

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 24.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 576

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

Engenheiro-consultor
ANTONIO DE VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Dezembro de 1911

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa especial n.º 25, g. v.
Beira Alta. — Tarifas especiaes n.ºs 17 e 18, p. v.; 1.ª ampliação
à tarifa especial n.º 13, p. v.; e 6.ª ampliação à tarifa especial n.º
5, pequena velocidade.

SUMMARIO

	Paginas
As novas tarifas da Companhia Portuguesa.....	369
Fomento Nacional, por J. Fernando de Souza.....	369
Consulta, por Mello de Mattos (Conclusão).....	370
Parte official — Decreto de 8 de dezembro de 1911, do Ministerio do Fo- mento.....	372
Vasconcellos Porto.....	372
A hora official.....	372
Notas de viagem. — X — A vinha na Suissa. — Um novo processo de afastar as neves. — Montreux e os seus attractivos. — Lausanna. — Um bom hotel. — Evian. — Uma construcção enorme em cinco mezes.....	373
Uma patente cara.....	374
Traction electrica — Portugal — Italia — Brazil — Estados Unidos.....	374
Viagens e transportes — As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	375
Aviação e aerostação — As experiencias aeronauticas de Bartholomeu Lou- renço de Gusmão — Portugal — Franca — Italia — Suissa — Não termina o martyriologio.....	379
Vapor «Chinde».....	379
Publicações recebidas — Almanach Bertrand para 1912 — Dictionario Pra- tico Francez-Portuguez.....	379
Commercio portuguez.....	380
Parte financeira.....	380
Boletim Commercial e Financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	381
Recetta dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	381
Carteira dos Accionistas.....	382
As diligencias.....	382
Linhas portuguezas. — Torres ao Carregado — Portimão a Lagos — Ilha da Madeira — Benguella — Lourenço Marques — Mossamedes.....	383
Linhas estrangeiras. — Russia — Do Cabo ao Cairo — Mandchuria.....	383
Arrematações.....	383
Agenda do Viajante.....	384
Horario dos combolos.....	384

As novas tarifas da Companhia Portuguesa

Como em 1889, e em 1893 e em 1898, quando houve importantes modificações do sistema tariffario das nossas linhas ferreas, consagramos neste numero o maior espaço ao estudo e apresentação do novo jogo de tarifas que em janeiro proximo será posto em vigor na rede da Companhia Portuguesa.

A extensão que hoje damos á nossa secção «Viagens e transportes» que tão brilhantemente é preenchida por um dos mais competentes agentes superiores da Companhia e a importancia do assunto, sendo esta a maior remodelação que tem havido, duma só vez, nas tarifas da maior rede ferroviaria portugueza, aconselham-nos a chamar aqui, para ella, a attenção dos leitores.

Apesar de termos restringido ao indispensavel as outras secções do jornal, nem assim conseguimos publicar integralmente tudo que se refere áquella nova tarifficação.

No proximo numero, com o qual esperamos dar, como annexos, todas as tarifas especiaes que vão ser renovadas, concluiremos a publicação deste valioso trabalho.

FOMENTO NACIONAL

Um grupo de homens de boa vontade dirigiu ha pouco um apello caloroso a quantos desejam ver o paiz prospero e pujante de vida, convidando-os a congregarem-se longe do terreno resvaladio da politica, em arena propicia ás uteis e pacificas emulações. Fundaram pois a *Associação do fomento nacional*. As adhesões já obtidas mostram que essa iniciativa foi oportuna e corresponde a uma necessidade real.

A nossa situação economica é pouco menos que angustiosa; os mais optimistas não podem furtar-se a graves preocupações, como bem o demonstrou ha pouco o excellent estudo, feito, com mão de mestre, pelo distincto publicista, o sr. Anselmo de Andrade.

O que pretende fazer a nova associação, tentou-o ha poucos annos a *Propaganda de Portugal*, á qual não falaram nos primeiros tempos, nem adhesões, nem collabores dedicados. Depois... o fogo fatuo do entusiasmo da primeira hora apagou-se. Rarearam as fileiras dos carolas e o retrahimento geral succedeu ás velleidades de acção. Ou não fossemos portuguezes!

Para esse desengano contribuíram variadas causas de ordem geral. Seria delicado enumerar-as quem não quer pôr pé no terreno candente da politica. Era pouco propicio o momento para a empresa.

Se-lo-á mais a hora presente? Poderão os iniciadores da nova cruzada acordar iniciativas latentes, fortalece-las pela associação a ponto de se imporem á paixão politica, dominando-a em nome da suprema lei, que é a salvação do paiz?

Não formularei a resposta a esta interrogação, porque mentiria á minha consciencia, se escutasse os oraculos do optimismo e faltaria aos deveres de patriota deixando de esperar, contra toda a esperanza, mesmo nas horas do mais cruciante pessimismo. O nosso dever de portuguezes é o trabalho indefesso a bem do paiz, ainda quando estivessemos convencidos da inutilidade do nosso esforço, muito mais não o estando. Não poucas crises graves atravessou a nossa nacionalidade, resurgindo porem e aviventando-se pelo esforço patriotico.

Porque não se congregarão agora os bons portuguezes no esforço que demanda a crise presente, em que a nossa autonomia sossobrará infallivelmente, se não debellarmos a tempo o mal?

Pedimos tudo ao Estado; delle tudo esperamos, suppondo-o possuidor da varinha magica empunhada outrora pelas fadas. Continuamos esperando a nau dos quintos, esquecidos de que o oiro o havemos de arrancar do solo nacional pelo trabalho, e de que a iniciativa audaz e persistente é a unica fada possuidora da varinha do condão ou da celebre cornucopia da abundancia.

E' outro o lemma da Associação do fomento. Pretende provocar um exame da consciencia nacional, um balanço cuidadoso da nossa situação economica, um estudo intelligente de pathologia social, que descubra o mal e aponte o remedio. E depois de feito esse balanço de necessidades

e recursos, de males e remedios, em vez de cruzar os braços à espera da acção do Estado, procurará supri-la onde é indispensavel, oriental-a onde seja precisa.

Uma vez dirá ao Estado que o maior serviço que pode prestar é a obediencia à formula conhecida — *laissez faire, laissez passer*; outras convidá-lo-á a operar, mas com juizo, reflexão e espirito de sequencia. Se porém elle estorva as iniciativas uteis e actua desconcertadamente, como poderá o paiz viver e progredir?

Primeiro que tudo importa gravar nas consciencias o axioma, para muitos extranho, de que o paiz é de todos nós; que todos temos nelle logar, direitos e deveres; que na obra da sua revivescencia o que é preciso é competencia e patriotismo. Fazer isto não é invadir a politica, é opôr-lhe barreiras necessarias.

Em segundo logar só se deve deixar para a acção do Estado o que transcende as forças da iniciativa privada, com uma condição porém, que esta se não encontre manietada por mil prisões burocraticas, por bysantinismos legais, por vexames tributarios.

Em terceiro logar é preciso que o Estado deixe de ver sómente materia collectavel e inimigos merecedores de todas as suspeições nas emprezas que chamam capitaes à obra necessaria do fomento. Seja fiscalizada a acção destas; acautellem-se os interesses privados e publicos compromettidos na sua obra; que o parapeito protector se não torne porém barreira, nem o amparo empencilho.

Onde a lei seja obstaculo a uteis iniciativas, modifique-se sem receio de suspeições, às quaes deve ser sobranceira a coragem civica dos homens publicos. Postos os problemas em plena luz, que importa que das trevas surjam os latidos da malsinação?

Onde a acção do Estado é precisa, vêja-se até onde ella é possível, dentro da medida dos recursos existentes; definido esse limite, caminhe-se rapidamente ao seu encontro, com prudencia, mas sem pusillanimidade criminosa, nem delongas deploraveis.

Pela palavra e pela escrita actue-se sobre a opinião, esclarecendo-a e orientando-a para o esforço pratico, aliás não tardará o entusiasmo do inicio a succumbir perante a inanidade da rethorica palavrosa.

Para que esse escolha se evite preciso é que se não queiram atacar ao mesmo tempo mil questões, nem resolver de uma assentada todos os problemas.

Escolha-se uma meia duzia de empreendimentos uteis, praticos e realisaveis; removidos os obstaculos, conseguido o objectivo, cobrará a Associação no exito dessa primeira etapa, auctoridade e forças para novos cometimentos.

Exemplifiquemos. Duas obras de altissima importancia são necessarias no norte do paiz, entre muitas outras que não quero agora enumerar: o desenvolvimento da viação accelerada e a conclusão do porto de Leixões.

Dos caminhos de ferro a construir, estão uns a cargo do Estado, que deve recorrer ao credito para obter os capitaes necessarios. Para outros ha empresa formada, cuja acção depende apenas de algumas justas facilidades pedidas aos poderes publicos e às quaes respeita um projecto de lei ha pouco apresentado. Refiro-me às linhas do Alto Minho. Comece a Associação do fomento nacional por solicitar a prompta resolução do assunto; se a conseguir, terá prestado relevante serviço.

Quanto ao porto de Leixões, ha quasi 20 annos que se protela a solução.

Desde a lei de 1889 tem-se succedido os estudos e os alvitres. As lições de coisas sobrevem desoladoramente eloquentes umas após outras. Em pouco tempo tivemos a cheia de 1909 varrendo todas as embarcações do Douro, e evidenciando que não se faz porto seguro de um rio torrencial, e agora lá está a barra fechada pelo *Hersilia* a demonstrar que não póde ser aquella a entrada de um

porto commercial proporcionado às legitimas exigencias do Norte do paiz.

Pois não será tempo de dotar as linhas do Minho e Douro, e suas afluentes portuguezas e espanholas com uma boa testa maritima? Póde alguém, de bôa fé ou livre de obsessões, deixar de vêr que só em Leixões está a solução do problema?

Não offerece o trafego commercial base segura para a solução dos encargos que trarão as obras necessarias?

Não poderá ser convidada a desempenhar a sua missão a Companhia das Docas, á qual se deve á iniciativa recente da elaboração de um bello projecto do porto commercial? Não será um crime de lesa-nação o adiamento da solução necessaria?

Pois bem: tome a novel Associação essa causa a peito e provoque uma corrente de opinião que se imponha aos poderes publicos.

No Sul, está pendente a questão do estabelecimento de um porto franco em Lisboa e a da construcção de varias vias ferreas, como a de Portalegre, de Reguengos e de Cezimbra. O mesmo podemos dizer da região do Centro. Muito pode fazer a Associação se estudar esse problema e promover a solução necessaria. Não faltam para isso recursos pecuniarios; o que tem faltado é boa orientação politica e continuidade de acção governamental.

Vêja-se nesse problema de viação o que deve incumbir ao Estado, e o que rasoavel e equitativamente pode ser comettido a emprezas, quer creadas de novo, quer existentes, com as quaes se podem negociar accordos vantajosos.

Porque não lembrarei tambem o problema instante, de urgencia indeclinavel, da telegraphia sem fios, ao qual anda ligado o desenvolvimento do trafego dos nossos portos?

Trabalhe por outro lado a *Propaganda de Portugal*, especializando a sua acção no campo, aliás vasto, do excursionismo, fonte certa de enormes proventos. Que a nova entidade que se pretende crear estimule a actividade das agremiações existentes, sem rivalidades mesquinhas.

Seja energico, perseverante e bem orientado o esforço que se pretende exercer, traduzindo em actos adequados às necessidades do momento a exhortação do D. João I, nos campos de Aljubarrota.

*Pelejae, portuguezes, que a esperança
Da salvação está na vossa lança.*

Essa pugna incruenta, sobranceira às mesquinhas paixões politicas, será um facto positivo de incalculavel alcance, afirmando por actos o patriotismo de largas vistas e inquebrantaveis esperanças.

J. Fernando de Sousa.

Consulta

(Conclusão)

Mais graduações podem dar-se, mas os principios acciites para duas podem applicar-se a um maior numero.

Nessas circumstancias, em logar de uma tabella unica, admittem-se duas em que as percentagens do imposto crescerão menos rapidamente do que na acabada de encontrar.

Se isso se tornasse necessario, ficaria traçado o methodo para fragmentar, entre os dividendos de 20 e 100 contos de réis, o augmento com tantas tabellas parciaes quantas se julgasse conveniente.

Assim, deixando generalidades e fixando já o valor de 50 contos de réis, vejamos como proceder arbitrando approximadamente a 50 contos 30 por cento para o valor do imposto a cobrar.

Entre 20 e 50 contos, crescendo ainda a progressão de quinhentos em quinhentos mil réis, temos

$$\frac{50:000\$000 - 20:000\$000}{500\$000} = 60$$

Ou contando com o valor 20:000\\$000, ao todo, 61 termos.

Ha pois que inserir 59 meios entre os valores 23,9 por cento e 30 por cento (valor approximado).

