

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 587

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Souza e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

COMPOSIÇÃO

Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

LISBOA, 1 de Junho de 1912.

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa especial n.º 101, pequena velocidade.

Beira Alta. — Tarifa especial n.º 13, grande velocidade.

## SUMMARIO

Paginas

O Alto Minho, por J. Fernando de Souza.....	165
A Sciença Meteorologica, por Mello de Mattos.....	167
Parte Official — Decreto de 17 de maio de 1912, do Ministerio do Fomento	169
Antonio Bossa.....	169
Viajens e transportes.....	170
Lisboa-Marselha e Toulouse-Lisboa.....	171
Horarios de verão.....	171
Notas de viagem. — IX. — (Illustrado) — Luxor. — O Caminho de ferro e a via Nilo. — Templos grandiosos. — Os vandals d'outros tempos e os nossos de hoje. — Uma cidade onde não chove.....	173
Basílio de Sousa Pinto.....	174
Aviação e aerostação. — Espanha. — Inglaterra.....	175
Uma grande rede eléctrica.....	175
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	175
Boletim Commercial e Financeiro.....	176
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	177
Receita dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	177
Linhos portuguezas. — Entre o Mondego e o Tejo. — Inhambane a Lourenço Marques. — Lagos a Portimão. — Entroncamento a Gouveia.....	178
Linhos estrangeiras. — Espanha. — Russia. — Hungria. — Venezuela.....	178
Companhia da Beira Alta. — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral dos accionistas de 15 de maio de 1912.....	178
Arrematações.....	179
Agenda do Viajante.....	180
Horário dos comboios.....	189

Acaso podemos sujeitar a nossa raça a vasta transfusão de sangue, que o transforme e vitalize? Apontemos ao menos o mal, cujo reconhecimento é, no dizer de muitos, meio caminho andado para a therapeutica.

Versei demoradamente a questão do porto de Leixões, manifestação bem frisante do morbo nacional. O mesmo poderia fazer em relação à viação ordinaria. Uma judiciosa proposta de lei, votada em 1908 na Camara dos deputados, que provia de remedio efficaz e pratico a sua lamentável situação, ficou encalhada na Camara dos pares, e em vez de ter agora seguimento, veio um Sisypho qualquer apresentar platonicamente outro projecto, que não logra rolar até o alto da montanha parlamentar.

A telegraphia sem fio, que ha muito deveria estar funcionando, anda, como péla, disputada por interesses rivais, cujas competencias contemplam em timida inercia os estadistas da hora presente, em vez de rapidamente resolverem sobre um contracto provisório, celebrado apôs longas negociações e cujo prompto exame e ratificação eram de rigor.

O projecto da linha do Valle do Vouga aguardou longos mezes a aprovação, apesar do voto favorável do Conselho Superior de Obras Publicas, simplesmente porque surgiam pretenções locaes, tendo-se perdido tempo precioso, com prejuizo grave, representado pelos encargos do capital e ainda pela impossibilidade de fazer em tempo opportuno as expropriações, para que começassem activamente os trabalhos na primavera.

E como estes, quantos casos poderia citar de abandono de questões vitaes, cuja importancia nem sequer parece ser suspeitada?

Restrinjamos porém o campo da nossa critica, referindo os ultimos episódios da longa e deplorável odysséa dos caminhos de ferro do Alto Minho, que os leitores da *Gazeta* teem acompanhado.

Inutil é recordar os tristes casos da sessão parlamentar de 1908, nem as vicissitudes politicas dos dois annos seguintes, que não deixaram surtir efeito ao despacho de 1909, auctorizando em principio a fusão das companhias da Povoa e Guimarães com a Empreza do Alto Minho.

Tambem não lembrei os factos ocorridos durante o consulado do Governo provisório, que, apôs varias peripécias, resolveu deixar para o Parlamento o assumpto, que poderia ter resolvido, nem a laboriosa gestação do projecto que afinal foi votado na Camara dos deputados em fins de fevereiro ultimo, graças ao lucido e proficiente parecer do relator o Sr. Ezequiel de Campos, nem ainda a aparição de um deplorável pamphlet, que teve a sorte que merecia.

Parecia que o Senado se não demoraria em sancionar com o seu voto uma providencia de incontestável alcance, em que os dictames da justiça e da equidade e as aspirações regionaes se harmonizavam com a legitima defesa dos interesses do Estado. Era natural que se approvasse sem alteração o texto emanado da Camara para evitar nova delonga.

Não sucedeu assim. Numerosas emendas, todas infelizes, tornaram o projecto inaceitável. Excellentes inten-

## O Alto Minho

Singular paiz, em relação a cuja vida publica quasi se pode formular, com desoladora segurança, igual à que presidiu à redacção das leis astronomicas de Kepler, a seguinte proposição: «A celeridade e sollicitude na resolução das questões economicas, financeiras e administrativas estão na razão inversa da sua importancia e urgencia?»

Ocioso é demonstral-o; basta olhar e ver quanto ao presente e appellar para a memoria do passado.

Perante este caso de pathologia social revellam-se impotentes as panacéas politicas, que vão no formulario até às mudanças de regimen. Atravez das formas successivas de governo, affirma-se, triunphante e cada vez mais idolátrico, o culto da incompetencia e a funesta procrastinação das providencias importantes.

Reflicta cada um sobre a situação económica e financeira do paiz, e digam se é ou não verdadeira a affirmation, tão dolorosa para o sentimento patriótico, de que aos nossos Edipos pouco importa á instante necessidade de resolver os problemas que essa Esphinge lhes propõe sob pena de morte nacional. Não aproveitamos a alliance tradicional para importarmos e applicarmos o famoso aphorismo, synthese do asan britanico: «time is money». O nevoacento e vago *amanhã* parece-nos, na tela fugaz do tempo, mais adequado para a acção que o positivo *hoje*, com as suas exigencias indeclinaveis de trabalho perseverante e indefeso.

Que fazer, se não temos outros portuguezes?

ções, decerto, as dos seus autores, aos quaes sobejava em zelo intemperante pelos interesses do Estado o que faltava em competencia, conhecimento do assumpto e são criterio.

Em vez de ajuizarem da viabilidade do emprehendimento e da necessidade de o assegurar por justas facilidades, entenderam que uma concessão é mina de Golconda de que o Estado pode arrancar as maximas vantagens, deixando sempre a abarrotar de oiro o seu possuidor.

Não se quiz, ou antes, não se soube ver a situação. Um concessionario de caminhos de ferro é um cooperador, no qual o Estado delega a realização de determinado melhoramento, mais efficazmente assegurado pela iniciativa privada que pela sua acção directa. Se os factos vem provar a necessidade de modifical-as com intelligente e largo criterio. E' essa a historia das concessões de caminho de ferro em todos os paizes. Unicamente se tem que apreciar se as modificações pedidas são justas e necessarias, sem receio de suspeições.

Infelizmente, não faltou quem julgasse que à função do legislador assumida por um lance de fortuna andam adstrictas graças d'estado, que dispensam a competencia e o estudo. O essencial era esconjurar o phantasma do monopólio com a formula magica do concurso, especie de sortilegio mirifico, que os puzesse ao abrigo do labeu de compadrio.

Não viam que se estava deante de uma situação definida, de interesses creados, de direitos adquiridos, de factos consumados, que apenas comportavam novos accordos das duas partes contractantes sem intervenção de terceiro.

Que estranha comprehensão tem da economia ferroviaria quem vem, por exemplo, propôr que a curta linha do Mindello-Louzado, traço indispensavel de união entre a da Povoa e as outras, seja concedida mediante concurso, como se podesse ser objecto d'exploração independente!

Por igual extravagante é a mentalidade de quem concebeu, como dos que votaram, que o arrendamento do ramal da Senhora da Hora a Leixões só se fizesse por periodos de tres annos, para o que se exigia ainda concurso, aggravante peregrina, que não vingou.

Trata-se, como é sabido, de um troço curto de 4 kilómetros apenas, construido para serviço das pedreiras de S. Gens e que hoje põe a linha da Povoa em relações directas com o porto de Leixões. O Estado continua a utilisá-la para o seu serviço privativo, e ainda cobra uma portagem de 2,57 reis por unidade de trafego, o que representa mais de um conto de reis por anno, alem da quota-parté correspondente dos impostos de transito e sello.

E' obvia a conveniencia publica de dar o porto de Leixões por testa maritima à rede dos caminhos de ferro de via reduzida do Minho, como o deve ser dos de via larga. Bastou, porem, que alguém evocasse o phantasma de imaginarios desvios de trafego, para que sem critica se visse logo nessa ligação um perigo para as linhas do Estado!

Seja-me licito reproduzir a lucida e irrefutavel demonstração da inanidade desse perigo, ha dias feita pelo distincto engenheiro Ezequiel de Campos.

«No Senado, pelo medo da concorrença da via de um metro da Empreza com a via larga do Estado, fizeram emendas inaceitaveis ao projecto.

Esta concorrença não traz nenhum perigo ao Estado; mais: só lhe traz enorme beneficio.

Vejamos a 1.ª parte. O leitor não tem mais que verificar pela «Guia oficial» nos caminhos de ferro de Portugal, preço 60 réis, os seguintes numeros e considerações, notando tambem que da Ponte da Barca a Braga (linha ferrea estudada) são 41,5 kilómetros; de Braga a Guimarães, 28,1 kilómetros; de Mindello a Lousado, 19 kilómetros.

