemos levar a mal, de fazer reclamo aos seus processos administrativos, mas dando um certo resultado benéfico de sossegar um pouco espiritos sempre, e justificadamente, em sobresalto.

Segundo ella, essa parte da nossa divida deve ter ficado, hoje, reduzida a 5.350 contos, que até hoje representam milhões de réis mas que desde amanhã passam a ser milhares de escudos.

Esta nota, como é natural pela sua importancia, tem sido alvo das mais acirradas discussões na imprensa e nas bolsas de Lisboa e Porto, sendo pelos entendedores muito criticada e attribuindo-se, em geral, a uma transferencia de divida externa para interna, a diminuição do total d'aquella.

Em todo o caso, isto significa uma certa melhoria que se não justifica enthusiasmos. deve ser vista com agrado, porque se a divida fluctuante é o eterno cancro do nosso Thesouro, a sua parte ultima é a que sempre mais ameaça de gangrena. Melhor é dever aos nossos que ao sextranhos.

A situação do Thesouro tem, evidentemente melhorado; e não admira, porque para isso concorrem varios factores que, infelizmente, não são de molde a significar a melhoria economica do paiz: o aggravamento das contribuições, o augmento das receitas aduaneiras pela applicação mais frequente da pauta geral, e tambem pela maior importação de artigos que a nossa industria vae deixando de produzir, por motivo da crise que a assoberba.

Era costume dizer-se antigamente que Portugal era um paiz rico com um Thesouro pobre. Agora com a rede varredoura do aggravamento dos impostos vamos chegando á situação inversa.

Outra nota da mesma origem, apresentada no Senado, em 24 dá o total de titulos da divida publica na posse do Estado, n'essa data, sendo os disponiveis 17.387 contos de divida interna, 3 %, em que se comprehendem 4.210 contos de fundos dos conventos supprimidos, 1.662 contos de 3 % externo 1.ª serie e 36 contos de 2.ª serie, mais cerca de 30 contos de titulos d'outros empréstimos.

Começa amanhã a vigorar obrigatoriamente em todas as relações com o Estado a mirabolante nova lei monetaria, apesar de não haver em moeda senão os meios-escudos e umas raras peças de 20 centavos que até parei e foram emittidas para se ver como a nossa Casa da Moeda trabalha pessimamente.

Os Bancos e alguns banqueiros apressaram-se em avisar o publico de que nem pagam cheques que não sejam preenchidos na nova -moeda- o que se nos affigura forte de mais.

Tambem o Banco de Portugal annuncia que substituiu as suas notas de 20\$000 réis por outras de diferente chapa, e só acceta as antigas, em troca, até 20 do proximo mez.

E' um prazo muito restricto, que aquelle estabelecimento terá que alargar, para um prazo muito mais longo, por que não é em um mez que as pessoas que estão no Ultramar ou no Novo mundo podem tomar conhecimento da troca e enviar a tempo o papel que tenham para substituir.



Caminhos de Ferro Portuguezes. — Na assembleia geral dos obrigacionistas d'esta Companhia, effectuada em Paris a 21 do passado, foram reeleitos, para o Conselho de Administração e para o *Comité*, os Srs. Kergall, Marius Bô, Alain Kergall e Genébrias de Fredaigne, e foi approvedo o relatorio do *Comité*.

Valle de Vouga. — Activam-se os trabalhos da construcção do troço d'esta linha, entre Vizeu e a estação de entroncamento, em Sarnada, na extensão de 79 kilometros, estando já aberta á exploração provisoria os primeiros 4 kilometros de Sarnada a Rio-Mau, no encontro da linha com a estrada de Vizeu a Estarreja.

Paialvo a Thomar. — Foi approvedo pelo Senado este caminho de ferro.

Mossamedes. — O avanço d'este caminho de ferro consta estar dependente da escolha dos traçados já estudados, para maior facilidade em se vencer a serra de Chella. A solução que parece será aceita, é a do emprego de uma cremalheira, mas muito mais extensa e mais inclinada do que a primeira projectada.

Benguella. — O imposto que subsidia a construcção d'este caminho de ferro, pago pelo algodão em rama ou em caroço, importado do extranjeiro pela industria de fiação e tecelagem, produziu em Lisboa, no mez de maio, 2:438\$660 reis. A taxa é de 10 reis por kilogramma.