Applicando a fórmula (3) virá

$$n' = \frac{30 - 23,9}{59 + 1} = 0,101666 \dots$$

ou ainda uma dizima periodica mixta.

Claramente esta razão não é facilmente adaptavel na pratica, motivo por que acceitamos apenas

$$n' = 0,1$$

A percentagem correspondente ao dividendo $D = 50$ contos de réis será pois

$$23,9 + 60 \times 0,1 = 29,9$$

Formulamos portanto a tabella seguinte:

Tabella segunda

Dividendos D	Percentagens I do imposto
20:000\\$000	23,9
20:500\\$000	24,0
21:000\\$000	24,1
21:500\\$000	24,2
22:000\\$000	24,3
22:500\\$000	24,4
23:000\\$000	24,5
23:500\\$000	24,6
.....
50:000\\$000	29,9

Tambem cabem agora, e com mais razão, as considerações que fizemos ao concluir a primeira tabella. O enfado cresceria de ponto por se tratar de maior numero de termos e porque uns differiriam dos outros apenas de uma unidade decimal.

Imagine-se pois a moedeira de escrever nada menos de 61 vezes o algarismo 2, dez vezes o algarismo 4 e outras tantas os seguintes, isto só na columna dos I.

Por isso umas fórmulas são aqui tão precisas como o pão para a boca, se derem licença os senhores manipuladores em grêve.

Primeiramente aquella segundo a qual se encontra a ordem n' do termo correspondente a D expresso em contos de réis será

$$\frac{D - 20:000\$000}{1:000\$000} \times 2 + 1 = n' \dots (7)$$

e aquella com que se acha o valor de esse termo é ainda uma applicação da fórmula (5), mas com os seguintes valores

$$23,9 + (n' - 1) \times 0,1 = I \dots (8)$$

Dissemos anteriormente que tomaríamos como terceira classe os valores de D comprehendidos entre 50 e 100 contos de réis e a percentagem a cobrar neste ultimo valor equivaleria approximadamente a um terço do dividendo.

Ora entre 50 e 100 contos de réis, a progressão arithmetica de 500 em 500 mil réis dá 101 termos, se se contar tambem com o valor de 50 contos de réis.

A razão crescente dos I na tabella anterior era de 0,1.

Tomemos para esta, não metade daquelle valor, mas o que baste para arredondar a percentagem correspondente a 100 contos de réis.

Para satisfazer a essa condição teremos

$$I = 29,9 + (101 - 1) \times 0,051 = 35$$

Pouco excede a obstruza 33,3333.... e dá um valor redondo para o ultimo termo acceito.

Adoptando pois a razão $r = 0,051$, formularemos a tabella seguinte:

Tabella terceira

Dividendo D	Percentagens I do imposto
50:000\\$000	29,9
50:500\\$000	29,951
51:000\\$000	30,002
51:500\\$000	30,053
52:000\\$000	30,104
52:500\\$000	30,155
53:000\\$000	30,206
53:500\\$000	30,257
54:000\\$000	30,308
54:500\\$000	30,359
55:000\\$000	30,41
.....
100:000\\$000	35,0

Olhar para esta amostra de tabella causa medo, quanto mais proseguir no calculo della.

Por isso bem mais facil se torna applicar formulas que essencialmente não divergem das (7) e (8) já achadas.

De facto, a da ordem n'' é da forma seguinte:

$$n'' = \frac{D - 50:000\$000}{1:000\$000} \times 2 + 1 \dots (9)$$

a da percentagem I é

$$I = 29,9 + (n'' - 1) \times 0,051 \dots (10)$$

Pede o sr. Consultante applicações numericas exemplificativas das formulas encontradas, mas certamente os leitores da *Gazeta* hão de reclamar se virem mais calculos, só para interessar o fisco.

Por isso darei o caminho a seguir numa unica applicação e claro está que as outras, *mutatis mutantis*, se effectuarão da mesma maneira.

Seja

$$R = 98:627\$800 \text{ réis.}$$

Temos por conseguinte

$$R - A = 78:627\$800 \text{ réis}$$

A formula (2) dá

$$78:627\$800 - \frac{78:627\$800 \times 40}{100} = 47:176\$680$$

Por se não admittirem senão multiplos de 500\\$000 réis para o valor de D, temos que procurar a percentagem correspondente a

$$D = 47:500\$000 \text{ réis}$$

A tabella que se applica é pois a segunda ou as formulas que lhe correspondem, isto é, para n' vem

$$n' = \frac{47:500\$000 - 20:000\$000}{1:000\$000} \times 2 + 1 = 56$$

Organizemos a tabella tomando como exacto este valor e partindo d'elle para o extremo superior ou 50 contos.

Dividendo D	Ordem correspondente	Valor da percentagem I
48:000\\$000	57	29,5
48:500\\$000	58	29,6
49:000\\$000	59	29,7
49:500\\$000	60	29,8
50:000\\$000	61	29,9

Entrando com o valor n na formula (8) temos

$$23,9 + (56 - 1) \times 0,1 = 29,4$$

que é exacto, como se vê completando a ultima columna da tabella acabada de ler.

A importancia a cobrar pelo fisco deve ser

$$\frac{47:500:5000 \times 29,4}{100} = 13:965:5000 \text{ réis}$$

Em todo o caso, elle ha de ter artes de arranjar uns addicionaes, uns complementares, uns supplementares, uns extraordinarios, numa palavra, toda a gamma dos adjectivos que accrescentam a verba referida, mas isso já não entra na consulta.

Se generalizarmos os calculos, veremos que tudo se reduz a uma regra que precisa de muitas palavras para se enunciar, mas que pode exprimir-se da maneira seguinte:

1.º Distribuir os dividendos em classes diversas partindo do menor valor.

2.º Fixar o valor da razão arithmetica segundo a qual crescem os dividendos, o que dá o numero de termos em cada classe.

3.º Fixar a percentagem minima a cobrar pelo valor minimo.

4.º Escolher uma percentagem maxima approximada para o mais alto valor da primeira classe.

5.º Procurar a razão arithmetica do numero de termos a inserir, mas se der uma fracção decimal muito extensa, tomar apenas a primeira, ou quando muito as duas ou tres primeiras decimaes e com esse valor fixar definitivamente a percentagem maxima da progressão do imposto.

6.º Para encontrar as percentagens intermedias nesta primeira progressão, procurar primeiro a ordem n do dividendo na respectiva progressão, dividindo-o pelo minimo valor, diminuir n de uma unidade, multiplicando o resto pela razão da progressão das percentagens e juntando o producto á percentagem inicial correspondente ao valor minimo.

7.º Para as classes subseqüentes toma-se como termo inicial o mais elevado da classe immediatamente anterior, procede-se da forma indicada no numero 5.º para encontrar a razão arithmetica dos termos a inserir entre este primeiro termo e o mais elevado da classe.

8.º As percentagens intermedias encontram-se procurando primeiro o resto da differença entre o valor do dividendo e o termo inicial da classe, dividindo pela razão da progressão dos dividendos e juntando uma unidade, por pertencer a esta progressão o termo mais elevado da anterior. Achada a ordem que o dividendo tem nesta progressão, applica-se o processo apontado no sexto numero desta regra desde que se conhece n .

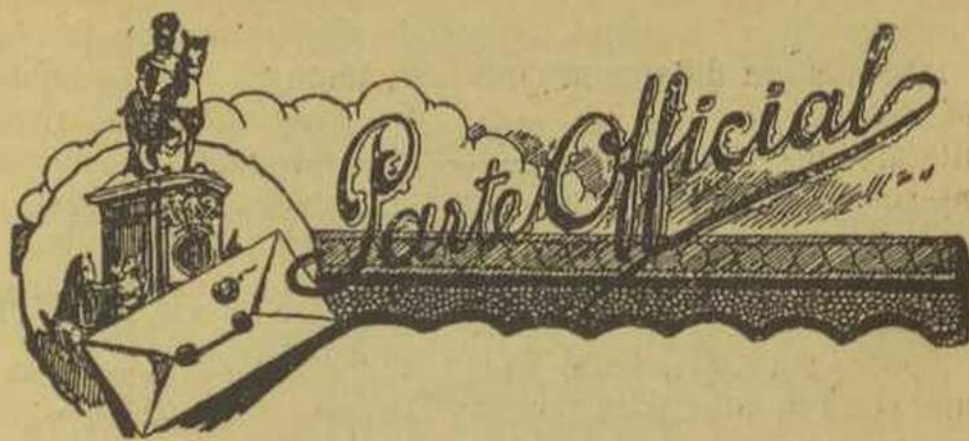
Como o sr. Consulente pode ver, não ha difficuldade alguma nem sequer materia nova nesta singela applicação arithmetica e bem possivel é que os economistas tenham dado até um nome especial aos impostos calculados desta maneira, porque prodigos em nomenclaturas são elles e até em procurarem a quintessencia do significado das palavras.

Não vale a pena todavia, rebuscar opiniões alheias para sabermos que arrombamos portas abertas.

Fiquemos pois nesta sciencia que é sem duvida bem mais comeseinha do que a daquelle judeu portuguez que, escrevendo na Inglaterra, se denominou a si proprio de boa pessoa, que se chamava David Ricardo e que dizem que foi um economista.

Nunca li obra alguma delle e só vagamente me recordo de umas regrinhas a que chamou a sua sciencia.

Mello de Mattos.



MINISTERIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido presente ao Governo da República Portuguesa o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de remodelação completa das suas tarifas de pequena velocidade, tanto geral como especiais, e de algumas alterações á tarifa geral de grande velocidade, actualmente em vigor na rede de linhas que explora: há por bem o mesmo Governo da República, tendo ouvido o parecer do conselho de tarifas datado de 18 de Novembro findo, aprovar o mencionado projecto, ficando porém bem definido que, nos preços estabelecidos nas mesmas tarifas, quer para grande, quer para pequena velocidade, se acha comprehendido o imposto de trânsito de 5 por cento que a Companhia tem de cobrar para ser entregue ao Estado.

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

Paços do Governo da República, em 8 de Dezembro de 1911.—
O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

Vasconcellos Porto

Ao terminar o anno, recebemos deste nosso illustre amigo e antigo companheiro dos trabalhos ferroviarios e jornalisticos, uma affectuosa carta em que, fundando-se na falta de justificação do seu nome na cabeça da nossa *Gazeta*, na qualidade de engenheiro consultor, nos pede que o exoneremos desse cargo.

Já ha um anno receberamos do distincto engenheiro igual pedido, a que não accedemos então por esperarmos que a sua ausencia de Lisboa fosse temporaria, e muito nos custar retirar o nome do Sr. Porto do nosso jornal, que tantos serviços e tantas provas de sympathia lhe deu sempre.

Hoje a situação mudou, e se bem que é muito—e igual—o nosso pesar por esse facto, achamos de toda a razão a insistencia do sr. Vasconcellos Porto, visto que, conservando-se s. ex.^a longe de Lisboa, não podemos fortalecer-nos do seu bom e intelligente conselho, como o faziamos noutro tempo, quando se tratava de assuntos da technica ferroviaria, em que s. ex.^a tão distincto logar exercia.

A HORA OFFICIAL

Voltamos a repisar no assunto, porque não é demais tudo que tenda a ter o publico bem prevenido de que, no dia 1 de Janeiro, a hora de todos os relógios no paiz deverá ser adeantada 37 minutos, para entrarmos na combinação internacional da hora da Europa Occidental.

Esta modificação tem sua importancia no serviço dos caminhos de ferro, por motivo das ligações com as linhas dos paizes estrangeiros e tambem, até certo ponto, por se acabar o mau costume dos relógios interiores das estações andarem atrasados em relação á hora local, como que a significar que somos um paiz em que tudo anda atrasado, 5 minutos pelo menos.

Se fosse só isso!...

Por causa daquelle differença são reformados, como dissemos, em 1 do proximo mez, todos os horarios das linhas ferreas portuguezas.

No mais, a differença de 37 minutos em pouco influe na vida dos povos e até isso já foi explicado num artigo litterario do Sr. Nunes da Matta, que o *Diario do Governo* inseriu e em que se demonstra que quem almoça hoje ás 10 póde, vista a mudança da hora, almoçar mais tarde...

Já monsieur de La Palisse tinha dito coisa parecida, mas não veio no *Diario* official.

Outro correspondente dum jornal diz que ninguem tem que fazer modificações nos seus habitos, bastando que se pratiquem os actos da vida á mesma hora que hoje, sem alteração.

Tambem não é tanto assim.

Nas officinas que abrem ás 7 horas, no inverno, o operario começava a trabalhar ao nascer do sol ou pouco menos; ora, como a terra ha-de continuar a girar em volta do sol na sua marcha ordinaria, o astro rei não adianta o relógio e continuará a nascer para nós á hora d'hoje, isto é 7^h,17' em 1 de janeiro, 7^h,13' em 11 e 7^h,6' em 21. Portanto, quando elle nascer nesses dias do proximo anno, serão nos nossos relógios, 7^h,54'; 7^h,50 e 7^h,43'; e assim, ou a officina começará a funcionar de noite ou terá que modificar a hora de entrada do pessoal.