Como se vê pela carta do mesmo Guia, a linha Guimarães, Braga, Arcos, Monsão, é sensivelmente paralela pelo interior à

linha do Minho, do Estado, e esta é, ou será interceptada na Senhora da Hora, Ermezinde, Lousado, Famalicão, Braga, Vianna e Monção. Comecemos pelo Norte.

1.º — O trafego da encosta esquerda do Minho, vertente boreal da serra do Extremo, buscará fatalmente Monsão, ou qualquer estação do caminho de ferro de Valença a Monção, do Estado, porque o trajecto para Ponta da Barca é muito mais longo; nem cabe de arithmetic.

2.º — Tomemos Ponte da Barca como ponto de convergência do trafego das encostas direita e esquerda do Lima, e vejamos a ligação com Leixões, por onde deve ser feita. Ha os dois trajectos: Ponte da Barca, Braga, Guimarães, Lousado, Mindelo, Senhora da Hora, Leixões. O primeiro, «utilisando na maxima parte a linha do Estado», tem 90 kilómetros; o segundo, só pela via de 1 metro, tem «140» kilómetros.

Não pode concorrer, tanto mais que o Estado é quem aprova as tarifas.

3.º O caminho de ferro do Valle do Lima tambem não dispensa o do Estado, quer para buscar Leixões, quer para se dirigir ao Porto: porque de Vianna do Castello a Leixões, via Ermezinde, (linha do Estado) são 82 kilómetros; do outro extremo, Ponte da Barca a Leixões, na maxima parte pela via do Estado, são 97 kilómetros e pela via da Empreza são 140 kilómetros. Vemos que para as mercadorias de embarque ha de haver um trashordo, ou em Vianna, ou em Braga; e que elles dão receitas principalmente à linha do Estado.

4.º — Vejamos o trafego das terras entre Braga e Lousado por Guimarães como ponto de convergência. Temos Guimarães a Leixões por Mindello e Senhora da Hora, via da Empreza, 70,5 kilómetros; e de Guimarães a Leixões, por Louzado e Ermezinde, na maxima parte pela via do Estado, 58 kilómetros.

Ha doze kilómetros a favor pelo trajecto favoravel ao Estado; e alem d'isso este aprova as tarifas. O Estado lucra.

5.º — Partamos da hypothese que o Governo não quer por ora fazer a continuação do caminho de ferro do Valle do Tamega além de Amarante; e que todo o trafego de Lousado por Guimarães até às terras de Basto e Cavez vinha (que não pode vir pelo ar) a convergir em Louzado. Vejamos a ligação com Leixões. De Louzado pela Senhora da Hora a Leixões, via Mindelo — linha da Empreza — vão 39,5 kilómetros; via Ermezinde — linha do Estado — vão menos 42 kilómetros, approximadamente, isto é, o bastante, mesmo sem as diferenças da tarifa (talvez) para se preferir a via larga. Quanto ao mercado do Porto, nem é necessário fazer considerações, sabendo-se que a linha da Povoa fica na Boavista.

6.º — Consideremos agora a faxa maritima.

Tem ella a sua derivação exclusiva pela linha da Povoa. E o ramal Louzado-Mindelo, atraeve da região mais populosa do paiz, que de ha muito devia já ter aquelle caminho de ferro que ainda jaz no papel-tela, tem, como vimos, seis kilómetros dos seus 19 naturalmente tributarios da via larga para igualdade de distancia a Leixões. Mas a maior parte d'esta região ha de ser, para o futuro, como é hoje e como naturalmente tem sido sempre, tributaria dos mercados de Villa de Conde e de Varzim. Quem pôde então forçar que o trafego vá ao arrepio para a via do interior, do Estado, se esta faxa pertence à linha do litoral?

Fique o Estado com o trafego de seis ou dez kilómetros d'esta linha que tenha vantagem em buscar a via larga a caminho de Leixões ou do Porto. Consiga elle, por umas tarifas judiciosas, concorrer ao mercado da Invicta com o leite e os productos horticolas das imediações da Trofa, como da Maia, pela linha da Povoa, de ha muito se fez: isso é o que deve ser. Não querer deixar fazer aquillo que de ha tres ou quatro lustros já devia estar feito, simplesmente porque tem receio pueril de uma concorrença absurdamente respeitada...

O desvio da linha Ermezinde-Leixões para a Senhora da Hora é necessário para abastecer dos productos do Douro (azeite, vinhos, etc.) o litoral até Espozende, e por outro lado fazer o cambio com o Douro. O Estado ainda lucra.

E para findarmos estas considerações registemos que é necessário fazer sem demora o caminho de ferro de Laundos a Fão, e pensar no de Fão a Barcellos, prolongado depois até Amares. Completaba-se por esta forma a linha do litoral, de Leixões para Varzim a Fão, e obtinhamos as escoantes naturaes dos valles do Lima, Cavado e Ave.

Concorrencias do trafego... entreguem a administração do paiz a gente competente; sonhem, por um pouco, uma administração estrangeira, ingleza, por exemplo, e vejam se este schema não será realizado, em poucos meses, sem o perigo da concorrença do trafego. Mas que noção haverá, n'este paiz, de um «interesse do Estado»?

Pedia o bom senso que se assegurasse aquella ligação durante o prazo de concessão. Pois vingou o absurdo alvitre dos arrendamentos successivos por tres annos, enquanto convier ao Governo, e ainda quasi se duplicou a portagem, que passou a ser de 5 reis por unidade de trafego!

Quanto ao prazo da concessão, reduziu-se arbitrariamente a 80 annos, sem se attender na lesão e atropello que

tal alteração constitue, relativamente a linhas concedidas umas por 99 annos e outras por tempo indefinido. Seria admissivel essa limitação para um grupo de linhas que se concedesse de novo, não, porem, para o que já tinha sido objecto de concessão e havia dado logar a combinações financeiras baseadas em mais largo prazo de usufructo. Pois o autor da emenda poz em alto relevo a sua generosidade, que o fizera desistir do limite de 75 annos, que pretendia fazer impôr!

Haviam sido postas no mesmo pé todas as obrigações a emitir, concedendo-se pois a isenção de imposto ás que iam substituir as acções de Guimarães.

Essa equitativa disposição foi alterada pelo Senado. Nem ao menos se attendeu a que o imposto sobre o dividendo de acções ia ser quintuplicado pela applicação, com taxa diferente, ao *coupon* de obrigações, praticando-se assim uma verdadeira extorsão.

A isenção concedida pela Camara dos deputados justificava-se plenamente, porque a supressão do troço commun Trofa-Lousado representa uma cedencia importante de receita da linha de Guimarães ao Estado, muito superior ao imposto dispensado, e a construcção da estação commun de Lousado constitue pesado encargo para a Empresa e valioso melhoramento para a exploração da linha do Minho.

As outras modificações introduzidas, nem vale a pena discuti-las, porque não alteram a viabilidade do empreendimento, como as já referidas. Assim, obrigava-se a Empresa a estudar e promover a criação de uma estancia de excursionismo em Santa Luzia, encargo proposto desde 1908 com aprazimento das sucessivas municipalidades de Viana do Castello, cujos direitos e regalias permaneciam integros. Pois o receio de invadir attribuições municipaes fez suprimir essa clausula, onerosa para a Empresa!

Não se attendeu aos pontos capitales da questão: impossibilidade da construcção das linhas pelo Estado; exiguidade da garantia de juro; importancia da fusão das linhas e da uniformidade das clausulas de concessão; necessidade de as modificar, não para conceder novos lucros ou benefícios simples á Empresa, mas para tornar viavel o empreendimento; benefica repercução do trafejo das novas linhas na do Minho.

Imaginou-se que se ia fazer correr o Pactolo para os cofres da Empresa, pelo que era preciso derivar para o Erario parte d'esse candal.

Que estreiteza de horizontes, em contraste com a segurança de vistos do parecer da outra Camara!

Ainda ha pouco, no escripto de que transcrevi parte, calculava o Sr. Ezequiel de Campos a receita provavel das linhas do Alto Minho e o seu influxo nas do Estado pela forma seguinte, que não pode ser taxada de exagero optimista:

«Qual será o rendimento kilometrico inicial, médio, das linhas do Alto Minho? Computo-o em 1:500\$; e no minimo em 1:200\$, em face da vida que tiveram os caminhos de ferro de Varzim e de Guimarães, que, em 1910, já tinham: o primeiro 2:693\$ e o segundo 2:578\$ do rendimento bruto, médio, kilometrico.

Pelo contracto, o rendimento liquido para a garantia do juro será então 750\$; e o Estado garantirá, por kilometro, apenas 999\$930 - 750\$ × 249\$930 ou seja nos 150 kilometros 37:492\$500. — Este o «encargo do Estado».

Vejamos a «receita provavel» correspondente.

1.º «Impostos de transito e selo». Regulam por 7,5 % sobre o rendimento kilom. bruto. Logo, será para os 158 kilometros 7,5 % de 158 × 1:500\$, isto é = 17:775\$ de impostos.

2.º «Receita do trafejo» das novas linhas ás do Minho (Estado). Sabemos que os pontos de junção da linha de metro da Empresa com a larga do Estado são centros de contribuição do trafejo para a via do Estado e reciprocamente.

Segundo se lê no relatorio do projecto da lei apresentado á Camara dos Deputados em 1 de maio de 1903 (coleccão de legislação relativa ao servizo do ministerio das obras publicas, vol XI, fasciculo 4.º pag 922) nos annos de 1892 a 1901, a receita bruta proveniente do trafejo com que a linha de Trofa a Guimarães contribuiu para a linha do Minho, foi em média igual a 80%

da receita bruta annual da mesma linha de Guimarães. Supomos que da rede do Alto Minho só 70 % da receita dos 158 kilometros, ou dos 237 contos correspondentes, favorecem a linha do Estado.