Hespanha

A Camara de Commercio de Saragoça, reunida para tratar do litigio levantado entre os interesses de Utrillas e o projecto do Caminho de ferro de Caminreal-Saragoça, ratificou a sua attitude após ampla discussão, ficando em manter a conveniencia do primeiro projecto apresentado, e resolveu continuar a trabalhar pela defesa d'elle, até sua plena realização, isto no interesse economico geral e no particular do porvir da provincia.

A Deputação provincial tambem tomou accordo identico, fundando-se na economia que resulta de poupar-se a construcção de cerca de 43 kilometros de via.

França

Os caminhos de ferro de Paris-Lyão-Mediterraneo, do Leste francez e as administrações dos Caminhos de ferro allemão entraram em accordo, e realizaram, a partir de 1 do passado mez de junho, uma importante acceleração no transporte de fructas do Meio-dia da França com destino á Allemanha, pela via-ferrea de Montreux-Vieux.

Por esta nova organização de serviço, as expedições partidas de Barbentane ás 18 horas e 20^m, de Avignon ás 18 horas e 45^m, chegarão a Montreux-Vieux no dia seguinte entre as 12 e as 13 horas. Reexpedidas á noite, cerca das 5 h, 30, chegarão a Francfort no terceiro dia, ás 4 h, 22 da manhã e a Berlim no quarto dia ás 4 h, 44 da manhã.

A duração do trajecto de Avinhão-Berlim que anteriormente era de 68 ou 72 horas, conforme a hora da entrega, fica apenas, por effeito d'este serviço, de 57 horas.

Estados-Unidos

Possue a cidade de Chicago um caminho de ferro electrico subterraneo, especialmente destinado ao serviço de mercadorias, e que tem a vantagem de diminuir a obstrucção das ruas alliviando-

as do excesso de circulação. Este caminho de ferro entronca com as grandes linhas que alluem a Chicago; e tem ramaes para as principaes fabricas, hoteis, etc., que podem portanto, com o auxilio de potentes cabreas, receber ou expedir mercadorias, carvão, residuos, e até os escombros procedentes da construcção de predios, sem entorpecimento da circulação urbana.

O tunnel apresenta a forma de uma ferradura, de 1,83 metros de largura por 2,29 metros de altura.

A abobada é de cimento, com 25 centimetros de espessura, e o material circula ite compõe-se de 3.000 vagões de 3.600 kilogrammas de capacidade de carga cada um, e de 117 locomotoras electricas.

Companhia da Beira Alta

(Continuação)

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

Imposto de bolsa sobre as obrigações

O recurso que n'esta questão, ultimamente, interposemos para o Supremo Tribunal de Justiça, não foi coroado do exito com que contavamos, pois o Tribunal, divergindo da decisão anterior, apenas reconheceu á nossa Companhia, direito á restituição de um terço do imposto de bolsa que pagámos.

Como, porém, tal decisão foi tomada por 5 votos contra 4 que decidiam o pleito completamente a favor da Companhia, opposimos embargos á parte da decisão do Tribunal que nos foi desfavoravel, e temos toda a esperanza em que afinal nos seja feita justiça.

Caixa de aposentações

Em 31 de Dezembro de 1912 o capital d'esta Caixa sommava Réis.....	66:915\$621
sendo Réis 21:767\$155 de subvenções pagas pela Companhia.	
Em 31 de Dezembro de 1911 o mesmo capital era de Réis.....	62:457\$257
Augmento durante o anno de 1912, Réis....	4:458\$364

O Capital da Caixa está representado pelos seguintes valores ao preço do custo:

260 obrigações 3% da Divida externa, 1. ^a serie.	Rs. 17:542\$455
63 obrigações 4 1/2% 1. ^a serie, da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.....	" 4:520\$500
150 obrigações 4 1/2% 2. ^a serie, da mesma Companhia.....	" 10:539\$800
200 obrigações 3% 1. ^o grau, da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.....	" 11:604\$600
40 obrigações 3% 2. ^o grau, da mesma Companhia.....	" 640\$000
60 obrigações 4 1/2% do Caminho de ferro da Beira Baixa.....	" 4:685\$000
50 obrigações 4 1/2% de 2. ^o grau, da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes...	" 3:700\$000
65 obrigações 6% hypothecarias do Banco Nacional Ultramarino.....	" 5:850\$000
100 obrigações 4 1/2% coupons, da Companhia das Aguas de Lisboa.....	" 7:833\$000
Somma Réis...	66:915\$355
Em dinheiro.....	Rs. \$266
Total Réis...	66:915\$621

O augmento do Capital da Caixa, durante o exercicio de 1912, foi apenas de Reis: 4:500\$000, em virtude da grande somma de reembolsos pagos aos agentes que deixaram o serviço da Companhia.