Outra modificação, nos horarios dos comboios, é feita como já dissemos tambem, desde 1 de janeiro, tal é a da contagem das horas de 0 a 24 desde a meia noite.

Esta alteração é facultativa, e não obrigatoria, no decreto de 26 de maio ultimo, no que entendemos se andou muito bem, dizendo-se que a contagem das horas, por este systema, é apenas *válida*, e explicando o relatorio que o processo de contagem «deve ser *permittido* mas não acha a commissão conveniente tornal-o obrigatorio» e classificando-o de «accessorio dispensavel e ainda prematuro».

Não obstante as direcções entenderam adoptar o systema, não seguindo o exemplo da França, em que o *Bureau de Longitudes* o mandou adoptar desde 1900, sem que, todavia, o paiz se resolvesse a isso até hoje.

Por parte da nossa *Gazeta* manteremos o horario que nella inserimos, segundo o systema actual, unicamente com a modificação do meridiano, e mais tarde adoptaremos a nova contagem.

Diz o proverbio que não é pelo muito madrugar que amanhece mais cedo, e agora com mais razão o recordamos, visto que pela adopção da nova hora official, passa a amanhecer mais tarde.



X

A vinha na Suissa. — Um novo processo de afastar as neves. —

Montreux e os seus attractivos. — Lausanna. — Um bom hotel.

— Evian. — Uma construcção enorme em cinco mezes.

Uma das coisas que impressiona o viajante que percorre, agora, este lado da Suissa, é a abundancia da cultura de vinha que cobre todos os terrenos expostos ao sul. Nas centenas de kilometros de toda a margem direita do Rhodano, a Suissa fez plantar vinhedos, e como a sua exposição, abrigada do vento norte pelo macisso central, o Oberland Bernois, e aquecida pelo sol que lhe bate de chapa, torna estes terrenos proprios para aquella cultura, a Suissa vae-se assim libertando, em parte, de ser subsidiaria da França para a aquisição dos vinhos de mesa, tintos, e da Allemanha para os brancos, typo Rheno.

E depois, como não é paiz que aspire a vaidades de paiz vinhateiro, não se importa em acreditar a origem e vae dando aos seus hospedes aquelles vinhos como estrangeiros, para, já se vê, os carregar mais carinhos.

A meio dos grandes vinhedos destacam-se, aqui e ali, uns tubos pretos de ferro, mais largos na abertura, postos ao alto, que nos fazem pensar qual será a sua applicação.

Espantallo para pardaes não é possivel; estufas para o aquecimento das terras tambem não parece, visto a distancia em que estão uns dos outros. Só depois viemos a saber que são canhões, com os quaes os agricultores afastam as tempestades de granizo de lhes devastarem as vinhas.

Quando a athmosphera se carrega de neves, proximas a cair, dispara-se contra as nuvens um tiro de dynamite que faz dissipar as grandes massas de neve, reduzindo-as a chuva que não prejudica os campos.

A linha ferrea toma a margem do lago e nella se conserva durante a passagem até Montreux, um dos troços mais animados daquella região.

Seja verão, seja inverno, emquanto no resto da Suissa ou os forasteiros desapareceram ou se vão substituindo os veraneadores pelos que se entregam, no inverno, aos desportes sobre a neve, naquelle bello pedaço da margem de Lemán a animação nunca acaba. Succedem-se as estações e os estrangeiros ficam, uns pelos confortos que ali encontram, outros pelas distracções que são continuas; outros ainda porque fazem ali o centro de descanso para as excursões hibernaes, tornadas muito faceis pelas numerosas communicações que Montreux vae tendo em todas as direcções.

Além da linha ferrea que corre á beira do lago e põe Montreux em facil communicacão com Lausanna, Genebra e França, para um lado, as linhas do Monte Branco e da Saboia e a Italia para o outro, a pouca distancia de Montreux parte, de Territet, a atrevida linha das montanhas de Naye; de Montreux mesmo sae outra que vae encontrar esta em Glion; dali sae tambem a famosa linha que, por Les Avants e Zweisimmen, vae ao lago de Thun.

Em posição abrigada dos ventos e dos gelos do norte, Montreux mantem um clima quasi temperado, no inverno, o que lhe vale sustentar abertos todos os seus hoteis, o casino com excellentes concertos, regidos por um distincto maestro portuguez, e nas suas ruas e parques a animação, as ricas equipagens, as elegantes damas passeiando.

Montreux, propriamente, é a reunião de tres communes (como quem diz tres dos nossos concelhos) comprehendendo umas dez localidades, entre cidades e pequenos lugares disseminados por toda a encosta.

Finalmente é uma estancia deliciosa, com todos os attractivos para reter ali o viajante de passagem.

A meia hora de distancia por um dos oito expressos diarios ou a uma hora pelos mixtos ou pelo vapor do lago, temos Lauzanna, outra cidade de permanencia annual, na região do Lemán.

Menos movimentada, mais commercial que de villegiatura, é, como cidade, mais importante e offerece uma vida mais calma.

Os seus hoteis estão tambem abertos todo o anno, e embora não sejam tão faustosos como os de Montreux, alguns são enormes e do mais aprimorado gosto.

De entre os mais modestos, sem deixar de ser dos melhores, destacaremos um ao qual nos chamava o nome do seu proprietario, um distincto suiso que esteve em Lisboa como director do *Avenida Palace*.

Este activo e intelligente hoteleiro tomou o já acreditado hotel *Mont-Fleuri*, na avenida de Ouchy e ampliando-o, melhorando-o, tratando, com a sua competencia, de reunir todos os confortos e todas as commodidades para

agradar aos seus hospedes, fez delle uma estancia encantadora.

O serviço de mesa é primoroso, um dos melhores da Suissa, com a vantagem do intelligente hoteleiro caprichar em só empregar os melhores artigos para a sua preparação. Os quartos espaçosos, havendo alguns de que se gosa largo panorama sobre o lago e o Monte Branco.

Depois, temos ali quem conheça os nossos costumes e a nossa lingua, o que, muito util para quem não seja pratico do francez, não deixa de ser agradável para quem, não tendo essa difficuldade, goste de desferrujar a lingua, falando o nosso idioma.

Os nossos leitores já sabem que não fazemos estas recommendações pelo menor interesse, mas simplesmente quando entendemos que, fazendo-as, prestamos um serviço aos leitores.

Passa-se ali uma semana bem agradável, sem que o visitante se enfatie, porque ha bons theatros sempre abertos e funcionando todas as noites, e para de dia ha o importante museo; a cathedral; a bibliotheca (280.000 volumes); a ida ao *Signal* de onde se gosa um panorama vastissimo, havendo tambem um bello parque; o aspecto da cidade, tambem agradável, com as suas ruas ingremes, as differenças de nivel, as suas elegantes pontes, uma das quaes foi inaugurada em 1905, alguns edificios grandiosos, como os palacios do Correio e do Banco Cantonal e dentro de um anno haverá que notar tambem o da estação do caminho de ferro, que vae ficar um verdadeiro edificio monumental.

Pelo funicular, ou pelo carro electrico, desce-se a Ouchy, á beira do lago, onde, na frente de faustosos hoteis, se prolonga um delicioso caes ajardinado que constitue um agradável passeio nas tardes e noites de verão.

D'ali partem os vapores para diversas direcções entre as quaes a da travessia do lago, a Evian, costa franceza, importante estação thermal, visitada, no verão, pela alta sociedade franceza, onde se dão grandiosas festas no seu casino, um dos mais notaveis no genero.

É notavel até para nós, agora que elle vae renascer completamente transformado, por nos afirmar como naquelles paizes se trabalha activamente.

O antigo casino occupava uma area de não menos de 3 a 4.000 metros quadrados, formando grandes salões de bailes e concertos, salas de jogo, restaurante, cosinhas, salas de leitura e de conversação, etc.

A empresa exploradora resolveu reformal-o por completo, e, tendo terminado a epoca em 30 de setembro, em 1 de outubro começou a demolição. Pois estivemos ali no dia 12 e quasi tudo estava por terra já.

Mostraram-nos o plano da reedificação, que é grandioso, ficando um verdadeiro palacio de fadas, e tudo estará concluido em 1 de maio, data em que se fará a inauguração.

Será pois feita simplesmente em quatro mezes e meio toda aquella edificação enorme e luxuosa, cobrindo uma tão vasta area e obedecendo a todas as exigencias de luxo e conforto a que hoje é uso attender, em installações deste genero.

No nosso paiz haveria sem duvida que contar com alguns annos.



UMA PATENTE CARA

Segundo os jornaes americanos, o Sindicato Ferroviario do Oeste Americano adquiriu por 17 milhões e meio de dollars ou seja uns 17:500 contos de réis, a patente «Galil» de travessas de cimento armado para linhas ferreas.

É a patente que mais cara se tem vendido, até agora, em todo o mundo, dizem aquelles jornaes.

Tambem nos parece, mas não nos esqueçamos de que são os jornaes da America que o dizem...

TRACÇÃO ELECTRICA

Portugal

Segundo nos consta, o sr. D. Faustino Prieto, director da «Electra del Minho», empreza que se propõe fornecer energia electrica em todo o Minho, não só para illuminação mas tambem para tracção, vae aproveitar para esse fim as aguas do Lima, embora este rio não tenha nenhuma queda d'agua que possa originar uma força hydro-electrica da intensidade precisa.

Para supprir este inconveniente conta o mesmo senhor fazer derivar a agua do rio na proporção 7.000 litros por segundo, o que garante uma força de 8.000 cavallos, approximadamente.


Já se abriu um canal de onze kilometros de extensão, perfurando-se oito tunneis em terreno granitico de grande dureza, alguns dos quaes já estão completamente construidos, e outros bastantes adeantados. A largura e altura destes tunneis é de tres metros, attingindo alguns, em comprimento, 490 metros.


Estão egualmente construidos seis edificios para machinas e outras applicações, e uma estrada de 26 kilometro desde Touvedo, Ponte da Barca, até ao local das installações geraes, em Cidadelha, freguezia de Lindoso.

Em fim do proximo anno ou principio de 1913, é provavel que as novas officinas já possam fornecer energia electrica.

A sua distribuição, em toda a provincia do Minho, será feita por duas linhas de transporte sobre suportes de ferro, partindo ambas de Ponte da Barca e seguindo uma pelos Arcos de Val-de-Vez, Ponte do Lima, Vianna do Castello, Espozende, com derivação para Barcellos, Fão, Pova de Varzim, Villa do Conde e Leixões; e a outra por Villa Verde, Braga, Guimarães, Santo Thyrso e Porto-Campanhã.

As despesas effectuadas até agora montam a 300 contos de réis.

 A Empreza Hydro-Eletrica do Varoso, vae, ao que nos consta, por estes dias apresentar ao governo, o projecto do caminho de ferro electrico da Regoa a Lamego, que se propõe construir.

 Projecta-se estabelecer uma linha de tremvias electricos, para transporte de passageiros e mercadorias, nas estradas do concelho de Alemquer, partindo da estação de Caminho de ferro do Carregado.

Italia

Projecta-se construir uma nova linha electrica entre Varese-Sesto Calende.

Numa grande reunião, a que concorreram 150 delegados das comunas, foi resolvido por unanimidade apoiar o projecto.

Brazil

Em Pirajú, S. Paulo, vae construir-se uma linha de tremvias electricos ligando aquella cidade com Fartura e outras circumvisinhas e vindo até ao districto de Sarutaiá, ponto de convergencia de diversas zonas importantes.

Vão começar em breve os trabalhos de montagem das officinas, que fornecerão tambem energia para illuminação e para as industrias locais.

Estados Unidos

A Companhia «American New York» vae principiar os trabalhos para a construcção de um caminho de ferro electrico de 900 kilometros de extensão, atravessando o Estado de S. Luiz.

A nova linha deve estar concluida dentro de seis mezes.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Já foi approvedo pelo Governo o projecto de remodelação das tarifas internas de pequena velocidade e algumas alterações na tarifa geral de grande velocidade que pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes lhe havia sido submettido, conforme tivemos occasião de referir.

Deu motivo a esta reforma de tarifas a cessação, desde março ultimo, da isenção do imposto de transito nas linhas de Norte e Leste, que é de 5 %, e que desde esse mez a Companhia tem de dar ao Estado.

O imposto de transito, estabelecido pelo contracto de concessão das linhas do Norte e Leste, incide em todos os transportes de passageiros e mercadorias, tendo deixado de ser cobrado nos transportes de mercadorias em pequena velocidade desde 1875, em virtude de uma lei pela qual foi decretada a isenção desse imposto naquelles transportes, pelo prazo de 36 annos, mediante a exigencia á Companhia de varios encargos, de que ella se tem desempenhado.