Com o coeficiente de exploração 50 %, teremos 82:950\$ de receita de trafejo para o Estado, provenientes das linhas de metro. — Com os impostos de transito e selo perfazem 100 contos de receita para o Estado. Descontando o encargo da garantia, teremos um saldo annual a favor do Estado igual a «63» contos de réis.

Com outras hypotheses, as mais desfavoraveis que se podem dar, de apenas 1:200\$ de receita bruta annual, ainda o Estado terá o saldo annual de 15 contos de réis.

Estes problemas dos caminhos de ferro a construir precisam de ser tratados com a arithmetica respectiva e sob os multiplos coeeficientes economicos e financeiros. Parece-me que não deixam de ter valor os valores que temos deixado e vamos deixando perder annualmente dos cofres do Estado e da economia do norte do paiz.

E' natural que a Camara dos deputados mantenha o seu voto primitivo, como o pedem a logica e o interesse publico intelligentemente comprehendidos.

Equalmente é de esperar que os senadores, chamados a sessão conjunta, comprehendam o erro que praticaram com as suas infelizes emendas, e resgatem, com um voto bem orientado, o tempo que fizeram perder.

J. Fernando de Souza.



## A SCIENCIA METEOROLÓGICA

551.50

Não parece que aos engenheiros compita entrar em assumpto tão pouco concreto como parece ser a meteorologia, dirá por certo algum leitor da *Gazeta* mais ocupado com questões technicas ou economicas da arte difficilima dos caminhos de ferro.

No entanto, o paiz que mais pratico tem sido até hoje e que é dado como exemplo do que proporciona uma educação utilitaria—os Estados Unidos—dotam largamente os serviços do seu *Signal Office* e espalham profusamente as previsões do tempo que faz o observatorio de Washington.

Mas quem isto escreve confessa que já de ha muito o preoccupam os assuntos meteorologicos e até os versou largamente ha annos.

E' que a meteorologia é uma sciencia bem contemporanea, embora velhos como o mundo sejam os proloquios relativos á previsão do tempo.

Certo é que os anexins andam sempre aos pares desmentindo um o que o outro affirma e assim estão sempre certos, porque se applica só o que se amolda ao caso, esquecendo o outro.

Ao absoluto *lua nova trovejada trinta dias é molhada* oppõe-se a complicada regra que se traduz pelas palavras «*se quinta como pinta, trinta, quando aos onze não despinta*».

Os tres santos de gelo que neste anno se transformaram, pelo menos em Lisboa, em dias de intenso calor vieram afugentar os receios de geada e queima de plantas delicadas, que tanto damno causam nos jardins e nas hortas.

Mas isso prova ainda uma vez que se a previsão do tempo a largo prazo é por enquanto precaria, já não ha motivo para que se reeditem, como ainda sucede, as semsaborias com que os caricaturistas inglezes outr'ora amarguraram os ultimos tempos de vida do almirante Roberto Fitzroy.

Uma dellas se recorda de ter visto quem isto escreve, num periodico muito velho, que embrulhava papeis antigos.

Um *gentlemen* convidado a ir passar uns dias ao campo consultava o *Weather Book* e, como prognosticava mau tempo, deliberava ir de fato de verão e chapeu de palha... para acertar.

Todavia, a esta critica facil de lapis superficial, deve oppor-se que aquelle illustre marinheiro, ao mesmo tempo que fez pannejar a bandeira da sua patria em todos os mares do globo, teve tempo para escrever trabalhos scientificos que lhe abriram as portas da *Royal Society* e da *Académie des Sciences*.

Como todos os homens dominados por uma ideia que sabem ser secunda, Fitzroy viu além da epoca em que vivia e não bastou perto de meio seculo de trabalhos proficuos para desamar o espirito superficial dos que criticam apenas.

A guerra da Crimea se deve o inicio da lei de Buys-Ballot, que de cada vez melhor se confirmará, à medida que mais facil se torne o conhecimento dos phenomenos meteorologicos, que se dão na amplitude do Pacifico, do Atlantico e do Indico, nas regiões mal conhecidas do centro da Africa, na vastidão da Asia e nas calotes polares.

Se as syntheses meteorologicas devidas a Baudens e a de Tastes ainda hoje offerecem duvidas, não deixará de vir tempo em que os milhares de observações distribuidas na vastidão dos continentes, colhidas no infinito dos mares possam consentir no estabelecimento de regras bem definidas e incontrovertidas, inatacaveis, como são as leis da phisica.

Não é porem a previsão do tempo o unico fim da meteorologia. O intuito principal que deve ter em vista é o do melhor conhecimento das modificações que sofre o envolucro gazoso que circunda a terra, em presença de dados phenomenos, quer de origem terrestre, quer astronomicos.

Talvez que até a estes ultimos se deva ligar a expliçação de muitos casos incomprehendidos até hoje.

As manchas solares teem sido objecto de assíduos estudos por parte de muitos astronoms entre os quaes se devem citar os srs. Mourey e Marchand, do observatorio de Bourges.

Relacionando aquellas manchas com phenomenos de magnetismo terrestre, encontraram relações de tal ordem que determinam uma revisão de tão importante problema da phisica solar.

Observações do astronomo inglez Murchison, que contam muitas dezenas de annos de existencia, levaram aquelle sábio a affirmar que toda a perturbação muito intensa na superficie solar corresponde sempre a uma perturbação magnetica; uma perturbação solar de segunda grandeza nem sempre é acompanhada de perturbações magneticas e para as de terceira ordem já é preciso imaginação para encontrar relações.

O doutor Meldrum do *Royal Alfred Observatory* na ilha Mauricia encontrou uma relação entre o numero de manchas solares e os cyclones do Oceano Indico, mas não chegou por emquanto a formular uma lei. Norman Lockyer encontra relações entre os cyclos chuvosos e o mesmo phomeno solar.

Em Espanha, poucos annos conta ainda o observatorio de Tortosa destinado exclusivamente aos estudos de phisica cosmica e por isso não pôde ainda para a peninsula encontrar-se uma relação entre os phenomenos solares e os movimentos atmosphericos.

No entanto, num problema em que entram tantas variaveis não se devem desprezar as explorações das camadas superiores da atmosphera.

Logo no inicio da invenção dos aerostatos, se pensou em aplica-los a estes estudos e não ha tratado de phisica que não fale da ascensão de Gay-Lussac em 1804. Ainda está na memória de todos a catastrophe do Zenith em que em 1875 pereceram Sivel e Crocé Spinelli fulminados pela rapida rarefacção do ar. Gaston Tissandier salvou-se, mas rebentaram-lhe as membranas do tympano, ficando absolutamente surdo.

Berson e Süring em 1901 elevaram-se até 10.800 metros, graças a uma subida que conseguiram tornar vagarosa e à balões de oxygenio com que corrigiram os efeitos da rarefacção da atmosphera.

Todavia o feito de Süring e Berson mais se deve considerar como um *record* de desporte do que um methodo scientifico de exploração da atmosphera.

Os baragraphos, thermographos e outros instrumentos registadores vieram dar porem um impulso ao estudo da atmosphera que até então só raras vezes tinha sido observada, nas camadas inferiores, pouco excedentes a escassas centenas de metros.

Tinham-se já os instrumentos que não precisavam de quem os observasse e que podiam atingir as altas camadas atmosphericas, trazendo de lá, em graphicos, o que o observador mal poderia distinguir. Bastava confiar esses instrumentos a um aerostato e aguardar a volta delle a qualquer ponto da Terra, para se observarem os graphicos que trazia.

Balões-sondas se intitularam aquelles que em 1879 foram lançados por Buissonnet. Todavia, só em 1892 é que o capitão Renard expôz os principios em que devia assentar esta investigação e, com os conhecimentos que tinha colhido nas suas ascensões aerostáticas e nas suas experiencias sobre dirigiveis, fixou as condições em que se podia esperar que um balão-sonda atingisse uma dada altitude.

Demonstrou que um balão cubicando 1,25 subiria até 12:900 metros, com 640 metros cubicos atingiria 29:500 metros e para chegar á altitude de 49:700 metros necessitaria do enorme volume 1.250:000 metros cubicos, isto é, um cubo cuja dimensão lateral seria de 107,70.

Muitos balões sondas se lançaram para explorar a atmosphera e a aviação impôz esse estudo mais do que nunca.

Era preciso com tudo que, tanto quanto possível, explorassem as camadas atmosphericas, não se afastando em demasia da vertical e no mar tornava-se isso indispensavel para que a embarcação donde partissem escusasse de ir muito longe para os recolher novamente a bordo. Foi o que se conseguiu com os balões conjugados ou em *tandem*, como os denominou o seu inventor, o professor Hergesell, da universidade de Estrasburgo.

Reune dois balões de caucho por meio de cabos a uma barquinha de verga em que os instrumentos estão seguros, de maneira que possam trabalhar sem nada sofrerem com as guinadas e sacudidas que der o sistema alias atenuadas por um contrapezo pendente, capaz de servir de fluctuador no mar. Um dos balões está cheio de maneira que, ao atingir certa altura, a pressão interna seja superior á externa. O outro mal cheio ainda conserva a sua força ascensional. Chegados ao limite para que foi calculada a ascensão, o balão muito cheio rebenta e o outro, não podendo aguentar como accrescimo de peso que lhe traz este balão, desce até que o contrapezo já referido sirva de fluctuador ao tocar na superficie do mar.