Balanço em 31 de dezembro de 1912

Para poderem ser facilmente comprehendidas as differenças que se encontram na comparação dos balanços relativos aos exercicios de 1911 e 1912, fornecemos as seguintes informações:

Activo

Primeiro Estabelecimento. — A esta conta foi levado o custo dos novos edificios construidos durante o anno, na importancia de Reis: 3:387\$575, conforme as indicações já mencionadas no capitulo—*Trabalhos Extraordinarios*.

Caixas & Bancos. — O total d'estas duas contas, que representam os fundos disponiveis de immediata realização, mostra sobre o anno anterior, um pequeno accrescimento de Reis: 4:776\$280; porém, este excedente seria certamente muito mais elevado se os saldos a cobrar das Companhias visinhas e das diversas repartições do Estado em 31 de Dezembro de 1912, não fosse tão avo-umado.

A confirmação plena d'este facto encontrareis no augmento da verba que se acha inscripta sob o titulo «Contas correntes e Contas d'ordem devedoras».

Impostos pagos sobre as obrigações de 2.º grau.—Sob esta rubrica figura a importancia que foi já paga por diversos impostos em França e que deve ser cobrada dos obrigacionistas no vencimento do proximo coupon.

Passivo

Contas correntes e contas d'ordem credoras.—O augmento de Rs. 21:706\$763 representa, em parte, a consignação de certas quantias que foram destinadas a trabalhos já previstos, mas ainda não liquidados.

Reserva convencional.—O credito d'esta conta em 31 de Dezembro de 1911 era de Francos 333.421,97

A adicionar:

Juros dos papeis de credito em carteira e das disponibilidades em especies na somma total de..... 66.202,25

Total, Francos..... 399.624,22

A deduzir, de conformidade com o disposto no artigo 10.º do Convenio:

Os pagamentos feitos em 1912 por conta das encomendas de carruagens, wagons e outros despesas relativas a novas aquisições de material, na importancia de Francos..... 170:534.79

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1912, Frs..... 229:089,43

ou seja, ao cambio par, Rs..... 44:236\$097

Provisão especial—Reserva de cambio.—N'esta conta acha-se lançada a diferença existente entre o cambio par, que foi acima applicado á conta «Reserva Convencional», e o estabelecido para todas as disponibilidades no extranjeiro em 31 de Dezembro de 1912.

(Continua)

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 7 de Junho de 1913.

Resultados das linhas exploradas em virtude de contractos

As linhas de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã deram em 1912 resultados pouco satisfactorios, não por causa das receitas, que, especialmente na linha de Setil a Vendas Novas, tiveram augmento notavel, mas por causa de trabalhos importantes para reparar as grandes avarias causadas pelas inundações.

A linha de Setil a Vendas Novas foi a que soffreu mais. Nunca o nivel das aguas subiu tanto; excedeu mesmo o das cheias anteriores. Este caso de força maior, em 1912, occasionou á nossa Companhia a despesa de 26:647\$329 réis.

Da mesma maneira na linha da Louzã e por motivo tambem de inundações as despesas elevaram-se a 16:339\$137 réis, especialmente pela reparação da ponte de Ceira.

Estas duas linhas deram á nossa Companhia um encargo superior de 32:851\$136 réis ao do ultimo anno, mas inferior ao augmento das despesas produzido pelas inundações, augmento que se eleva a 34:462\$464 réis.

Deve-se este resultado especialmente ao augmento da receita da linha de Setil a Vendas Novas, augmento que se elevou a réis. 26:458\$772. Por seu lado a linha de Coimbra a Louzã teve um augmento de receita de 3:766\$357 réis (proximamente 21 %).

Informa a nossa Direcção Geral que se póde avaliar em cerca de 391:000\$000 réis em 1912 as receitas realizadas em toda a rede por motivo dos transportes de proveniencia ou com destino á linha de Setil a Vendas Novas e em 59:000\$000 réis as receitas da mesma natureza pelos transportes de proveniencia ou de destino da linha da Louzã. Estas receitas indirectas teem um augmento de 70:000\$000 réis sobre o anno anterior.

Impostos recebidos por conta do Thesouro

A reforma das tarifas auctorizadas pelo Governo para n'ellas incluir o imposto de transito que se cobra por conta do Thesouro deu os resultados esperados e nenhuma perda se sente actualmente.