Terminado esse prazo e tendo a Companhia que prestar contas de tal imposto que, segundo todas as leis e regulamentos a elle referentes, incide sobre os preços de transporte e não sobre as receitas da Companhia, não podia esta deixar de passar a cobral-o do publico.

Impunha-se pois uma modificação de tarifas pela qual a Companhia pudesse dar cumprimento á determinação da lei, sem prejuizo das suas receitas, prejuizo que se elevaria a muitas dezenas de contos de réis se o não cobrasse do publico, como de direito.

Mas, o augmento de 5 % sobre os transportes na linha de Norte e Leste representaria um gravame bastante elevado para esses transportes, tendo além disso o grande inconveniente de obrigar a Companhia a ter de restabelecer o systema da divisão de taxas por linhas, processo posto de parte, com applauso geral, desde 1903 em que foram publicadas as tarifas que actualmente vigoram.

A divisão das taxas por linhas, com subordinação aos minimos de percurso e de cobrança previstos nas differentes tarifas, como se fazia antes da reforma de 1903, assegurava á Companhia, pela frequente applicação daquelles minimos, receita muito superior á que em egualdade de condições perceberia pelo processo hoje adoptado de taxa unificada.

Este ultimo processo, que trouxe para a Companhia grandes vantagens na simplificação para o seu serviço do complicado systema da tarifação antes usada, unificando o processo das taxas nas mesmas bases, tornou a tarifação mais equitativa para o publico.

Alterar agora este systema para voltar á antiga era retrogradar, e muitos inconvenientes accarretaria para a Companhia e para o publico.

Nesta ordem de ideias e não querendo a Companhia, a pretexto da cobrança do imposto de transito, ir aggravar os preços nas linhas Norte e Leste com os 5 %, procurou encontrar uma solução pela qual, satisfazendo, sem prejuizo seu, ás exigencias do Estado, attendesse ás conveniencias do publico. Assim, em vez de augmentar 5 % nos preços em Norte e Leste, elevou a 3,5 % os preços em toda a rede por ella explorada. Este coefficiente de 3,5 % foi deduzido do facto do producto dos transportes nas linhas de Leste e Norte ser de 70 % do producto dos transportes em toda a rede, e dahi o resultado de applicar 3,5 % em todos os transportes, ser egual á applicação dos 5 % apenas sobre os 70 % do producto geral.

Esta solução, que é sem duvida a mais equitativa que a companhia podia ter encontrado, dada a pequena influencia que vem a ter sobre os preços dos transportes e por conseguinte quasi nulla nos preços dos generos nos mercados, teve por parte do governo a acceitação a que tinha jus, e estamos certos a terá tambem da parte do publico, dada a sua completa justificação.

Para o leitor poder fazer uma ideia da pequena influencia que este acrescimo de taxas acarreta para o valor da mercadoria, basta-nos citar alguns exemplos:

Influencia sobre o preço de 1 kilo de carne limpa de gado bovino, vindo de Estarreja para o mercado de gados — réis 0,3.

Excesso sobre o valor de 1 litro de vinho commum, vindo de Santarem para Lisboa — réis 0,019.

Excesso sobre o valor de 1 arroba de batatas, ida de Ovar para Porto — réis 0,3.

Como estes exemplos, mil outros poderíamos apresentar. Poderá este insignificante acrescimo servir de pretexto ao commercio para elevação dos preços dos generos? — Parece-nos que não.

O imposto assim diluido torna-se quasi imperceptivel para o publico e representa uma boa receita para o Estado. Oxalá soluções como esta se podessem achar para todos os impostos.

*

Foi, como dissemos, a cobrança do imposto de transito a causa immediata da remodelação das tarifas de pequena velocidade da Companhia Portuguesa, mas não é só no englobamento desse imposto nos preços de transporte que consiste a differença para as actuaes tarifas. A nova tarifação que em breve, talvez ainda em janeiro, entrará em vigor, comquanto não represente uma remodelação verdadeiramente radical da existente, algumas alterações importantes apresenta, que bem mostram a boa orientação da Companhia.

Dentre essas alterações, algumas ha tendentes a beneficiar os preços, como por exemplo as dos transportes de machinas e alfayas agricolas, adubos e outras mercadorias de que mais adeante fallaremos ao occupar-nos de cada uma das tarifas; e outras no sentido de tornar as tarifas mais claras, incluindo nellas materia que se encontrava dispersa por varios Avisos ao Publico e disposições internas da Companhia e a substituição das actuaes tabellas de preços por quadros de preços por series, incluídos nas proprias tarifas; a ampliação da *Classificação Geral de Mercadorias* e das classificações das diversas tarifas especiaes; novas condições insertas na *tarifa de despesas accessorias* sobre a faculdade aos expedidores da reexpedição das suas remessas; criação de preços especiaes para estações das proximidades de Lisboa em vista da expansão da capital, e varias outras modificações, mais ou menos beneficiosas.

Dados estes ligeiros esclarecimentos que julgámos necessarios para elucidação dos nossos estimaveis leitores, passaremos a occupar-nos de cada uma das tarifas em particular, salientando as differenças que apresentam das actuaes.

Tarifa Geral

São incluídos nos quadros de distancias kilometricas, annexos á tarifa, todos os apeadeiros abertos á exploração depois de 1903.

Nas disposições relativas aos transportes em grande velocidade são feitas algumas pequenas alterações de forma e redacção, motivadas principalmente pelas modificações introduzidas na pequena velocidade.

Na parte relativa á pequena velocidade, além dos 3,5 % sobre as bases dos preços e á parte pequenas correcções de redução tendentes a aclarar as condições, as alterações são as seguintes:

Para o Capitulo XIII (Mercadorias) passou toda a doutrina da tarifa especial n.º 14, Capítulos I, II e III, bem como a do Aviso ao Publico de 1 de Abril de 1909 sobre taxas e condições a applicar ao transporte de mercadorias constituídas por massas indivisiveis de grande peso, de dimensões superiores ás do material e ainda muito volumosas e de pouco peso, visto tratar-se de disposições de caracter geral que devem, portanto, ficar expressas nesta tarifa.

Para as massas indivisiveis de 3:000 kilogrammas ou mais estabelecem-se na nova tarifa sobretaxas mais economicas do que as que estão em vigor, como se vê da seguinte comparação:

Sobretaxas a cobrar segundo a

	Tarifa 14 actual	Nova tarifa geral
Massas indivisiveis de 3:000 até 5:000 kilos	30 %	15 %
Massas indivisiveis de mais de 5:000 até 10:000 kilos	40 %	25 %
Massas indivisiveis de mais de 10:000 até 15:000 kilos	(ajuste prévio)	50 %

Pelo exemplo que segue se pode avaliar o importante beneficio que esta alteração representa para o publico:

Uma caldeira de ferro com o peso de 6:500 kilos, massa indivisivel, de Lisboa para Portalegre:

Pelo actual regimen paga pelo transporte 63\$370 réis; pela nova tarifa 57\$800 réis.

Mais importante ainda é a redução quando se dá o caso de, em vez da applicação da tarifa geral, corresponder a duma especial, como por exemplo na hypothese do transporte se effectuar entre duas estações que disfructem da tarifa n.º 10, como mais adeante veremos.

Para os volumes de comprimento superior a 6,5 metros, além de se simplificar o processo de taxa, tambem se beneficia o publico, pois apenas se mantem o minimo de 6 toneladas por cada vagão empregado, acabando-se com o recargo de 50 % sobre o peso effectivo de remessa.

E' eliminado o Capitulo XIV (Classe especial) que, actualmente, já se não applica, por os transportes de que trata se acharem regulados pelo Capitulo I da tarifa n.º 14, em vigor, e que passam ao art. 60.º da tarifa geral.

O Capitulo XV (Animaes) passa na nova tarifa a ser XIV. Apesar de estarem fixados na tarifa geral em vigor os maximos de carregamento por vagão, de cada especie de animaes, como se concede aos expedidores a faculdade de poderem á sua vontade exceder esses maximos, succede que elles abusam extraordinariamente desta regalia, do que resulta chegarem ao destino muitos animaes mortos, devido á excessiva agglomeração.

No intuito, pois, de evitar tanto quanto possivel taes abusos, estabelece-se na tarifa em projecto que os excedentes da carga maxima do vagão serão taxados como se fossem transportados isoladamente.

O capitulo XVI (Vehiculos e embarcações) passa a ser XV.—Ao preço de 63 réis por tonelada e kilometro apenas ficam sujeitos os carros de passageiros ou de carga, o material de incendios montado sobre rodas, as viaturas ou reparos militares, carruagens automoveis, os acroplanos, os dirigiveis e as embarcações.

As machinas, as caldeiras, as zorras, quer montadas ou não sobre rodas, as galgas ou cylindros compressores e as caixas de vehiculos, passam a disfructar dos preços da 1.ª classe do Capitulo XIII, o que representa um beneficio importante.

Classificação geral de mercadorias

Diverge da actual em incluir as rubricas correspondentes a animaes e em indicar as cargas minimas para vagão completo, que actualmente se acham estipuladas numa tabella especial.

Foram tidas em vista as alterações das tarifas especiaes e ampliadas e corrigidas diversas rubricas da Tarifa Geral.

Condições geraes de applicação das tarifas especiaes

Foram corrigidas de accordo com as alterações introduzidas nas diferentes tarifas. Como na Tarifa Geral, concede-se ao publico o direito de pedir qualquer reexpedição ou mudança de destino nas estações respectivas, que ficam habilitadas a satisfazer taes pedidos, evitando-se assim o incommodo de ter de os solicitar do Serviço Central.

Sobre reexpedições, estipula-se que a taxa total nunca pode ser inferior á taxa directa entre a primeira estação de procedencia e a de ultimo destino.

Tarifas especiaes

As bases dos preços de todas as tarifas foram augmentadas de 3,5 %, correspondente ao imposto de transito.

Tarifa n.º 1. — *Taras.* — Foram incluídas na sua classificação as seguintes rubricas novas:

Acafates; canellas (para fio); cintas de ferro usadas (precintas); gigos; precintas de ferro, de arame, etc., usadas; capitonnes ou camions dobrados ou desarmados e desmontados; jaulas para transporte de animaes, desarmadas.

Nas condições particulares incluiu-se uma nova condição, a 3.ª, permitindo-se a applicação desta tarifa a quaesquer taras, mesmo quando pesem menos de 100 kilos por metro cubico.

Foi tambem incluída nesta tarifa a concessão especial da applicação, por meio de reembolso, de preços especiaes, ás remessas de vidro procedentes de Marinha Grande para exportação por Lisboa ou Porto, como lhe competia, o que não representa nenhuma alteração ao que está em vigor, mas apenas remediar uma lacuna da tarifa actual.

Tarifa n.º 2. — *Vinhos, azeite, etc.* — Passa a ter só tres series de preços; a tarifa em vigor tem quatro series, acontecendo, porém, que os preços da 2.ª eram eguaes aos da 4.ª serie, apenas com a differença de para as mercadorias da 2.ª serie os preços das remessas de detalhe se applicarem por expedições do minimo de 500 kilos, ao passo que para as mercadorias da 4.ª serie se applicavam ás expedições do minimo de 50 kilos. Para simplificar supprimiu-se a 4.ª serie, passando a indicar-se na classificação os minimos de peso por expedição, que foram conservados os que se acham em vigor.

Como ha na tarifa em vigor a anomalia da 3.ª serie ter preços mais caros que os da 2.ª, inverteu-se a ordem das 2 series.

As bases dos preços especiaes A) B) e C) foram tambem augmentados dos 3,5 %.

Os preços A, applicaveis aos vinhos, vinagres etc., foram em virtude da expansão da capital, ampliados ás estações de Algés, Cruz Quebrada, Paço d'Arcos e Amadora, onde ultimamente se tem estabelecido importantes armazens de vinho.

Os preços B, e C, applicaveis aos transportes de vinhos e outros liquidos (mercadorios do grupo 1, 4 e 5) entre Lisboa e arredores e estações seguintes até Santarem e Cintra, foram tambem ampliados no ramal de Cascaes até Paço d'Arcos e na linha de Vendas Novas até esta ultima estação.

Destas ampliações resultaram importantes reduções, como a seguir se exemplifica:

Vinho de Torres Vedras para Amadora: Preço actual (Tabella 18) 840 réis por tonelada; pela nova tarifa (preço A) 750 réis por tonelada ou seja uma redução de 90 réis por tonelada.

Vinho de Santarem para Paço d'Arcos: Preço actual (Tabella 18) 1\$400 réis por tonelada; pela nova tarifa (preço B) 760 réis por tonelada, isto é, um abatimento de 640 réis por tonelada.

Azeite de Santarem para Cruz Quebrada: Preço actual (Tabella 15) 1\$662 réis por tonelada; nova tarifa (preço

C) 990 réis por tonelada, ou seja 672 réis a menos em tonelada. Todos estes preços são referentes a remessas de vagões completos.