A embarcação que lançou o balão-sonda sabe para onde dirigir-se a fim de se apoderar novamente de todo o sistema e colher os graphicos desenhados pelos instrumentos registadores durante o percurso todo. Basta-lhe observar o horizonte para ver onde paira, no ar, o aerostato já então alliviado da parte do peso do fluctuador que na agua está mergulhado.

Com os balões sondas pode explorar-se a atmosphera até grandes altitudes. Em 3 de agosto de 1905 atingiu um d'elles 25.800 metros de altura. O thermographo ao nível do terreno marcava 17 centigrados e foi descendo até 65 graus abaixo de zero, que accusava a 15.500 metros, voltando a subir até 40 graus abaixo de zero no limite do seu percurso.

O yacht *Princesse Alice*, do príncipe de Monaco, tem feito explorações atmosphericas no Atlantico não só com balões sondas do invento do professor Hergesell, mas ainda com papagaios.

Certo é que pequena força ascensional teem estes quando se limitem ao brinquedo que vemos nas mãos das

creanças e difficilmente levariam para longe os instrumentos que se lhe confiassem.

Por isso se usa do typo cellular. Em 1898, o meteorologista Teisserenc de Bort attingiu com o dispositivo de Hargrave mais de que uma vez a altitude de 2:000 metros, chegando até á de 3:940 metros.

Todavia o peso do cabo é sempre um tropeço para que subam a mais de dois ou tres kilometros os papagaios. Torneou-se contudo a dificuldade prendendo ao cabo, de distancia em distancia, papagaios auxiliares, que assim aliviam o peso.

No observatorio de Lindeberg lançou-se em 26 de novembro de 1905 um papagaio assim formado, que atingiu 6:430 metros de altitude.

Desde que se reuniu em 1853 em Bruxellas a conferencia internacional, de que resultou a unificação dos methodos de observação dos ventos, iniciou-se a tendencia para a internacionalização dos serviços meteorologicos.

Dos resultados das *sailing directions* de Maury resultantes dessa conferencia disse em sessão de 1 de Julho de 1905 da Associação dos Engenheiros Civis o Sr. General Cecilio da Costa «Na viagem da Europa para a Australia aconselha a dobrar o Cabo da Boa Esperança, mas regressar pelo Cabo de Horn.

«Com essa derrota a viagem de 250 dias faz-se hoje em 130 e algumas vezes ainda em menos, tempo o que corresponde por navio e por viagem a uma economia de 15.000 francos e a 250 milhões para a navegação annual de toda a França. Noutras derrotas obteve tambem uma redução de tempo de cinquenta por cento. Este mesmo processo de observação foi um auxiliar para a determinação da marcha dos cyclones através dos mares; e a presença dos mesmos denunciada pelas variações barometricas, foi a confirmação de ser o barometro um seguro apparelho não só para determinar a intensidade de tais phenomenos, mas tambem para conhecer a extensão da area onde exercem a sua acção». (¹)

Estes resultados deviam bastar para se aceitar sem escrupulo a opinião de um livro que no seu tempo foi revolucionario e que ainda hoje contende em muita passagem com a sciencia official.

Com efeito, o dr. Fauvel em 1889 sustentava na sua *Physico-chimica* que o domínio do desconhecido se ia restringindo de cada vez mais pelo aperfeiçoamento dos methodos de observação e a propósito da meteorologia escreveu: «Ousados aeronautas puderam assistir à formação de todos os meteoro que os antigos atribuiam a poderes ocultos. Finalmente, graças à rede telegraphica que envolve o nosso globo e que liga entre si multiplices observações, bem perto está a meteorologica de se tornar uma sciencia exacta. Então a previsão do tempo deixará de ser essa utopia ridicula que fez a fortuna dos fazedores de almanachs. A propósito de meteorologia deve notar-se a importante invenção dos apparelhos registadores quer electricos quer apenas mecanicos, que vantajosamente substituiram a atenção tantas vezes falível dos observadores» (²).

Depois desta época, a telegraphia sem fios, os aperfeiçoamentos dos balões sondas, as explorações oceanographicas, as expedições polares teem-se multiplicado ou teem surgido, de maneira que se pode dizer afoitamente que já atingiu a sciencia meteorologica a phase em que se encontra na posse dos meios de medir e dos methodos que se fixam.

Os observatorios de montanha veem trazer o seu contingente aos estudos da physica do globo, mas seria preciso multiplicar as observações, conhecer a cada instante as mudanças que se dão em toda a superficie da Terra,

concentra-las nalguns observatorios, assim que à força de muitos dados, se agrupassem, se catalogassem essas medidas e se deduzissem as leis empiricas que fixassem as influencias reciprocas dos phenomenos observados.

Quando tal suceda não será apenas a vasta area do Canadá e dos Estados Unidos que poderá prever-se antecipadamente, como hoje acontece, contra as mudanças de tempo e as ruinas que deixam os *tornados* na sua passagem, mas os barometros serão consultados como os relogios e os prognosticos das cheias salvarão haveres que hoje se perdem por falta de previsões possiveis e com probabilidades grandes de segurança.

Talvez que já se tivesse caminhado mais do que até agora se menores fossem as ambições que dividem os homens e maior fosse nelles o amor da sciencia, que desinteressadamente procura investigar a verdade em todos os campos onde ela se depara.

Por desgraça, a regressão à selvageria que Herbert Spencer notava num dos seus ultimos livros de cada vez mais se acentua nas nações que se cognominam de civilizadas.

Triste humanidade que não abre os olhos para o que há de bello na harmonia dos phenomenos naturaes e que ocupa os fios telegraphicos a saber noticias dos que se esmurram em exercícios de *box* e anciosa espera saber o nome do vencedor ou, o que é o mesmo, do que maior brutalidade soube empregar no que em aravia universal se chama um *match*.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Attendendo á absoluta necessidade de alterar a linha da raia entre perfis 43 e 64 + 22, 15 do lanço do Canal a Alvalade, do Caminho de Ferro do Vale do Sado; manda o Governo da Republica Portuguesa aprovar o respectivo projeto de variante e seu orçamento, na importancia de 1:533\$935 reis, elaborado pela Direcção do Sul e Sueste com data de 22 de abril do corrente ano, ficando o orçamento do mesmo lanço elevado da referida importancia.

Paços do Governo da Republica, em 17 de Maio de 1912. — O ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcellos.



## Antonio Bossa

Este distinto engenheiro, chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, acaba de ser elevado ao cargo de Sub-Director.

Assim a Companhia mais uma vez confirmou o alto apreço em que tem as qualidades do sr. Bossa como funcionario de destaque, pela sua intelligencia, competencia e dedicação.

Lisongeia-nos dar esta noticia, tanto mais que António Bossa é não só o amigo que estimamos desde velhos tempos, como actualmente honra o nosso jornal tomando nesse o cargo de engenheiro consultor, para os assumptos technicos e em que a sua competencia e o seu bom conselho nunca nos deixaram, nem deixarão, de ser do mais alto valor.

(¹) Revista de Obras Públicas e Minas tomo XXX VI (1905) p. 440.

(²) *La Physico-Chimie, in Bibliothèque des Sciences Contemporaines* p. 45.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Temporada de banhos e aguas mineraes

Como nos annos anteriores, as diferentes companhias e administrações de caminhos de ferro estabelecem para a nova epocha de banhos e aguas mineraes, serviços especiaes de bilhetes temporarios de ida e volta a preços reduzidos entre as estações que servem as principaes praias e thermas do paiz.

Nas linhas do Sul e Sueste onde o serviço é identico ao do anno findo, entrou já em vigor, tendo começado a venda dos bilhetes no dia 15 do mez passado e devendo terminar no dia 15 de Outubro.

Os prazos de validade, são, como de costume, de 60 dias contados a partir do da venda, com a faculdade de ampliação de prazo mediante a compra de senhas de ampliação.

A validade dos bilhetes vendidos depois de 31 de Agosto, termina em 31 de Outubro, quando não seja ampliada.

Nas linhas do Minho e Douro tambem o serviço é igual ao do anno passado.

Nos Caminhos de Ferro Portuguezes ha algumas alterações, tanto no serviço interno como no combinado.

No serviço interno são incluidos os destinos de Leiria e Monte Real que servem a praia de Vieira, e para as quaes vendem bilhetes as estações de Lisboa-R, Pombal, Soure, Coimbra, Coimbra B., Gaia e Porto-Campanhã; incluidas as procedencias de Cintra que vende bilhetes para as estações de Ovar, Espinho, Granja, Gaia e Campanhã, Caldas da Rainha, Marinha Grande, Cella ou Vallado e Figueira da Foz.

Pelo que respeita à paragem em transito tambem ha materia nova: Os passageiros que ao passarem em Amieira ou Alfarellos queiram visitar Figueira da Foz poderão fazê-lo comprando naquellas estações alem das senhas de paragem, novos bilhetes para o percurso de Amieira ou Alfarellos a Figueira e volta.

Foi tambem estabelecida uma nova clausula relativa a abandono de percurso, pela qual, sendo dada essa faculdade sem direito a indemnização pelo percurso que voluntariamente deixa de effetuar, é permitido ao passageiro, que utilizando a faculdade de paragem, se detenha em qualquer estação intermedia, ir retomar o comboio noutra estação situada alem daquella em que tenha desembocado, contanto que o seguimento natural da viagem não seja alterado e que a estação em que retomar o comboio fique no percurso para que o bilhete ainda é valido.