As quantias recebidas do publico pela Companhia por conta do Estado elevaram-se a 484:011\$060 réis, sendo 316:081\$050 réis de imposto de transito, 138:868\$760 réis imposto do sello e réis 29:061\$250 imposto de assistencia publica.

A seguir serão examinados:

- 1.º —As receitas da exploração
- 2.º — Despesas.
- 3.º —Melhoramentos effectuados e material circulante construido.

Receitas da Exploração

As receitas de exploração liquidadas de reembolsos e de impostos vêem-se no quadro seguinte para toda a rede em exploração:

Designação	Rede propria	Setil a Vendas Novas	Arganil (Coimbra a Louzã)	Totales	Augmentos em 1911 sobre 1912
Passageiros	2.590:060\$880	24:687\$33	18:833\$817	2.642:581\$430	9:283\$178
Mercadorias } p. v. 49:37\$440		20:155\$123	4:705\$13	512:177\$673	50:27\$245
Mercadorias } g. v. 3.329:380\$43		102:941\$130	11:314\$347	3.343:635\$911	73:445\$700
Receitas diversas do trafego (armazenagens, assignaturas, despesas de estações, etc.)	437:041\$017	2:593\$055	1:961\$927	441:595\$999	34:705\$391
Totales.....	6.755:795\$777	150:376\$41	33:11\$194	9.939:991\$512	148:450\$514

A seguir mostra-se a comparação das diferenças de receitas em 1911 e 1912, comprehendidas as linhas arrendadas:

Designação	1911 sobre 1912		1912 sobre 1911 a mais
	a mais	a menos	
Passageiros'	39:493\$852	—	90:283\$178
Mercadorias } g. velocidade..	30:133\$830	—	50:271\$441
Mercadorias } p. velocidade..	—	117:865\$754	273:445\$700
Receitas diversas do trafego.	22:665\$576	—	34:450\$391
Totales.....	+ 25:572\$686	—	148:450\$514

PASSAGEIROS

Pelo mappa estatistico n.º 26, annexo a este relatorio, vê-se qual foi o desenvolvimento d'esta parte do trafego.

O numero de passageiros augmentou de 594.930, sendo:

- Em 1.ª classe 28.249
- » 2.ª » 136.608
- » 3.ª » 430.073

Para este augmento concorreram os factos seguintes:

A criação de um segundo rapido diario de 1.ª e 2.ª classe entre Lisboa e Porto nos dois sentidos;

Melhoramento das correspondencias dos comboios com Minho e Douro, Beira-Alta e Hespanha;

A criação de um rapido temporario entre Lisboa e Sevilha;

O desenvolvimento e aperfeçoamento dos serviços de inverno na linha suburbana de Cascaes;

Augmento da emigração para a America do Sul.

Se o percurso médio (32Km,8) se conservou sensivelmente o mesmo que em 1911 (33Km,8) a receita media por passageiro (325 réis) e por passageiro-kilometro (9.915 réis) baixou um pouco (358 réis e 9.996 réis em 1911).

(Continua)

ARREMATACÕES

**Caminhos de Ferro do Estado
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE
Annuncio**

Na séde do Serviço do Movimento no Barreiro, se recebem até ás 12 horas do dia do 14 do corrente mez propostas em carta fechada para a compra do lixo proveniente das limpezas da estação de Barreiro e das varreduras dos vagões descarregados na mesma estação durante um anno, conforme as condições patentes na repartição do movimento e na estação acima referida, 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..... réis (por extenso) cada tonelada de mil kilos de lixo provenientes das limpezas da estação do Barreiro e das varreduras dos vagões descarregados na mesma estação, posto sobre vagões n'aquella estação, sujeitando-se em tudo, ás condições de venda de que tem pleno e inteiro conhecimento. Data, morada e nome bem legiveis».

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

Exteriormente devem designar «Proposta para a compra de lixo da estação do Barreiro».

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Fornecimento de coke para fundição**

No dia 14 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 480 toneladas de coke para fundição.