Para expedições de 500 kilos também os abatimentos são importantes, por exemplo:

Vinho da Quinta Grande para o Caes de Santos: Preço actual (Tabella 13) 1\$740 por tonelada; nova tarifa (preço B) 880 réis por tonelada.

Azeite de Azambuja para Paço d'Arcos: Preço actual (Tabella 13) 1\$330 réis por tonelada; nova tarifa (preço C) 840 réis por tonelada, isto é: reduções de 860 e 490 réis por tonelada, respectivamente.

Na classificação desta tarifa foram incluídas as rubricas: *Absintho (aguardente de); alcool ethylico e orchata.*

A concessão do transporte gratuito de taras foi ampliada às estações de Algés, Cruz Quebrada e Paço d'Arcos, e foi ampliado a 90 dias o prazo máximo que pode mediar entre o transporte vazio e o cheio, para as remessas de *vinho e uva esmagada* quando destinadas a exportação.

Como se vê deste resumo, são bastantes e de grande alcance as melhorias introduzidas nesta tarifa, ao passo que o agravamento dos 3,5 % resultante do englobamento do imposto de transito nos preços, é, pode-se dizer, insignificante e não vai além de 0,075 % do valor das mercadorias, como, por exemplo, succede nos transportes de vinho, por vagões completos, de Vallado para Lisboa, cujo preço actual é de 1\$600 réis por tonelada e o da nova tarifa 1\$660 réis, ou seja um accrescimento de 0,05 em litro.

Nos transportes de azeite nunca chega a atingir essa percentagem.

Por exemplo: Expedições de vagão completo de Castello Branco para Lisboa: Pela actual tarifa 3\$705 réis por tonelada; pela nova tarifa 3\$835 réis, o que representa um augmento de 0,12 réis em litro ou 0,056 % do seu valor, calculando este na média de 213,6 réis cada litro.

Tarifa n.º 3. — *Madeiras, lenha, etc.* — Poucas modificações foram feitas nesta tarifa. Além do accrescimento nos preços, apenas foram incluídos na respectiva classificação as rubricas: *Fasquias de madeira ordinaria de construcção; lentisco; tojo secco; toros de madeira nacional de comprimento maximo d'um metro; rama de pinho; carasca (casca) de pinho; e eliminados os « andaimes de sarmados »* que passam á tarifa 8, como material grosso a utilizar nas construcções;

Modificada a condição 2.^a (peças de comprimento superior a 6^m,5) em harmonia com as alterações feitas na Tarifa Geral para as peças de grande dimensões. Simplifica-se assim o processo de taxa com beneficio do publico, pois deixa de exigir-se a sobretaxa de 50 % e apenas se sujeitam os carregamentos ao minimo de 6 toneladas por vagão empregado.

Foram incluídas na tarifa sob a designação de E) os preços que estavam regulados por um Aviso ao Publico para o transporte de madeiras de Praia para Lisboa e estações proximas. Estes preços foram ampliados no ramal de Cascaes, no trajecto até Pedrouços.

Nos quadros de preços A) B) C) e D) foram incluídos na mesma orientação dos já existentes, preços para o ramal de Cascaes, Carregado, Azambuja, etc., afim de proteger os transportes de madeiras para essas estações, e foram ampliados a Lisboa Caes dos Soldados os preços de transporte de lenha da linha do Oeste.

Tarifa n.º 4. — *Materias explosivas, inflamaveis e perigosos.* — Esta tarifa poucas alterações soffreu. Foram incluídas na sua classificação mais as rubricas:

Acidos perigosos não designados; canadol; carbite (carboneto de calcio); gazoleno; kersoleno; ligroina; petroleo em rama; photogenio; rhigoleno; turpentina.

O oleo de nafta passou para a nova tarifa 9, por estar nas condições do oleo de petroleo.

Estipula-se que o minimo para vagão completo dos acidos, quando transportados em garrações, seja de 5 toneladas, ou pagando como tal.

Tarifa n.º 5. — *Gado, por vagão completo.* — Como atraz dissemos, é quasi insignificante a influencia no valor da carne, do augmento nos preços, dos 3,5 %.

Mais algumas modificações foram feitas nesta tarifa, como a seguir indicamos.

No § 2.º de preços especiaes das fronteiras, foi supprida a fronteira de Marvão, pois que, os tranportes de, ou para além desta fronteira, são hoje regulados pela tarifa especial M. L. n.º 8 combinada com a Companhia Madrid Caceres-Portugal.

Foram suppridos os preços para transporte de gado em vagões pertencentes aos expedidores, por taes transportes passarem a ser regulados pela nova tarifa 14.

A tarifa em vigor permite que os expedidores carreguem em cada vagão qualquer numero de animaes. Esta condição tem dado em resultado que os transportadores abusam desta concessão, até o ponto de ser frequente morrerem bastantes animaes asphixiados e por outras causas devidas á excessiva agglomeração.

Na nova tarifa attendeu-se a evitar estes inconvenientes, limitando o numero de animaes a carregar em cada vagão e estipulando-se uma nova serie de preços por cabeça, para os excedentes dos carregamentos maximos. Estes novos preços foram estabelecidos na proporção correspondente a cada especie de animaes, segundo o numero de cabeças que, como maximo, se permite carregar em cada vagão. Também no projecto se prevê os casos dos carregamentos mixtos de animaes pequenos da mesma especie.

Tarifa n.º 6. — *Touros, animaes ferozes, etc.* — Na nova tarifa vem inserta nas condições relativas ao transporte das jaulas vazias, uma concessão de grandes vantagens para os interessados.

Pela tarifa em vigor, quando o transporte das jaulas vazias precede o transporte dos animaes, o preço especial por esta tarifa concedido para o seu transporte, só é applicavel quando o expedidor apresente justificação idonea de que as jaulas regressarão com animaes.

Como na pratica esta exigencia occasiona por vezes embarços aos expedidores, na nova tarifa estabelece-se que as jaulas, quando precedendo o transporte cheio, pagarão pelas tarifas correspondentes, descontando-se no pagamento do transporte em cheio, a differença entre o que houverem pago e o preço de 1\$000 réis por jaula, manutenção incluída.

Tambem, pela tarifa em vigor, o preço especial só era applicavel quando o transporte das jaulas se fazia entre as mesmas estações que o transporte dos animaes. Succedendo, porém, muitas vezes não serem as mesmas as estações de transporte dos animaes e das jaulas vazias, pela nova tarifa concede-se a applicação do preço de 1\$000 réis, sempre que as jaulas em vazio percorram numero de kilometros igual ou inferior ao dos animaes, e no caso das jaulas vazias effectuarem percurso superior ao dos animaes, só o excedente será taxado pela Tarifa Geral ou Especial n.º 1, conforme mais convenha ao expedidor.

Para simplificar o processo de taxa a applicar ás jaulas vazias, foi adoptado o peso theorico de 700 kilos por cada jaula.

Tarifa n.º 7 — *Mercadorias diversas.* — Foram nesta tarifa introduzidos preços novos, estabelecidos em bases proporcionaes aos dos preços em vigor, com o accrescimento é claro, dos 3,5 %, para alargamento da zona de protecção que sendo actualmente limitada a Torres Novas e Canha, attinge na nova tarifa Abrantes e Vendas Novas.

Desta ampliação resultam importantes beneficios para algumas mercadorias, como por exemplo:

Uma remessa de bacalhau, que pelo regimen actual paga de Lisboa para Barquinha 2\$938 réis por tonelada,

segundo a tarifa geral, passa, aproveitando do preço da tarifa 7, a pagar 1\$590 réis ou menos 1\$348 réis por tonelada.

Uma tonelada de mercearias, de Alcantara-Terra para Abrantes, paga actualmente pela tarifa geral 4\$385 réis e pela nova tarifa 7 pagará 3\$630 réis.

Entretanto o accrescimento que resulta do imposto de transito nos actuaes preços é pequenissimo, senão vejamos: 1:000 kilos de bacalhau de Lisboa para as Caldas da Rainham pagam actualmente 1\$690 réis; pela nova tarifa pagarão 1\$750 réis, ou seja um augmento apenas de 0,06 réis em cada kilo.

100 kilos de mercearias de Alcantara para Torres Vedras pagam 150 réis, passam a pagar 156 réis; a differença, como no exemplo acima, é de 0,06 réis por kilo.

Importante tambem é a ampliação feita na classificação desta tarifa. Nellas foram incluídas mais as rubricas:

Azul de cobalto, cabelo de cabra, cacau artificial, chapas de chumbo para pilhas e para accumuladores electricos, chloreto de ammonio, bacias de ferro esmaltado, banheiras de ferro esmaltado, confetti (papelinhos), escabeches, falcassa, fios de trapo sujos, linhaça (farinha de), folha de Flandres estampada ou litographada, hydrato de potassio, hydrato de sodio, ovas de peixe salgadas em salmoura ou prensadas, pello de cabra, pilhas electricas, tinta de escrever, rédes para pesca, retalhos de alfaiate, talheres (excepto os de metaes preciosos), tinas de ferro esmaltado, vassouras e capitonnes montados ou não sobre rodas e carregados com mobilia.

A rubrica *Camions com mobilia* que existe na tarifa actual foi alterada como segue: *camions montados ou não sobre rodas e carregados com mobilia*, o que é importante pois evita o trabalho de ter de tirar as rodas aos camions ou capitonnes.

As rubricas referentes a abacá, alfa, algodão, aloes, canhamo, cherva, estopa, fibras textis e juta em bruto foram desdobradas, estabelecendo-se preços differentes conforme transportadas *prensadas* ou *não prensadas*.

Passaram para a tarifa 12 em projecto todos os *instrumentos e utensilios agricolas*. Para a tarifa 9 a rubrica «tomates salgados» e para a tarifa 1 *canelas para fio*, e foram de todo eliminadas as seguintes rubricas:

«Cokes com base de soda»; «tapetes não designados»; «sandalias».

No proximo numero continuaremos a enumeração das restantes novas Tarifas.

ANNEXOS DESTE NUMERO

Transporte de artistas de theatro e de circo, material scenico, etc.

Entrou em vigor no dia 15 deste mez, nas linhas da Companhia Portugueza, a nova tarifa 25 de grande velocidade para o transporte de artistas de theatro e de circo, em grupo, suas bagagens, material de scena e de circo, animaes amestrados e montadas de cavalleiros tauromachicos, a que já tivemos occasião de nos referir.

Transportes nas linhas da Companhia da Beira Alta

No dia 10 deste mez entraram em vigor nas linhas da Companhia da Beira Alta as novas tarifas de pequena velocidade: n.º 17 para o transporte de *carvão de pedra, autracite ou briquettes, cal hydraulica, cimento e productos ceramicos*, por expedições de vagões completos, da estação da Figueira da Foz para as de Pampilhosa até Villar Formoso; e a tarifa n.º 18 para o transporte de *toros de pinho* por vagões completos entre as estações de Alhadas até Pinhel para Villar Formoso.

Por ambas estas tarifas se estabelece a applicação dos seus preços reduzidos mediante reembolso da differença entre esses e os preços applicados segundo as tarifas or-

dinarias, provado que seja pelos expedidores terem transportado, no prazo maximo de um anno, minimos que as novas tarifas determinam.

Tambem no dia 10 entrou em vigor nas mesmas linhas a 6.ª ampliação á tarifa n.º 5 de pequena velocidade, para o transporte de *carvão de pedra* entre as mesmas estações e aos mesmos preços e condições da nova tarifa 17.

Na mesma data começou tambem a vigorar uma ampliação da tarifa 13, pela qual as *vigas de ferro ou de madeira, barrotes, pranchas e carris* e analogos, de comprimento de 6,50 a 13 metros, passam a ser taxados pela classe especial da t. g. com os minimos de 500 kilos e 60 kilometros de percurso.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

As experiencias aeronauticas de Bartholomeu Lourenço de Gusmão

Separata do Boletim do Aero Club de Portugal, por Gustavo Tedeschi Corrêa Neves

No patriotico intuito de reivindicar para Portugal a gloria da descoberta da navegação aerea, publicou este illustre official de artilharia e membro do Aero Club de Portugal, um valioso estudo baseado em documentos de indiscutivel authenticidade e opiniões dos homens mais abalisados no assunto, quer do nosso paiz, quer do estrangeiro.

Divide o sr. Corrêa Neves o seu interessante trabalho em 3 capitulos, apresentando no primeiro a biographia do inventor; no segundo um resumo dos principaes documentos para a reconstituição das experiencias e no terceiro a indicação destas. Em appendice apresenta ainda a enumeração das commemorações realisadas tanto em Portugal como no estrangeiro.