Os bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios; porem para a sua utilização nos rapidos do serviço Lisboa-Porto (51, 52, 55 e 56), Lisboa-Madrid (151 e 152) e Sud-Express é estabelecida a sobretaxa de 200 reis por passageiro e por cada 100 kilometros de percurso ou facção indivisivel de 100 kilometros.

Para a ocupação dos logares de luxo, terão os passageiros de pagar a correspondente sobretaxa alem daquella quando a viagem se faça pelos comboios rapidos.

No serviço combinado com outras linhas foram introduzidas identicas modificações sobre paragens e abandons de percurso, e ocupação de logares de luxo e nos comboios rapidos.

A concessão da redução de 50 % concedida no anno findo aos passageiros portadores de bilhetes de banhos que queiram viajar entre quaesquer estações da rede da Companhia, é limitada tão sómente aos procedentes de Espanha.

Quanto a preços e mais condições o serviço é identico ao de 1911.

A venda destes bilhetes começa tambem em 15 deste mez.

## Viagens de recreio em grupos e em comboios especiaes

Entra hoje em vigor nas linhas das companhias Portugueza e da Beira Alta, e nas dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste, a nova tarifa combinada para viagens de recreio de ida e volta em grupos pelos comboios ordinarios ou em comboios especiaes, a que já nos referimos.

A nova tarifa que é moldada nas mesmas bases da analoga de serviço interno na companhia Portugueza, é de grande vantagem para o publico, em vista da rapidez com que passam a ser satisfeitas as requisições de bilhetes para os grupos ou dos comboios especiaes, para percursos de linhas diferentes, o que até aqui era sempre bastante demorado em vista das administrações terem de se pôr préviamente d'accordo para a realização das excursões.

### Romaria ao Senhor da Pedra

Amanhã domingo e segunda feira 3, tem lugar a tradicional romaria ao Senhor da Pedra.

Todas as romarias são interessantes, mas a do Senhor da Pedra pela enorme concorrência de forasteiros que acarreta é das que mais se recomenda.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes faz, como nos annos anteriores, um serviço especial de bilhetes reduzidos das estações e apeadeiros desde Agueda até Porto para Miramar, apeadeiro que serve o lugar da romaria, e volta nos dias 2 e 3, e um intenso serviço de comboios extraordinarios.

### Transporte d'automoveis nas linhas do Minho e Douro

No dia 20 do mez findo entrou em vigor nas linhas do Minho e Douro a tarifa especial n.º 2, de grande velocidade, para o transporte de carros automoveis para passageiros entre quaesquer estações.

A nova tarifa estabelece a taxa reduzida de 100 reis por vehiculo e kilometro, com o minimo de percurso de 50 kilometros.

As despezas de serviço braçal são de 700 reis por vehiculo, e o maximo cobravel é de 20.000 reis por vehiculo.

### Transporte de artistas de theatro e de circo, scenario, animaes amestrados, etc., nas linhas da Beira Alta

A companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta pôz em vigor a partir do mez passado, uma tarifa semelhante à que a Companhia Portugueza tem estabelecida nas suas linhas desde dezembro de 1911, para o transporte de artistas do theatro e de circo, viajando em grupo, suas bagagens, material de scena e de circo, animaes amestrados e montadas de cavalleiros tauromachicos.

Os preços para o transporte dos artistas são de 15,435 reis em 1.ª classe, 11,025 em 2.ª, e 9,5 em 3.ª, por passageiro e kilometro.

O minimo para a formação dos grupos é de 6 passageiros ou pagando como tal, e o minimo de percurso de 30 kilometros ou pagando como tal.

Aos transportes de material de scena e de circo, animaes amestrados bem como das montadas dos cavalleiros tauromachicos quando sejam destinados a espectaculos devidamente anunciados, concede a tarifa uma redução, como a sua congenere da Companhia Portugueza, de 50 % sobre os preços que correspondem pela tarifa geral.

### Transporte de generos frescos nas linhas de Porto á Povoa e Famalicão

No dia 20 d'este mez entra em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto á Povoa e Famalicão uma nova tarifa n.º 1 de grande velocidade para o transporte de fructas, flores, hortaliças, peixe e outros generos frescos, a qual annula e substitue as actuaes tarifas n.ºs 1 e 2 de grande volocidade.

A nova tarifa representa um grande beneficio para o publico, por quanto estabelecendo um unico preço de 45 reis por tonelada e kilometro, as taxas resultantes são mais vantajosas do que as das tarifas actuaes.

Alem d'isso a sua nomenclatura de mercadorias é muito mais extensa do que as das tarifas que annula, aproveitando d'ella mercadorias para as quaes não havia tarifa especial.



## Lisboa-Marselha e Toulouse-Lisboa

Já no nosso artigo das *Notas de Viagem*<sup>(1)</sup> falámos das commodidades que offerece ao viajante que de Lisboa se dirijir a Marselha e quizer ir o mais directamente possivel, o comboio rapido tri-semanal Lisboa Madrid, onde se passa directamente, apenas atravessando os tres ou quatros metros da plataforma, para o rápido Madrid-Barcelona, comboio confortavel de marcha rapida que vence os 685 kilometros que separam as duas cidades a um andamento de 60 á hora, o que nos permitte, com as paragens, chegar antes da meia noite á capital catalã.

Pena é que dahi não possamos continuar senão na manhã seguinte, o que nos permitiria chegar a Marselha pelo meio dia seguinte, ou seja que teríamos de Lisboa a Marselha apenas 43 horas.

A volta dessa viagem, de que nos occuparemos muito mais tarde naquelles artigos, quizemos fazel-a, experimentando o serviço de Bayonna a Lisboa por Madrid e ficámos igualmente bem impressionados.

O transbordo em Irun faz-se facilmente, visto que o tempo que ahi temos, 32 minutos, dá perfeitamente margem a assistir á verificação das bagagens e ao alojamento no comboio do Norte, visto que não temos que almoçar ali, por haver restaurante no comboio.

Alem disso a alfandega de Irun está hoje bem diferente das outras alfandegas espanholas.

Faz abrir todos os volumes, é certo, mas por mera formalidade, quando se trata de passageiros estrangeiros que vê se dirigem a Portugal, e rapidamente lhes dà liberdade.

O comboio é composto de excellente material, de corredor, com boas molas e inter-communicacão; marcha rapidamente alcançando muitas vezes 70 á hora, e se, no conjuñcto da viagem, não se attinge mais que a média commercial de 43, ha que attender ás fortes rampas que elevam a linha, entre Zumárraga e Alsasua a 614 metros, para, depois de descer, tornar a subir a 722 metros em Medina, e a 1289 metros no *puerto* de Guadarrama.

Em parte do trajecto está já installada a segunda via, o que nos evita demoras de cruzamentos, e atraços que antigamente eram o prato obrigado nesta companhia.

Havia rasão, então, para que a travessia da Espanha fosse o *pesadello* de todos que pensavam ir de Portugal a França ou vir de lá; hoje, pode bem dizer-se, o serviço dos comboios internacionaes naquelle paiz pouco inferior está ao das linhas francesas, e a viagem, por este comboio, faz-se sem fadiga.

Façamos justiça aos melhoramentos que tem sabido introduzir, na exploração da sua rede, o Snr. Felix Boix, engenheiro distinto e activo a quem o Norte tanto deve.

<sup>(1)</sup> Pag. 61 do numero de 16 de fevereiro.

E já que citámos quem, deste lado, nos dá commodidades num trajecto que em tempos idos era verdadeiramente fatigante, não esqueçamos o nome do Snr. D. Eduardo Maristany que, na direcção da companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, tem tambem introduzido, na exploração daquella importante rede, grandes melhoramentos tendentes a dar maior conforto aos passageiros.

O serviço internacional faz o objecto de successivas conferencias entre os directores e agentes superiores das diferentes rôdes nelle interessadas. Ainda ha pouco, para esse sim, se reuniram elles em Biarritz.

Uma modifcação de serviço, não de difícil adopção, nos suggeriu a ultima viagem que fizemos pela linha dos Pyrineos.

Viemos de Toulouse pelo bello expresso que dali parte á meia noite e 32 e chega a Bayonna ás 7,56 da manhã.

Ora o comboio rapido n.º 11 que é o que liga em Irun com o n.º 10 do Norte, sae daquella estação ás 7 e 7.

Se fosse possivel, ou a companhia do Midi, anteceder de uma hora a chegada do seu rapido de Toulouse, ou a do Norte d'Espanha retardar a partida do seu, o que permitiria tambem ao Midi partir pelas 8 horas de Bayonna, teríamos a ligação directa, por Irun, dos passageiros que veem daquella linha e que, se bem que de Toulouse já ha o serviço directo por Port-Bou Barcelona que permite chegar a Lisboa em 39 horas e 24 minutos, esse caminho é mais longo e mais caro, enquanto que, por Irun-Madrid chegar-se-hia em 38 horas e 13 minutos com menos despesa. Alem disso ha as estações intermedias, como Lourdes, Pau e outras de onde poderiam aproveitar este comboio os que tivessem pressa de vir a qualquer estação, das principaes, áqñem de Irun, ou mesmo até Madrid ou até Lisboa.

Ahi deixamos a ideia que poderá aproveitar-se em futuras conferencias do trafego internacional.

Chegado o comboio n.º 10 do Norte á estação de Madrid-Príncipe-Pio, ali está, de outro lado da plataforma, o comboio para Lisboa, sendo facilimo o transbordo de um para outro.