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya.—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-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 diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços medicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 17	8 45	5 30	6 37
8 35	9 46	7 5	8 6
b 9 19	9 59	7 55	8 58
11	12 6	a 8 28	9 6
a 12 25	1 1	9 23	10 26
12 58	2 5	a 10 18	10 54
b 2 23	3 15	11 21	12 18
3	4 9	b 1 15	1 56
a 4 8	4 50	1 22	2 22
a 5 15	5 51	3 19	4 20
b 5 27	6 33	b 4 14	4 53
b 6 12	6 55	a 5 5	5 42
c 7 1	7 43	a 6 12	7 15
7 30	8 36	a 6 3	6 37
9	10 11	b 7 28	8 29
b 10 24	11 9	8 2	9 44
11 40	12 43	b 9 27	10 7
b 12 40	1 22	10 33	11 35
1	2 10	b 11 21	12

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 5	10 36	9 1	9 37
11 58	12 31	10 51	11 19
2	2 32	12 53	1 23
3 43	4 15	2 53	3 21
6 25	6 56	4 55	5 27
7 55	8 34	5 46	6 23
		10 1	10 28

PART	CHEG	PART.	CHEG.
C. Sodrè	Cascaes	C. Sodrè	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7
d 8 20	g 9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	g 10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37
a 9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 38
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 58	3 50	4 56
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7
a 5 15	g 6 6	a 6	6 36
d 5 45	6 36	d 6 20	7 7
d 6 15	7 6	d 6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37
d 7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
a 8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	h 11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45		
d 12 50	1 40		
12 55	2 2		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
C. Sodrè	P. Arcos	C. Sodrè	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	g 5 20	5 55
g 5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
g 6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15
7 49	8 19	g 11 15	11 45
h 8 57	9 21		
g 10 8	10 44		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 26	6 20	6 58
8 56	9 33	7 37	8 23
10 13	10 57	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 31	1 30	2 13
2 52	3 36	2 45	3 29
4 15	4 58	4 2	4 46
c 5 8	5 39	5 10	5 50
5 35	6 23	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9 7	9 47	9 53	10 36
10 36	11 19	10 42	11 25
11 53	12 38	11 38	12 18
1 18	2 2		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	6 58
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 35	6 57	3 19	4 46
11 53	1 13	9 10	10 36
1 1	2 36		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 15	5 25	g 9 22	9 30
		g 5 40	5 50

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7		
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 19	7 4	6 8
9 25	9 3	a 8 35	2 31
11 36	11 41	3 48	1 13
a 6 55	12 32	a 5 54	11 53
d 6 56	f 1 15	7 57	6 25
9 35	7 56		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-P.	
a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris
AParis	8 54	12 16	10 52

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 25	11 28	7 20	11 5
8 5	11 38	4 55	8 17
		11 40	5

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 20	10 5	12 25

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Entronc.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 59	9 32	12 33

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 29	5 12

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
n 6 30	8 15	7 22	9 4
7 20	9 12	11 8	12 47
11 25	1 3	3	5 12
2 5	4 45	4 50	6 44
5 40	8 17		
11 30	12 42		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
12 20	1 43	2 50	4 7
4 48	6 3	6 18	7 27

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2 20	3 37	3 35	4 36
10 20	10 45	10 10	10 50
7 35	8 9	12 55	1 34
8 33	9 40	20 55	21 40

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa R.	
8 10	3 5	3 25	11 58
4 23	12 44	5 40	12 32
		8 33	9 57

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
1 30	6 30	1 22	6 23
7 55	1		

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Figueira	Bicinho	Figueira	
6 50	7 18	8 50	9 18
8 25	9	10 52	11 1

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 4	9 10	6 5	8 35
10 17	1 21	11 27	1 58
2 38	5 1	2 50	5 28
6 56	9 25	7 10	9 36

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Mais os da Figueira			
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
9 10	10 45	7 37	9 50
11 30	1	12	1 50
2 35	4 20	3 15	5 5
6 5	7 47	4 50	6 40
8 40	10 30	9	11

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
9 10	1 6	1 52	6 40
4 30	9 35	9 30	1 50
8 40	12 35	1 30	5 5
		7	11

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 52	12 20	10 15	10 44
8 22	8 50	7 25	7 54
8 40	12	10 25	11 14

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Lisboa	Casa Branca	Beja	
6 25	11 36	7 10	9 55

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 50	7 18	5 30	7 16
6 6	7 33	8	9 38
12 17	1 53	9 30	11 11

PART	CHEG	PART.	CHEG.
Mais os de Aveiro e Norte.			
Porto	Espinho	Porto	
7 35	8 33	9 40	10 37
8 58	9 50	10 41	11 41
12 41	1 33	2 43	3 39
o 1 58	2 53	5 47	6 44
4 14	5 9	7 10	8 12
g 5 3			