Pelas notas biographicas se confirma ter sido Lourenço de Gusmão um espirito extraordinariamente culto no seu tempo, e um apaixonado pela phisica e pela mecanica, de forma que a sua descoberta não se pode attribuir a mera obra do acaso, mas sim ao seu aturado estudo e ao seu genio inventivo. Em reforço destas affirmações cita o sr. Corrêa Neves o facto de anteriormente aos estudos da celebre *Passarola* o Padre Gusmão ter construido «uma machina para elevar a agua até 100 metros de altura» de que obteve privilegio por Alvará de 2 de abril de 1707, e egualmente publicou um opusculo sobre «*varios modos de esgotar sem gente as naus que fazem agua*» que dedicou ao rei D. João V e lhe mereceu os maiores elogios dos homens de sciencia da epoca; as questões publicas que foi encatregado de estudar; o logar de confiança que desempenhava na côrte e os seus vastos conhecimentos sobre linguas, sendo-lhe familiares o latim, o grego, o hebraico o italiano e o francez.

O facto de ter tido numerosos detractores que tentaram faze-lo cahir pelo ridiculo, nada mais pode provar que a emulação que o seu espirito lucido e a sua posição de destaque provocavam, e, se não proseguiu nas suas experiencias, foi por certo devido á sua morte prematura aos 38 annos de idade, no hospital da Misericordia de Tolêdo, em 19 de novembro de 1724.

Como prova da authenticidade das suas experiencias — embora ellas não conduzissem a fim tão longo como elle se propunha, qual o de «descobrir as regiões mais visinhas do Polo» e de «poder soccorrer tanto de gente como de munições todas as praças sitiadas» cita o sr. Corrêa Neves diversos documentos coevos da invenção entre os quaes a «Petição» dirigida ao rei D. João V e o Alvará em que lhe foi «concedido privilegio de invenção em todo o reino e suas conquistas». Varios manuscriptos, egualmente coevos da invenção, mencionam promenorissadamente as experiencias, e, se bem que nem todos são concordes na sua data e local, embora affirmem categoricamente a sua

realidade, esse facto vem apenas provar, na opinião do sr. Corrêa Neves, que as experiências foram diversas.

A primeira e a segunda, realizadas em 3 e 5 ou 8 de Agosto de 1709, não tiveram, de facto, grande importancia porque se limitaram a fazer subir um pequeno balão á altura de 4 m. na sala das embaixadas. Mas, na experiencia realizada em 3 de Outubro e noutra posterior, obteve o P.^o Gusmão completo exito, pois conseguiu transportar-se a si proprio, no seu balão, desde o Castello de S. Jorge ao Terreiro do Paço, aproximadamente 1 k.

No capitulo em que trata dos estudos e investigações modernas sobre o assunto, menciona aquelle senhor diversas obras de eruditos escriptores nacionaes e estrangeiros de cuja competencia não é licito duvidar, e todas conduzem á conclusão de que, quando os irmãos Montgolfier realisaram as suas primeiras experiencias, de que a França tão justamente se envaidece, já o nosso compatriota conseguira fazer subir a sua machina voadora.

Tratando finalmente da forma do aparelho, colligindo sempre opiniões das mais auctorizadas, o sr. Neves é de parecer que a forma vulgarmente conhecida da *Passarola* não corresponde á realidade, mas é apenas uma phantasia destinada a fazer reclamo ás suas experiencias, pois que o verdadeiro invento do padre Gusmão deve ter sido um balão em forma de meio globo, elevando-se pelo ar aquecido.

O Aero Club Portuguez, tomando a iniciativa da publicação, no seu Boletim, do trabalho do sr. Corrêa Neves, mostrou bem não só quanto se interessa pelos assumptos referentes á aerostação, mas tambem o seu elevado patriotismo não deixando outrem usurpar uma gloria que pertence a Portugal.

Egualmente é digna de louvor a proposta apresentada pelo vereador da camara municipal de Lisboa, Sr. Nunes Loureiro, para que esta dê á rua de S. Bartholomeu, d'onde partiu o P.^o Gusmão para a sua principal experiencia, o nome do illustre inventor.

Desta forma a camara presta uma justa homenagem á memoria do sabio portuguez.

Portugal

O Aero Club de Portugal realisou, no dia 11 do corrente, uma festa commemorativa do seu segundo anniversario.

Agradecemos a amabilidade do convite que nos foi dirigido por esta sympathica collectividade.

França

O dirigivel militar francez «Adjudant Reau», tendo sahido de Issy-les-Moulineaux no dia 7 do corrente ao meio dia, desceu no mesmo local da partida á 1 h. e 50 da tarde, tendo feito um bello percurso em que attingiu 2.150 m., batendo assim o «record» de altura em dirigivel. Este, que era de 1.927 m., pertencia ao dirigivel «Adjudant Vincenat» (Compiègne, 19 de Julho).

— O Aero Club adoptou um codigo de signaes, semelhante ao da marinha, para se conhecer a quem pertence qualquer balão espherico. Em cada balão fluctuarão diversas bandeiras para indicar o nome do seu proprietario.

Italia

O aviador Deroye, partindo do aerodromo de Taliedo com um passageiro, em biplano, voou durante 42 minutos, alcançando a altura de 1.280 metros, e depois voando sozinho, attingiu 1.800 metros.

Suissa

Em Avênches, o aviador Durafour acaba de estabelecer o «record» da altura no seu paiz, elevando-se a 950 metros, não tendo conseguido maior altura em virtude de um nevoeiro muito intenso que o prejudicou extraordinariamente.

Não termina o martyriológico

Infelizmente temos hoje mais desastres a accrescentar ao rol das victimas da aviação:

— Em Breiteufur (Allemanha) o aviador Reer deu uma queda de que lhe resultou a morte.

— Em Londres, Oxleey, pilotando um aeroplano com um passageiro, cahiu na occasião em que executava um vôo magnifico, morrendo ambos.

— Em Vilmaconblay, Vedrines, o heroe do *raid* Paris-Madrid, fracturou um hombro em virtude de uma queda do seu monoplano.

— O aviador francez Loder, victima de uma queda, em 5 de maio ultimo, em S.^t Cyr, veio a fallecer em virtude da mesma no dia 7 do corrente.



Vapor «Chinde»

Visitamos ha dias este novo vapor da Empresa Nacional de Navegação, destinado á cabotagem na costa de Moçambique.

É um elegante barco de 1.500 toneladas, possui dois helices e é profusamente illuminado a luz electrica.

A 1.^a classe está installada a meia nau, com um salão muito elegante, e os camarotes, alguns sobre o convez, são espaçosos e confortaveis. As retretes e casa de banho, são do mais moderno systema, e a sala de fumar sobre o segundo convez, bastante espaçosa e mobilada com elegancia.

A 2.^a classe é á ré, tendo tambem o salão, a sala de fumar e os camarotes muito bem installados.

O novo vapor, comporta 20 logares de 1.^a classe, 16 de 2.^a e 100 de 3.^a o que, para um navio de pequena cabotagem, é mais que bastante.

A proposito devemos dizer que, quando a Empresa Nacional de Navegação montou as carreiras para Moçambique, toda a gente imaginava que era difficil lutar com a concorrência estrangeira, e que nacionalisar a cabotagem na costa oriental era impossivel.

O resultado foi o que se viu: em breve os vapores grandes, entre Lisboa e Moçambique, andarem sempre atulhados de carga, e actualmente já são insufficientes, e a cabotagem pode dizer-se, que já está nacionalisada, tendo ali a empresa 4 vapores, o *Zambezia*, o *Manica*, o *Ibo* e o *Luabo* e agora vae o *Chinde*.

Todos estes vapores foram construidos especialmente para aquelle serviço, e a tonelagem de cada um varia de 1:000 a 1:500 toneladas.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almanach Bertrand para 1912. — Interessantissimo como nos annos anteriores, contendo, além de todas as indicações proprias deste genero de publicações, uma interminavel serie de contos, anedoctas, problemas e caricaturas cheias de graça e originalidade, a par de uma escolhida parte litteraria.

Um verdadeiro mimo, para todos os paladares e para todas as idades, desde o passatempo infantil aos quebra cabeças para regalo dos caturras a quem o medo á gotta e ao reumatismo não deixe sahir de casa nestas frias noites de inverno.

Depois, nos tempos que vão correndo, em que, esgotada a cavaqueira familiar nada mais resta, para entreter os ocios de um longo serão, que não seja o *cançado chá* da politica, com todos os seus riscos de desagradar aos gregos para ser agradável aos troianos, riscos que a miúdo se traduzem em factos... palpaveis, é bem melhor uma leitura ligeira, agradável e desopillante por vezes, como a do interessante livrinho.

Melhor... e menos perigoso. Aqui fica o conselho aos nossos presados leitores.

Diccionario Pratico Francez-portuguez por J. Monteiro, J. Benoliel, e F. d'Oliveira, edição da Livraria Aillaud e Bertrand. — Lisboa.

Um magnifico volume de 904 paginas, em 8.º, com a pronuncia franceza figurada.

Os auctores, desejando produzir uma obra interessante e util, incluíram no seu diccionario numerosos vocabulos de uso familiar, mas que não se encontram em livros identicos por não terem sido ainda admittidos pela Academia Franceza e palavras e phrases de formação brasileira, por o diccionario ser tambem destinado ao Brazil.

Mas a principal novidade que torna este Diccionario unico no seu genero, é elle ser illustrado por mais de 3000 pequenas gravuras que, em muitos casos, servem de verdadeira e mais pratica interpretação do texto.

Diccionarios illustrados, em uma só lingua, ha varios; diccionarios de traducção, como este, é o primeiro que vemos com tal accessorio, que o torna mais explicito e grande auxiliar para conhecimento dos termos que nelle se buscam.

Agradecemos aos editores a offerta do volume.

COMMERCIO PORTUGUEZ

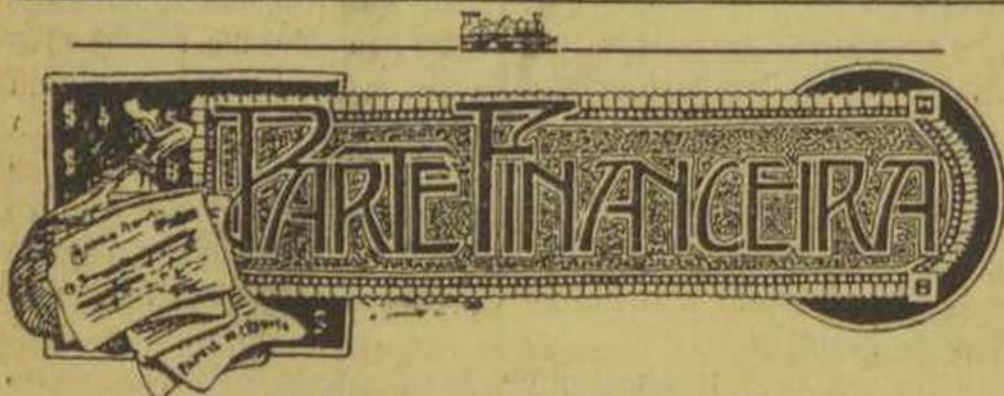
Importação e exportação, por classes, da pauta no anno de 1911 — Janeiro a Abril

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1911	1910
Animaes vivos.....	973.998	896.447
Materias primas para as artes e industrias	11.210.358	9.352.183
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	3.136.044	3.044.831
Substancias alimenticias.....	3.756.703	4.607.832
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.840.461	1.630.508
Manufacturas diversas.....	1.937.335	1.974.920
Taras.....	44.161	33.909
Total.....	22.899.060	21.540.650

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1911	1910
Animaes vivos.....	1.339.231	977.861
Materias primas para as artes e industrias	2.485.834	2.435.450
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	693.397	915.830
Substancias alimenticias.....	6.260.285	5.907.078
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	49.040	43.724
Manufacturas diversas.....	810.655	765.210
Total.....	11.640.442	11.045.153



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Obrigações privilegiadas de 1.º grau. — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que, a datar do 1 de Janeiro de 1912, será pago o coupon. ouro, do 2.º semestre de 1911, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 36 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs. 7,06-líquidos de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 36 das obrigações privilegiadas do 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,43-líquidos de imposto em França.

Pela apresentação do coupon n.º 33 da nova folha delles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª série «Beira-Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 Marcs.

Pela apresentação do coupon n.º 32 da nova folha delles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª série, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon 5 Marcs.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de Janeiro de 1912, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas ás 14, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Artigo 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemnha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada Paiz.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio de obrigações da série «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 12 do corrente, sabiram sorteados os numeros 37926 a 37930 e 38586 a 38590.

O pagamento dos juros e amortisação desta série, relativos ao 2.º semestre de 1911, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88-1.º, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 15 do referido mês, e depois ás sexta-feiras para as relações conferidas em cada semana.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa. — No dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sede da Companhia, á rua Bellomonte n.º 49, proceder-se-ha ao sorteio das obrigações desta Companhia, a amortisar.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de novembro de 1911.

Bem previmos quando, a pequeno praso do fim do anno civil, vimos substituir-se um ministerio por outro, que isso traria complicação para a apresentação do orçamento antes do final de Dezembro.