Como se sabe este parte 19 minutos depois, o que dá tempo de comprar bilhete, a quem não o tiver, e mesmo que não o compre, o revisor em transito lhe cobra a passagem, sem augmento de taxa. Note-se unicamente que quem quizer seguir nestas condições tem, ou que não trazer bagagem registrada, ou que se sujeitar a fazel-a verificar na fronteira de Irun, porque o comboio do Norte não traz os volumes de transito que só podem seguir no expresso que chega a Madrid na manhã seguinte e portanto só chega a Lisboa no segundo dia. E' um inconveniente que não se pode evitar.

A viagem Madrid-Lisboa, no rapido já aqui a descrevemos; é commoda, sobretudo se se toma wagão-leito.

Em 30 horas, da partida de Irun, chega-se a Lisboa.



## HORARIOS DE VERÃO

No novo horario a entrar em vigor em 1 de junho, alem dos dois comboios rapidos Lisboa-Porto, agora criados, ha algumas alterações no antigo horario, que por certo grande vantagem devem trazer aos passageiros.

Só a criação dos citados comboios rapidos, representa um melhoramento de apreciavel valor, o que bem demonstra o elevado interesse que os Caminhos de Ferro Portuguezes teem pelo publico; e as modificações em alguns comboios, por certo muito serão apreciados por quem gosta de viajar com comodidade.

Refiro-me na linha do Norte ao aceleramento dos comboios 17 e 20, este que facilita a ligação para o Sud-Express, e aquelle a ligação do comboio n.º 2 da Beira Alta, que em qualquer dos casos abrevia as comunicações do Porto e estações até Pampilhosa com a Beira Alta, Espanha e França.

Tambem o comboio n.º 8, modifcou a sua partida do Porto para mais cedo, o que traz entre outras vantagens a de abreviar consideravelmente a demora em Campanhã aos passageiros vindos do Minho e Douro; e vir ligar à Pampilhosa com o comboio n.º 5 da Beira Alta, tornando assim mais rapida a ligação do Porto com Paris.

Por aqui se vê o interesse que a companhia tem não só em ligar rapidamente o Porto com Espanha e França, mas tambem as estações que me parece teem largo movimento com aquelles paizes, como sejam Granja Espinho Mogofores etc.

O comboio n.º 11 passou a chegar ao Porto ás 12,4 da noite ou seja a melhores horas, e pena é, que se não possa fazer outro tanto ao n.º 4, de forma a fazel-o chegar a Lisboa mais cedo, não obrigando a tanta demora na Pampilhosa os passageiros vindos da Beira Alta.

Se elle partisse do Porto pelas 2 horas da tarde, sentido omnibus em todo o trajecto, poderia estar em Lisboa pelas 11,30 da noite com prejuizo do comboio n.º 16, que seria suprimido, e vindo, portanto, o comboio n.º 124 a tomar no Entroncamento a marcha do 4; talvez assim elle tambem podesse chegar antes da 1,13 da manhã.

Quanto á linha do Oeste houve, a meu ver, tambem, uma alteração muito util, que foi tornar o mixto n.º 202 em expresso entre Caldas e Lisboa-R. permittindo assim aos passageiros de qualquer estação alem das Caldas da Rainha, vir a Lisboa e regressar no mesmo dia.

As communicações rapidas Lisboa-Paris, tambem foram melhoradas partindo o comboio 55 mais tarde 50 minutos, e chegando o 52 (antigo 56) 1,12 mais cedo.

D'esta forma já qualquer passageiro pode chegar a Lisboa ás 2,31 da tarde e seguir no mesmo dia para a America do Sul, e em sentido inverso, tambem um passageiro chegado a Lisboa terá margem para mais á vontade seguir no mesmo dia para Paris, tendo perdido o *Sud-Express*.

Pena é que estes comboios não tenham já carruagens directas entre Lisboa e Hendaya.

Quanto ao *Sud-Express* vê-se que se vae reduzindo o percurso, mais no trajecto Lisboa-Paris do que em sentido contrario.

Naquelle sentido gasta 33,24 e neste 34,36 ou seja mais 1,12.

Já falei aqui varias vezes neste comboio, enaltecendo as vantagens de elle chegar a Lisboa pelas 4 horas da tarde e partir ás 3, tambem da tarde, para assim dar logar aos passageiros da America do Sul, e de futuro do Pacifico, podereim seguir no dia da chegada a Lisboa para Paris, e no sentido inverso seguirem no mesmo dia para aquelles pontos.

Será difficil, fazel-o partir de Paris ás 9 horas da manhã e reduzir o trajecto a 31 horas para estar em Lisboa pelas 4 horas da tarde do dia seguinte, uma vez poupad as 2 annuciadas horas no trajecto do Norte da Espanha e feitas mais algumas reduções nos outros trajectos? Parece-me que não.

\*

Na Beira Alta seria para desejar que melhor se aproveitasse o comboio rapido 51 da companhia Portugueza, pois que aquella companhia, se limitou a organizar um comboio entre Pampilhosa e Santa Comba Dão só de 15 de Julho a 15 de Outubro, quando seria de grande alcance ligar com aquelle o seu comboio n.º 3.

Com tal ligação não só lucrariam os passageiros das suas estações, como os das linhas de Salamanca, Norte de Espanha e Paris, ficando assim consideravelmente reduzido o trajecto entre Lisboa e aquella capital.

E' um tanto difficil, não ha duvida, retardar o comboio n.º 3, 2 horas para enlaçar em Medina para Paris e Madrid; mas não é impossivel.

A ligação em Medina do comboio ido de Portugal, tanto para Hendaya como para Madrid, obriga a uma demora ali de 1,51.

Se, pois, se reduzisse essa demora aos 51 minutos (que já não é mau, para garantir o enlace), faltaria poupar uma hora no trajecto Pampilhosa-Medina, o que não parece impossivel.

Tem é certo, o comboio n.º 3 da Beira Alta, um horario muito apertado; mas não é tão apertado, que se não podesse poupar 15 minutos em todo o trajecto, e reduzindo a demora na Guarda a 10 minutos, teríamos portanto poupado, 25 minutos, e ganhando no percurso Fuentes d'Onoro-Medina apenas 15 minutos, reduzindo 10 minutos na demora em Fuentes de S. Estebam e outros 10 na de Salamanca, teríamos 35 minutos ganhos, que com os 25 da Beira Alta perfaziam a desejada hora a ganhar.

E' claro que a ultrapassagem pelo *Sud-Express* deixaria de ser em Medina para ser em Salamanca, mas tanto melhor, pois os passageiros vindos do Porto no rapido, tomam o hiam ali.

Tudo a Beira Alta teria a ganhar, pois poderia suprimir algumas paragens do *Sud-Express*, que assim seriam muito bem dispensadas.

No que toca a ligação em Santa Comba, para Vizeu, seria magnifico, pois se faria a viagem (durante todo o anno) de Lisboa a Vizeu em 7 horas e meia.

\*

Resta-me falar do Minho e Douro, que tambem não aproveitou convenientemente os excellentes comboios 51 e 56 da companhia Portugueza.

Se para o Minho, elles dão e recebem ligação imediata em Campanhã, outro tanto não acontece para o Douro e Valle do Corgo.

Estabeleceram, 3 vezes por semana, um magnifico comboio rapido do Porto à Regoa, com seguimento para Vidago, permittindo, fazer-se a viagem de Lisboa áquellas thermas em 12,56, o que não deixa de ser de elevada comodidade.

Mas porque não ha-de esse serviço ser diario?

Annuncia tambem para breve o comboio 111, 4 vezes por semana, com a marcha dos mais annos, ou seja ir alcançar á Regoa o 1301 do Corgo.

Porque não ha-de esse comboio ter a marcha do 113 tornando-o assim diario? E' certamente pela economia do material, mas n'esse caso faça-se o 113 com o material vindo no 104, e o 103 com o do 112, retardando-se assim hora e meia a partida do Porto do 103, o que seria sem duvida de vantagem para os passageiros, que partiam a melhores horas.

E sendo assim, parece-me de grande utilidade que os mixtos 109 e 110 modifcassem as suas marchas, partindo aquelle da Regoa ás 6 da tarde e receber os passageiros do 113, e este com a partida da Barca d'Alva pelas 8 horas da manhã, vindo a ser ultrapassado no Pocinho pelo rapido 156, e chegando á Regoa pelas 12,30 da tarde a tempo dos seus passageiros seguirem para Vidago no 1301 e para o Porto no 112.

Na linha do Corgo, foi estabelecido um magnifico comboio rapido partindo de Vidago ás 7,35 da manhã, para vir ligar na Regoa ao rapido 156 e ao 101, aquelle para o Porto e este para Barca d'Alva. Ora, se este comboio fosse diario (bem como o 1313) embora em prejuizo dos mixtos 1303 e 1304, que de pouco valem devido á má hora em que se effectuam, seria muito util, não só pela rapidez das communicações com o Porto, Lisboa e Barca d'Alva, mas tambem para os passageiros que quizerem das estações alem Villa Real vir á séde do districto ou á Regoa, tratar de negocios e regressar no mesmo dia.

G. M.

Tambem sobre o novo horario recebemos a seguinte e interessante comunicação:

*Presado Amigo e Sr.* — Pelo novo horario da C. P., que de anno para anno está melhorando consideravelmente

todos os seus serviços e bem servindo o público, o serviço internacional foi sensivelmente beneficiado, reduzindo as demoras na Pampilhosa, principalmente no sentido descendente, que serão só de 57 minutos, quando pelo actual é de 2<sup>h</sup>7<sup>m</sup>.