Estamos a quinze dias desse praso fatal e não havendo orçamento votado, nem sequer apresentado, nem tempo para ser discutido a serio, nem possibilidade de se votarem para Janeiro os celebres duodecimos provisórios, não percebemos como o governo poderá legalmente occorrer ás despesas publicas.

Mas isto deve ser ignorancia nossa, que não nos admira, porque de tudo que implica a politica do nosso paiz, não percebemos, nem queremos perceber.

E então, quando lemos nos principaes jornaes mais chegados ao governo e que deviamos ter por mais competentes para apreciar a situação do paiz, que «isto vae mal interna e internacionalmente» e outras coisas parecidas e peiores, isso nos negamos absolutamente a perceber, limitando-nos á simples phrase que tantas vezes temos repetido: pobre paiz!

E com muito prazer vemos que, apesar daquellas afirmações terroristas, os pregos dos nossos fundos não tem baixado, nem aqui nem nos mercados externos, e os cambios se conservam estacionarios e ainda com tendencia de melhora.

Concorre para isso saber-se que o thesouro tem já nos bancos estrangeiros as sommas sufficientes para o pagamento do coupon de Janeiro, pelo que a Junta deixou de concorrer ao mercado de cambias.

E tambem que, apesar da situação não se poder dizer desafiada, não se antolham difficuldades nas liquidações para o fim do anno, havendo no mercado rasoavel offerta de papel cambial.

As camaras continuam a occupar-se de questões sem o menor interesse para o paiz nem para a afirmação da utilidade da existencia daquelle parlamento; antes provando que elle só serve para demonstrar que... de nada serve.

O seu resultado é mais que nullo, é prejudicial, porque não deixa o governo trabalhar, justamente o que se precisava que elle fizesse, em bem da administração do paiz.

Um boato assás alarmante, correu pelos jornaes, de que se ia realizar um novo emprestimo. Mas logo depois foi desmentido.

Logo nos pareceu que isso não podia ser.

Não se tendo chegado a accordo definitivo sobre a passagem da linha de Loanda a Ambaca para o Estado, sob a forma de

exploração por este, de conta da Companhia, o sr. ministro das Colonias está preparando um projecto de lei que apresentará ao parlamento.

Para este fim, o arbitro por parte do governo tem tido demoradas conferencias com o Sr. Ministro.

Os cambios mantiveram-se durante a quinzena, fechando hoje com uma boa melhoria.

As libras continuaram a comprar-se a 4\$900 réis e a vender-se a 4\$970 réis.

O cambio Rio Londres fechou hoje a 16 2/32 ou 14\$740 réis francos a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	48 5/8	48 1/2	48 9/16	48 7/16
" 90 d/v	49 3/16	—	49 1/8	—
Paris cheque	586	589	588	591
Berlim "	244	242	241 1/2	242 1/2
Amsterdã cheque	408	410	409	411
Madrid cheque	900	910	900	910

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	DEZEMBRO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	—	38	—	38,60	37,55	37,30	38,25	37,20	38,20	38	37	38,20	—	—
Divida Interna 3% coupon	—	38,70	38,70	38,65	37,55	—	—	—	37,05	37,05	37,05	38,15	38,20	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	20,500	—	—	20,250	—	20,400	—	—	—	20,400	—	—
" 4% 1888/9	—	52,100	—	52,500	52,200	52,200	—	—	—	52,300	—	52,050	52,000	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47,800	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	8,800	—	—	—	—	—	—	—	8,850	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	80,500	—	80,500	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	80,000	80,000	—	79,600	—	—	—	79,500	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	—	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,500	65,400	65,400	65,400	—
" 3% 2.ª serie	—	64,300	64,300	64,300	—	64,200	—	64,300	—	—	—	—	64,800	—
" 3% 3.ª serie	—	—	67,900	67,800	—	67,800	—	67,800	—	67,800	—	—	67,800	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	151,000	—	—	151,000	151,000	—	151,000	—	150,900	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	122,000	—	—	—	122,000	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	92,800	95,500	—	—	93,000	93,000	—	93,000	93,500	93,500	93,400	—
" Lisboa & Açores	—	—	95,300	95,100	—	—	—	—	—	—	—	96,200	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	63,500	63,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,950	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	57,500	57,900	—	58,000	—	58,000	58,000	57,900	57,900	57,900	57,900	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	58,400	58,300	58,200	58,000	58,100	—	—	58,300	58,300	—	—	58,300	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	88,000	88,100	—	88,200	88,200	—	88,100	—	87,900	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	51,000	51,000	—	50,900	50,800	—	50,800	50,700	50,600	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	16,300	16,300	—	16,300	16,300	—	16,300	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,000	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	85,000	—	—	—	—	85,000	91,000	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	80,000	80,000	80,000	80,000	—	—
" 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	66,50	66,50	66,10	65,95	65,75	—	—	—	66,15	66,17	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	316	320	323,50	—	—	325	—	324	325	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	36,75	—	36,75	37,11	38,75	36,50	36,50	36,50	36,75	37	36,50	37,25	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	417,50	—	417,50	416	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	272	272	272	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	337,50	336,25	334,50	333,50	330	331	334	335	335	334	334	335	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	259,75	257	258	259	259	259	259	—	260	258	258	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	304	301,50	303	301,87	303	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	156,50	—	157	157	157,50	—	157,50	—	157,50	158	158	156,50	—	—
Londres: 3% portuguez	65,50	66	66	66	66	66	65,50	65,75	65,75	65,50	65,50	65,50	—	—
Amsterdã: Obrig. Através d'Africa	88,43	87,81	89,43	—	—	—	—	88,68	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	2 Dezembro	1.073	5.869.999.000	1.073	5.957.663.000	— 87.664.000	5.470.642	5.552.342	— 81.700
	Vendas Novas...	" "	70	108.477.000	70	103.668.000	+ 4.809.000	1.549.671	1.480.971	+ 68.700
	Coimbra a Louzã.	" "	29	27.234.000	29	26.099.000	+ 1.135.000	939.103	899.965	+ 39.138
Sul e Sueste.....	30 Novembro	681	1.708.537.451	681	1.610.426.445	+ 98.131.006	2.508.894	2.364.796	+ 144.098	
Minho e Douro	" "	433	1.727.474.000	418	1.647.104.238	+ 80.369.762	3.989.547	3.940.440	+ 49.107	
Beira Alta	4 "	253	465.711.366	253	450.448.598	+ 15.262.768	1.840.756	1.780.429	+ 60.227	
Companhia Nacional	28 Outubro	185	143.002.919	185	145.789.296	— 2.786.377	767.583	788.050	— 20.467	
Guimarães	30 Setembro	56	115.479.450	56	109.432.349	+ 6.047.101	2.062.133	1.954.149	+ 107.984	
Porto á Pova e Famalicão	31 Agosto	64	109.306.563	64	111.106.972	— 1.800.409	1.107.915	1.736.046	— 628.131	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	20 Novembro	3.681	120.288.784	3.681	117.510.568	+ 2.778.216	32.678	31.923	+ 755	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.664	104.746.206	3.664	102.898.188	+ 1.848.018	28.588	28.083	+ 505	
Andaluzes	" "	1.083	21.798.725	1.083	21.434.054	+ 364.671	20.128	19.791	+ 337	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	30 Novembro	777	8.769.009	777	8.581.855	+ 187.154	11.285	11.044	+ 241	
Zafra a Huelva	11 Março	180	700.429	180	609.537	+ 90.892	3.891	3.386	+ 505	

As diligencias

O serviço de diligencias não tende a acabar, como se supõe. Reduzirá elle a sua esphera de acção, mas acabar, não é possível.

Mercê dos caminhos de ferro ultimamente construidos, acabaram as diligencias, da Regoa a Vidago, de Mirandella a Bragança, Cahide a Amarante, Guimarães a Fafe, Coimbra a Louzã, Pocinho a Moncorvo etc., e de futuro veremos desaparecerem também as de Estarreja a Vizeu, de Guimarães a Braga, de Braga aos Arcos de Val-de-Vez, de Payalvo a Thomar, do Vallado a Alcobaca, de Leiria a Batalha, de Vidago a Chaves, de Portimão a Lagos etc., uma vez concluidos os caminhos de ferro cuja construcção está em trabalhos ou vae em breve começar.

Estamos, felizmente, já livres das horrorosas viagens da Regoa a Chaves, de Mirandella a Bragança, feitas quasi sempre de noite, para as quaes era preciso fazer testamento e pagar aguardente ao cocheiro.

Não desaparecerão porém as diligencias de Cete a Entre-os-Rios, de Gouveia á villa, da Guarda á cidade, de Mangualde a Vizeu, e tantas outras pelo paiz fóra, onde, apesar do movimento ser importante, elle não justifica a construcção de um caminho de ferro de via reduzida.

As communicações entre as estações e as localidades, terão de ser no futuro muito limitadas. Poucas irão até vinte kilometros, e poderão continuar a ser feitas num *char à bancs*, mas sendo este um carro decente, com boas molas, sem as malas do correio viajando aos nossos pés, e com um cocheiro que não entre pelo vinho. Conseguir isto, porém, parece-me mais difficil que arrasar a serra de Monsanto, porque eu estou farto de prégar por esse paiz fóra, aos alquiladores, fazendo-lhes vêr que os tempos são outros, que o viajante de hoje, já não é o antigo negociante de gado, que ia para a feira de manta ao hombro e pistola á cinta. É um viajante civilizado, acostumado a um certo conforto, e onde não encontrar comodidade não volta. Tudo, porém, tem sido inutil; o desmazelado alquilador, continua a pôr na carreira o peor carro que tem na cocheira.

Pode o governo legislar para obrigar-o a pôr um carro capaz, que será tempo perdido. Elle não sae do ramerrão, elle não dá um passo na senda do progresso.

Ora o correio, isto é, uma repartição official é o primeiro, o principal freguez destes carros.

Paga-lhes uma verba rasoavel pelo transporte das malas, assegura-lhes essa receita de um modo effectivo e sem essa garantia o recoveiro não poderia existir.

Logo, o recoveiro depende do correio e portanto parte da solução do problema está achada se o correio tornar as suas exigencias, sobre o resguardo, segurança e regularidade do transporte das malas, extensivas ao conforto e commodidades do publico.

Não se deve ignorar na administração geral a organização dos excellentes postos suissos e allemães, onde o serviço tem uma organização official de primeirissima ordem.

Se não podemos aspirar a esse *desideratum*, podemos, ao menos, melhorar o que está, como, mesmo entre nós, tudo tem melhorado em materia de transportes.

A não ser aquelle alvitre, só dois meios me parece ainda haver para resolver o assunto.

1.º—As empresas ferroviarias adquirirem carros-automoveis para o serviço de passageiros entre as estações dos caminhos de ferro e as localidades onde o movimento de passageiros o justificasse.

E, neste caso, podiam fazer conjuntamente o serviço de correio, o que iria fazer face ás suas despesas, e com o que o estado muito lucrava, bem como o publico.

Os caminhos de ferro podiam tentar fazer algumas carreiras taes como, de Mafra á villa e Ericeira, da Louzã a Arganil, de Leiria á Batalha e Thomar, e entre outros pontos onde o movimento de passageiros é grande, e depois completar o serviço para as suas rédes ferroviarias.

Este assunto já aqui foi largamente tratado (*Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 512 e 514, respectivamente de 16 de abril e 16 de maio de 1909).

2.º—O Estado mandaria fazer uns carros proprios, em forma de pequenos omnibus ou *char à bancs* com bancos estofados, boas molas etc., finalmente, carros commodos e limpos.

Estes carros seriam fornecidos por venda a praso ou aluguel ao alquilador, que, ao tomar o encargo de transportar as malas do correio, seria obrigado a pintar o carro de tempos a tempos, a ter bom gado, e a não conduzir, no logar destinado aos passageiros, objecto algum que não pertencesse aos mesmos. As malas do correio iriam no tejadilho, resguardadas da chuva por um encerado.

O preço das passagens seria regulado por uma tarifa geral, publicada officialmente e affixada no interior do carro, estabelecendo-se também tarifa fixa para as bagagens.

Tudo isto era preciso, porque ha alquiladores, que abusam o mais que podem dos passageiros. Ha tempo, vindo eu de Figueira de Castello Rodrigo para Barca d'Alva (21 kilometros), trazendo commigo uma mala que pesava 60 kilos, paguei pelo meu logar 520 réis e pela mala (abatendo 15 kilos gratuitos) 675 réis, ou seja 45 kilos a 15 réis, isto é, paguei pela mala mais do que pelo meu lugar.

Qualquer destas duas formas me parece viavel. No emtanto e enquanto essas medidas salvadoras não surgem, eu desejaria que os alquiladores olhassem com olhos de vêr, para o desenvolvimento das suas carreiras de diligencias, melhorando os seus serviços, adquirindo novos carros, educando os seus cocheiros, dando melhor ração aos cavallos, enfim, proporcionando mais comodidades ao publico, porque não é justo que em pleno seculo XX tenhamos essas hediondas carripanas. E um paiz que quer viver do turismo não pode ter tão retrogrados meios de transporte.

G. M.

Nota.—Depois de escrito este artigo, chegou-me a noticia que o sr. Candido Silheiro acaba de adquirir, numa fabrica franceza, alguns automoveis para o transporte de passageiros e bagagens no Alto Minho, e que iria em breve inaugurar com elles carreiras entre Valença, Monção, Peso e Melgaço, e de futuro para outras localidades do Minho.

Os automoveis, da força de 20 cavallos, são do mesmo modelo, dos empregados em França pela Companhia P. L. M.

É caso para felicitar os povos minhotos, e oxalá venha servir de estímulo aos emprezarios de carreiras de diligencias.

G. M.



Torres ao Carregado.—A camara municipal de Torres Vedras entregou ao governo uma representação pedindo que o traçado desta linha se não afaste do plano estudado pelo ministerio da guerra.

Portimão a Lagos.—A camara municipal de Lagos entregou ao Sr. Ministro do Fomento uma extensa representação pedindo a construcção de um ramal de caminho de ferro entre estas duas importantes povoações, servindo os concelhos de Villa do Bispo e Aljezur.

Ilha da Madeira.—Foi nomeada uma commissão para levar a effeito diversos melhoramentos nesta ilha, entre os quaes a construcção de um caminho de ferro de S. Vicente á Ribeira Brava e ao Funchal.

Benguella.—Foi fechado contracto para o proseguimento da construcção desta linha até ao Kilometro 520, devendo o referido troço ficar concluido em outubro de 1913.

O rendimento dos 360 kilometros que esta Companhia tem actualmente em exploração attingiu em outubro findo 33:000\$000 réis.

Lourenço Marques.—A direcção geral das colonias acaba de enviar para esta cidade 1.502 volumes com 50 vagões para caminhos de ferro.

Mossamedes.—O Sr. Ministro das colonias vae apresentar ao parlamento um projecto de lei, referente á transformação em via larga do caminho de ferro de Mossamedes e seu prolongamento até ao Lubango.



Russia

Terminaram os trabalhos da construcção da segunda via do Transiberiano, entre Atchinsk e Irkoutsk, devendo a linha ser em breve aberta á circulação.

A *Compagnie du Chemin de fer Moscou-Kiev-Voronège* vae construir uma linha ferrea de Tchernigow a Homel, que encurtará bastante o trajecto Paris-Odessa.

Do Cabo ao Cairo

Segundo a *Finance Egyptienne*, prosegue activamente a construcção desta importante linha.

Apezar de, devido á estação chuvosa, terem estado paralisados os trabalhos no troço de Kosti a El Obéid, a linha alcança já Um Ruaba, a uma distancia de 150 milhas a Oeste do Nilo Branco.

Emquanto, porem, ella não estiver concluida, utilisam-se os viajantes do serviço quinzenal dos «mailboats», sobre o Nilo Branco, barcos que, partindo de Kartoum em 8 e 23 de cada mez, chegam a Rejal em 21 e 6, havendo depois uma marcha de 5 dias até Ninule, onde o rio se torna de novo navegavel. Ali encontram-se os barcos do governo de Uganda que partem em 26 e 11 para Butiaba, atravez do lago Alberto Nyassa. Existe já pois um serviço regular numa extensão de 2.000 milhas, isto é, metade do continente africano, do norte ao sul.

Mandchuria

A China concedeu a uma empreza japoneza a construcção de uma linha ferrea de Girin a Hoei-Lin, cidade situada na fronteira da Coréa, devendo os trabalhos começar logo que esteja concluido o caminho de ferro de Kwantchentje a Girin. A linha em questão, que custará 30 milhões de yens, comprehende duas secções: uma até Tien-Hoa (85 milhas) e outra de Tien-Hoa a Hoei-Lin (80 milhas), e terá cinco grandes tunneis e tres pontes.

ARREMAITAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações, durante o anno de 1912

Até ao dia 20 de Dezembro corrente pela 1 hora da tarde, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida ao Engenheiro em Chefe da Exploração, em Lisboa, e estação de Santa Apolonia, para a venda dos generos acima mencionados nas estações e apeadeiros a seguir indicados:

Chellas, Braço de Prata, Oliveas, Sacavem, Povoá, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Morgado, Muge, Marinhaes, Agolada, Coruche, Quinta Grande, S. Torquato, Lavre, Canha, Vidigal, Sant'Anna, Valle de Santarem, Valle de Figueira, Matto Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão de Maças, Caxarias, Albergaria, Vermoel, Pombal, Soure, V. N. de Anjos, Formosella, Pereira, Taveiro, Coimbra B, Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofores, Oliveira do Bairro, Cacia, Quintans, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, General Torres, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Chança, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Pezo, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Sete Rios, S. Domingos, Cruz da Pedra, Bemfica, Buraca, Amadora, Queluz, Barcena, Cacem, Mercês, Cintra, Sabugo, Pedra Furada, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombar-

ral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Lourical, Telhada, Verride, Lares, Santo Aleixo, Alcantara T, Alcantara M, Junqueira, Belem, Bom Successo, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Pago de Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carcavellos, Parede, Cae Agua, S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca da Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardosa, Castello Novo, Alpedrinha, Valle Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Alcaria, Tortosendo, Covilhã, Cacia, Belmonte, Benespera, Sabugal, Carvalhosas, Ceira, Tremoa, Almalaguez, Miranda do Corvo, Padrão, e Louzã.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º—No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte:

«Proposta para a venda de agua».

2.º—As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno, desde 1 de Janeiro até 31 de Dezembro de 1912, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra destas condições.

3.º—As demais condições estão patentes na Secretaria da Exploração em Lisboa, e nas estações acima indicadas.

Fornecimento de ferragens diversas

No dia 8 de Janeiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens diversas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas ás 16.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de drogas diversas

No dia 8 de Janeiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas diversas.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de artigos de electricidade

No dia 8 de Janeiro pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos diversos de electricidade.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos nas estações destas linhas

Até ao dia 25 do corrente recebem-se propostas para a venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos, nas gares das estações destas linhas, durante o anno de 1912.

As condições para esta venda podem ser examinadas na repartição do serviço do movimento, em Santo Thyrsó, e em todas as estações desta companhia.

As propostas deverão ser enviadas em carta fechada e endereçadas á repartição de fiscalisação, estatística e trafego deste caminho de ferro, praça do Coronel Pacheco, 60—Porto.

A adjudicação será feita a quem, mostrando idoneidade, offerrecer maior renda e caso convenha a este caminho de ferro.

ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES

SESSÕES TODAS AS NOITES

Chiado-Terrasse.—Rua Antonio Maria Cardoso. O salão preferido pela sociedade elegante de Lisboa.

Olympia.—Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Domingos, matinées com programmas escolhidos para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU Gran Hotel Viscaya.—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietário, 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. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Proprietário, Victor Sassetti.

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.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID Gran Hotel de Londres.—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietário, 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. Téléphone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1911

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4	4 14	4 41	4 58
5 40	5 54	6 20	6 35
11 25	11 39	12 5	12 20

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 18	5 30	6 1
7 40	8 13	8 24	8 50
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 57	5 31	5 57
7	7 28	8 4	8 35
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
5 30	6 34	6	7 4
6 15	7 19	6 55	7 56
8 10	9 6	8 43	9 35
9 10	9 46	9 56	10 32
9 45	10 41	9 15	10 7
10 40	11 16	9 58	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 15	1 19	11 26	12 2
1 40	2 16	12 15	1 19
1 45	2 49	1 50	2 54
3 10	3 46	2 26	3 2
3 15	4 19	3 15	4 19
4 40	5 16	4 36	5 12
4 47	5 37	4 48	5 14
5 20	6 10	5 20	6 2
6 19	6 46	6 15	7 19
6 15	7 19	6 56	7 32
7 40	8 16	7 5	8 8
7 45	8 49	7 29	8 15
9 10	9 46	8 26	9 2
9 15	10 19	9 20	10 24
10 40	11 16	9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 15	12 51	11 26	12 2
12 20	1 10	1 1	1 36

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 42	11 15	12 13	12 43
1 20	1 52	2 13	2 41
3 3	3 35	4	4 29
3 43	4 22	6 7	6 45
7 20	8		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 23	10 7
8 7	8 50	10 29	11 13
10 55	11 38	11 51	12 34
1 13	1 56	2 33	3 16
2 28	3 11	4 49	5 29
3 35	4 18	5 43	6 30
4 41	5 24	6 50	7 34
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 7	11 49

Mais os da Póvoa e V.ª Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7 20	7 30	6 38	6 48
4 35	4 43	9	9 8
		5 10	5 20

Mais os de Setúbal.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setúbal	Lisboa	
6 54	8 30	7 23	9 20
4 35	5 58	3 27	5 15
		10 5	11 26

Mais os de Entroncamento.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
6 54	9 50	5 40	9 20
		10 11	1 5
		4	7 15
		11	3 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	7 47	6 35	5 15
9 45	3 19	8 56	2 50
1 35	12 36	9 40	11 56
3 10	11 7	3 6	12 33
4 50	12 26	5	10 50
9 30	7 31	6 45	6 25

Mais os de Val d'Alc.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val d'Alc.	Lisboa-R.	
10 35	6 43	7 40	2 50
4 22	9 30	5 51	
8	7 20	9 38	2 5
		4 40	12 33

Mais os de Badajoz.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 35	9 34	6 5	2 50
4 22	11 30	5 51	
8	7 7	5 44	12 33

Mais os de Caldas.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 20	12 24	1 45	6 45

Mais os de Figueira.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 10	11 56
3 43	2 17		

Mais os de Amieira.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Amieira	Lisboa-R.	
3	3 21	1 54	2 15
5 10	5 31	5 55	6 17
7 24	7 45	1 56	2 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 40	11 15	1 55	2 34
1 9	2 21	11 45	12 23
6 40	7 13	7 40	8 22
7 47	8 28	8 55	9 34

Mais os de Louzã.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louzã	Coimbra	
6 42	8 24	5 55	7 40
1 40	3 52	7 20	9 15
4 19	6 17	11	12 36
		9 55	11 24

Mais os de Espinho.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Espinho	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8
11 30	12 49	2	3
3 54	5 9	5 24	6

Mais os de Ovar.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
4 50	6 34	5 18	6 51
7 20	8 56	3 30	5 4
5 34	7 6	12 20	1 50

Mais os de Aveiro.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
5 30	8 2	9 40	12 13
11 27	1 57	1 35	4
5 55	8 27	5 49	8 17

Mais os de Figueira.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 57	9 40	3 52

Mais os de Val d'Azem.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Val d'Azem	Espinho	
7 10	8 30	10 40	12 5

Mais os de Albergaria.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8	10 19	4 45	7 4
4 35	7 15	2 45	5 2

Mais os de Albergaria.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Albergaria	Aveiro	Albergaria	
6	8	9	11
2 40	4 40	6	8

Mais os de Beira Alta.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	10	11 48
7 5	8 55	4 28	6 3

Mais os de V. Formoso.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
9 50	4 15	2 15	9 28
1 28	7 3	9 35	3 52
9 45	5 57	1 47	6 36

Mais os de Sul e Sueste.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
5 45	6 20	5 30	6 5
8 15	8 50	7 45	8 20
9 15	9 50	9 25	10 1
10 38	11 13	10 57	11 32
12 55	1 30	12 35	1 10
2 35	3 10	2 10	2 45
4 10	4 45	4	4 35
5 10	5 45	5 30	6 5
7	7 38	7 11	7 49
8 40	9 18	9 30	10 10
12 30	1 8	11 40	12 20

Mais os de Aldegallega.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 15	9 52	8 12	10 1
10 38	12 28	11 21	1 10
2 35	4 10	3 6	6 5
5 10	7 6	5 36	7 49
8 40	10 15	8 16	10 10

Mais os de Setúbal.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setúbal	Lisboa	
8 15	9 45	8 21	10 1
10 38	12 23	10 10	11 32
2 35	4 7	1 10	2 45
4 10	5 35	4 36	6 5
5 10	6 38	6	7 49
8 40	10 9	8 20	10 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Montemor	Gadanha	Montemor	
9 45	10 5	11 11	11 31
6 58	7 18	8 25	8 45

Mais os de Evora.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
9 58	10 48	1 37	2 17
7 5	7 40	7 50	8 35

Mais os de Beja.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Beja	Lisboa	
5 45	12 20	8 10	1 10

Mais os de Evora.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
5 45	10 48	1 37	6 5
8 15	12 24	8 46	1 10
5 10	9 38	6 10	10 10

Mais os de Moura.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	3 40	5 30	1 10
5 10	2 55	8 10	6 5

Mais os de Faro.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Beja	Faro	Beja	
7	5 15	9 55	9