Outro tanto não sucede com a M. S. que continua a manter o mesmo horário antigo. De maneira que os passageiros chegados a Medina pelo comboio n.º 10 do Norte, procedentes de França, e que se dirigem a Salamanca, Porto e Lisboa, continuam a não ter tempo para jantar no restaurante daquela estação, porque sucede, em geral, vir quasi sempre atrasado este comboio, e os 34 minutos de intervallo, entre a chegada do comboio n.º 10 e a partida do comboio n.º 13 de M. S. ficam a maior parte dos dias reduzidos a metade; e não se jantando em Medina, causa este facto um grande transtorno, porque só no outro dia as 9,38 se chega a Pampilhosa para almoçar. Ora tendo-se almoçado na carruagem restaurante do n.º 10 pelo meio dia, são obrigados os passageiros a um jejum de 20 e tantas horas o que, para estomagos fracos, é demasiado!

Parece que era facil remediar este caso, bastava a M. S. fazer sahir o seu comboio n.º 13 as 20 horas em vez de ser as 19,25, e para isso accelerava mais a sua marcha visto ser uma linha de pequeno percurso e quasi toda plana, e a companhia de Salamanca fazer o mesmo, isto é, apertar tambem a marcha do seu trem.

Outra vantagem tambem poderia ser dada, não só para os passageiros que tinham assim uma viagem mais recreativa e util, mas tambem para as proprias companhias: era estabelecerem-se bilhetes para Bayonna, Bordeus e Paris com ida por Valencia-Alcantara-Madrid e volta Medina-Salamanca-Pampilhosa-Lisboa ou Porto, ou vice-versa, ou ainda, de ir ou voltar pela linha que quizesse; era um serviço parecido com o que annualmente a Companhia Portugueza combinada com a Beira Alta estabelecem por occasião da feira e festas de Salamanca, em setembro, em que os passageiros seguem ou voltam pela Beira Alta ou pela Beira Baixa.

29 — 5 — 912.

De V. etc. H. S. S.



IX

**Luxor.** — O caminho de ferro e a via Nilo. — Templos grandiosos. — Os vandais doutros tempos e os nossos de hoje. — Uma cidade onde não chove.

Mesmo os maiores entusiastas das viagens pelo Nilo, como o livro «Fascinating Egypt» que temos presente, não podem deixar de confessar que os Caminhos de ferro Egípcios, com o seu excelente serviço de carruagens e vagão restaurante, vieram facilitar as viagens ao alto Egito e sobrelevam, em commodidade, rapidez e economia, ao pouco interessante, caro e demorado, trajecto pelo rio, especialmente entre o Cairo e Luxor.

E tanto é certo que esta parte do trajecto offerece menos interesse, que, o que mais se aconselha, para partir do Cairo, é o comboio da noite, em vagão-leito, chegando-se a Luxor de manhã.

Nós preferimos sempre os comboios do dia — os nossos leitores já o terão notado — mesmo porque esses, sendo tão bons como os nocturnos, permitem-nos ver alguma coisa e descansar o corpo no leito do hotel, sempre muito mais commodo do que o mais confortavel vagão-leito.

Se quem vai por vapor gasta 6 dias, não é muito que consagremos um à viagem ferroviaria.

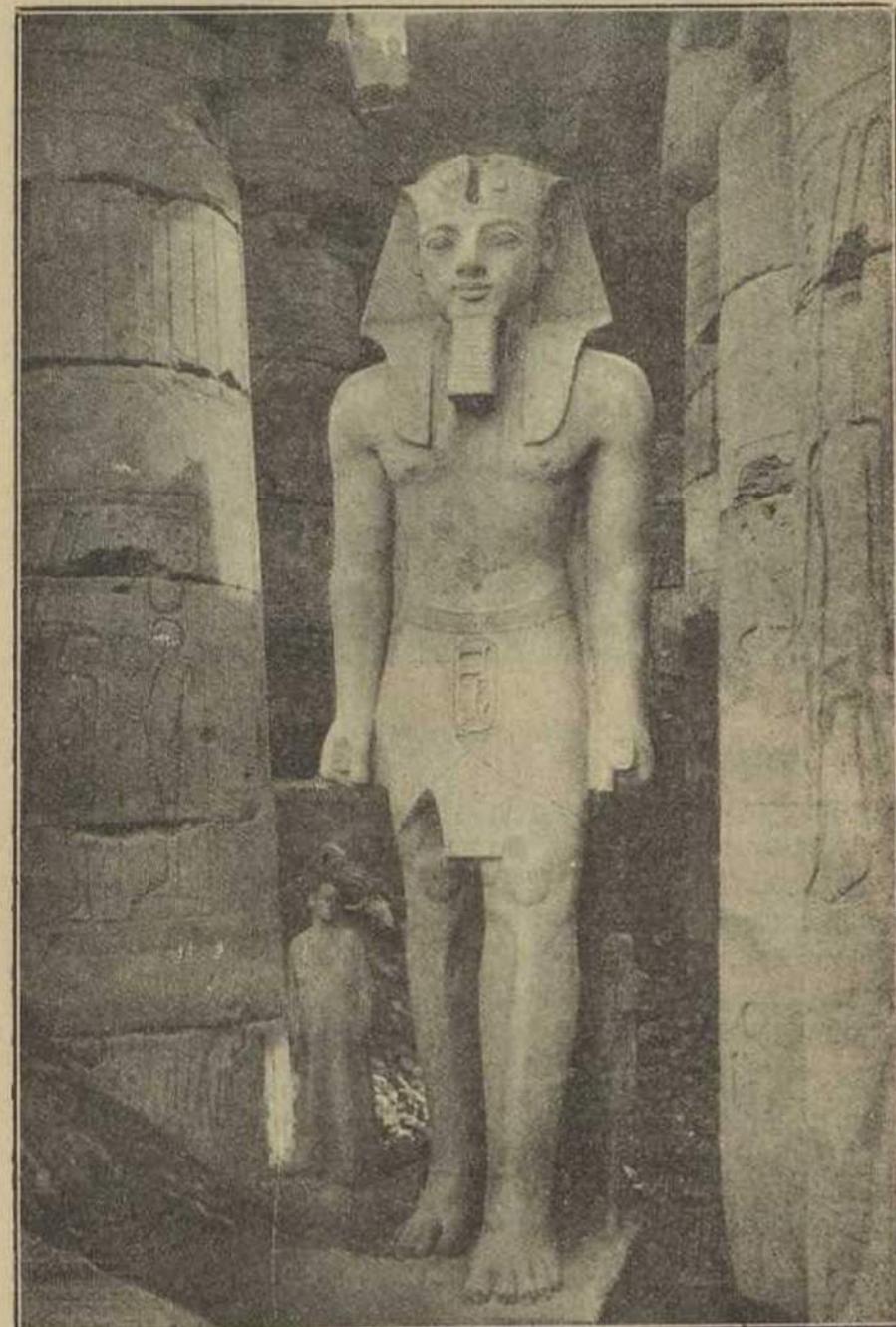
Alem disso, quem fôr mais economico, pode, de dia, aproveitar a 2.ª classe, fazendo uma economia de 50 por cento, ou uns 5\$100 réis por pessoa.

Luxor não é um simples ponto de paragem; é uma estação obrigatoria, porque é ahi que se reunem, em maior quantidade, as mais grandiosas attracções do Egypto, as mais sumptuosas reliquias desses povos antigos, tão grandes na morte como na vida, que nos deixaram a perpetua impressão das suas concepções de extraordinaria faustosidade.

Ali começamos por ver, na propria cidade, o imponente templo de Amon, construido por Amenophis III, 1:400 annos antes de Christo.

Neste templo, de uma vastidão que occupava toda uma cidade e mede ainda hoje 255 metros de comprimento por 70 de largura, encontramos o grande obelisco, companheiro do outro que está em Paris na praça da Concordia, para onde foi levado em 1836.

Junto delle ensileiravam-se as estatuas colossaes de Ramsés II, 2 assentadas, tendo 14 metros de altura, e 4 de pé; estatuas hoje muito damnificadas pelo vandalismo



LUXOR — Estatua de Ramsés II

de passados tempos, excepto uma de que damos a gravura e que mede 5,30 de altura.

A visita deste templo leva toda a manhã do primeiro dia.

A dois kilometros do Grande Hotel, por uma bella estrada que se percorre em trem ou em burro, vai-se a Karnak, a prodigiosa cidade de monumentos em ruinas, cuja impressão não mais esquece ao visitante.

Esta estrada é approximadamente a mesma que antigamente ligava as duas cidades, sendo toda ladeada de sphinges, colossaes estatuas de carneiros deitados.

Não pertence a estes artigos a descrição, que seria longa, de quanto ha que admirar naquelles enormíssimos templos, considerados, já desde o tempo dos Pharaós como as mais grandiosas construções do mundo, e que até hoje ainda não tiveram outra que se lhes compare.

Para dar uma leve ideia do que era o grandioso templo d'Amon, basta dizer que o grande pateo, de 103 metros por 34, tinha, sustentando o tecto, 134 columnas de marmore de 24 metros de altura por 10 de circumferencia.

Tambem, pela gravura que damos, do portico principal (de Evergilio I) no templo de Khons, o mais pequeno de



KARNAK — Portico de Evergilio I

Karnak, se tem uma noção da grandesa daquelles edifícios e dos primorosos trabalhos de escultura que por completo os cobriam de alto a baixo. Este portico tinha 52 metros de largura por 30 de altura.

Infelizmente o tempo encarregou-se de destruir, em grande parte, tão notaveis monumentos; e vamos lá que a mão do homem, na crassa ignorância do valor que atacava, tambem concorreu muito para essa destruição.

Foi assim que, sucessivamente, as gerações vindouras, foram applicando os velhos templos a outras religiões, e vandalicamente, demolindo ou damnificando, picando os ornatos, derrubando as estatuas, foram substituindo ao grandioso o mediocre, ao imponente o vulgar.

Os christãos não teem menos responsabilidade, em muitos casos, nestes crimes de lesa-historia e de lesa-arte, que os visitantes hoje verberam com phrases bem desagradáveis para a sua memoria.

Foram assim as gerações incultas, e parece que ainda no seculo XX pouco mais adeantado se está entre nós, onde, se não temos destruido templos como os da velha Thebas, porque não os possuimos, bastante a insensatez dos ultimos mezes tem produzido no desaparecimento de velhas reliquias historicas que, poucas como eram, representavam um parco, mas valioso, patrimonio.

Não é só pela tarde que se vão ver as ruinas de Karnak. Os guias (livros e homens) recommendam a visita em noite de luar, e fazem muito bem.

Nessas noites, de brilhante lua, como a ha nessa região já algo proxima do Equador, o efecto das ruinas é phantastico; as grandes columnatas illuminam-se de uma forma encantadora, gosando-se um espectaculo maravilhoso naquelle vastidão enorme duma cidade morta, onde como que temos receio de falar para não quebrar o silencio respeitoso daquellas ruinas.

A ida a Karnak constitue, nessas noites, o passeio obrigado de todos que estão nos hoteis de Luxor; os trens, as grandes burricadas enchem a estrada, e não obstante irem milhares de pessoas, lá poucos se encontram, porque uns vão para uns templos outros para outros.

O passeio não é caro; um trem leva tres ou quatro pessoas por 20 piastras e espera duas horas para trazer.

Quem fôr só pode alugar burrinho que por dois francos fica ás ordens até a noite.

Guia não é preciso. Com qualquer livro em que se descrevam as ruinas, o excursionista livra-se de aturar um drogman... e de ter que lhe pagar.

Não sucede assim para a visita dos templos e tumulos da margem Oeste do Nilo, para a visita dos quaes o guia é indispensavel, quando o visitante não saiba, do arabe, o suficiente para se entender com os burriqueiros e fazel'os seguir o itinerario que quizer preferir.

Mas neste ponto ha que saber o que muitos, (quasi todos os visitantes não sabem), para não se deixar lograr por elles.

O grande logro, para os que vão, sem caravana, vendo á sua vontade, é que os guias fazem crer que aquella visita tem que dividir-se por dois dias. Para quê? Para que elles ganhem o duplo.

Assim, acabada a refeição do meio dia elles levam-nos a ver um templo e dizem que não ha tempo para mais. E ás 4 da tarde eis-nos de volta ao hotel para, no dia seguinte, retomarmos o mesmo caminho, a fim de visitar os tumulos dos reis e das rainhas.

Quem quiser seguir o nosso conselho ajuste o guia para ver os templos antes do almoço, e depois delle visitar a necropole, para o que ha tempo bastante até as 5 horas da tarde, porque, no inverno, ha que entrar no hotel ás 6, porque começa a ser noite.

Que o excursionista não tema, todavia, visitar Luxor no inverno, receando o mau tempo: desde 1901 que ali não chove.

Os fabricantes de chapeos de chuva não teem que fazer naquellas paragens.



## Basilio de Souza Pinto

Bem critica, na verdade, está sendo a hora presente para os caminhos de ferro do Estado, que desde outubro de 1910 teem perdido boa parte do seu pessoal dirigente.

No Sul e Sueste: Luiz de Orey, Borges de Souza, Lourenço da Silveira, Guedes Infante.

No Minho e Douro: Francisco Menezes, Souza Pinto, Figueiredo e Silva.

E ficará por ahí a derrocada?

Sem menospreso dos merecimentos dos engenheiros que enumerámos e cuja saída do serviço sobremodo deploramos, seja-nos lícito prestar homenagem especial aos de Souza Pinto, que abandonou agora de vez o serviço dos caminhos de ferro, em que ocupou lugar de tanto destaque.

Engenheiro intelligent e sabedor, funcionario zeloso, recto, honestissimo e disciplinador, exerceu nas linhas do Minho e Douro as funcções de chefe de via e obras, do movimento, de sub-director e de director, mostrando em todas ellas a variedade das suas aptidões e os primores do seu caracter.

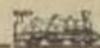
Não era este de molde a vergar-se a deploraveis transigencias com a indisciplina. Como o seu collega do Sul e

Sueste, teve que renunciar à missão que desempenhava com amor, sacrificando-se por ella a ponto de exercer cumulativamente, e sem mais remuneração, a de director de obras publicas do distrito.

Receba o distinto engenheiro a homenagem sincera e sentida da nossa consideração, e do nosso pesár, ao deixar a grande familia ferroviaria de que era lustre e ornamento.

Era de esperar que a Lourenço da Silveira e Souza Pinto sucedessem como directores os dignos engenheiros que desempenhavam, com tanta competencia e zelo, as funcções de sub-directores, Guedes Infante e Figueiredo e Silva. Como porém nesta boa terra, o mais natural é o menos provavel, vimolos ambos forçados a pedir a demissão que lhes foi aceita.

Profundamente triste!



## AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

### Espanha

As provas de aviação e aeronautica de Barcelona, a que alludimos no N.º 586 da *Gazeta*, começaram em 26 do passado mez de maio e terminarão em 24 do corrente.

A «Copa Tibidabo» será disputada entre os aviadores espanhóes, que estabelecerão assim o seu *record* nacional de altura e velocidade.

Preside ao concurso o Infante D. Alfonso de Orleans, que ha bastante tempo se dedica à aviação, achando-se inscriptos diversos aviadores.

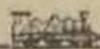
Na prova internacional disputar-se ha a «Copa Rabassada».

As *atterrisages* far-se-hão no Aerodromo de Barcelona, a 600 metros do mar, e de uma extensa praia reunindo as neccessarias condicções para as experiencias dos hydroplanos.

### Inglaterra

Posto que este paiz se ocupe em especial da sua marinha de guerra, nem por isso lhe são indiferentes os progressos, dia a dia mais admiraveis, da navegação aerea, cujos resultados em campanha, tem tido occasião de bem apreciar na guerra italo-turca. Não foi porem para os aeroplanos, de que os italianos mais se tem utilizado nesta campanha, que se voltou a attenção da Inglaterra, mas sim para os dirigiveis, pois acabam de construir um magnifico apparelho desta especie, que pode competir com o grandioso Zepellin de que a Alemanha tanto se orgulha.

Tem 165 metros de comprimento; a sua armadura é de aluminio, e é impermeavel ao ar e à agua. E' provido de uma serie de lemes horisontaes e verticaes, e a sua capacidade é 19.800 metros cubicos, sendo movido por tres helices, uma de dois braços na parte posterior e duas de quatro braços na frente. Duas «barcas» de madeira vão suspensas na parte inferior da armadura, comunicando entre si, e servindo uma dellas para alojamento da equipagem.



### Uma grande rête electrica

Os snrs. Manuel Soares Guedes e Manuel Alves do Rio, como representantes de uma grande empreza, em projecto, com o capital de 15 mil contos, conferenciam ha dias com o sr. ministro do Fomento sobre a forma de obter, sem delongas, a concessão para o estabelecimento de uma grande rête de linhas de tremvias electricos, assente no leito das estradas, e destinada a ligar numerosos concelhos e todas as capitais de distritos do paiz, que não estejam servidos por linha ferrea, com as mais proximas estações de caminhos de ferro.



### CARTERA DOS ACCIONISTAS

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — *Assembléa Geral dos Snrs. Accionistas.* — Nos termos dos Art. 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, são convocados os Snrs. Accionistas para se reunirem em Lisboa, na séde social, em Assembléa Geral Ordinaria, no dia 15 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia:

1.º — Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1911 do Relatorio annual do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas

2.º — Quaesquer propostas dos Snrs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos

3.º — Eleição de tres vogaes do Conselho de Administração, nos termos dos Artigos 13.º e 17.º dos mesmos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o referido Artigo 13.º, os Administradores que completam o seu periodo de exercicio.

4.º — Eleição de dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Artigo 24.º dos ditos Estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o citado Artigo, os vogaes que completam o mesmo periodo.

Esta Assembléa, segundo os preceitos do Artigo 28.º dos mesmos Estatutos, compõr-se-ha dos Snrs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Acções da Companhia.

Para tomar parte na Assembléa devem as *Acções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 15 de Maio inclusivé, e as *Acções ao Portador* depositadas até às 4 horas da tarde do dia 31 do mesmo mez de Maio corrente.

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

*No Porto* — no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

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

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

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

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

A Assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Artigos 32.º, 32.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

**Chemins de Fer Portugais.** — (Comité de Paris). *Convocation des Obligataires.* — M.M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire, savoir:

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % et 4 % pour le mardi 25 Juin 1912, à 4 heures de relevée, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n.º 7 à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % (Emission 1886 Beira-Baixa) et 4 1/2 % pour le jeudi 20 Juin 1912, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.º 59, à Francfort-sur-le-Mein.

*Ordre du jour.* — Présentation du rapport du Comité de Paris; nomination d'Administrateurs.

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

*En Portugal*: Aux Caisses de la Compagnie à Lisboa.

Aux caisses des établissements suivants:

A Lisboa: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

A Porto: Banco Alliança et Banco Commercial do Porto.

En France: Aux Caisses du Comité de Paris, 28 Rue Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en

France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres: Aux caisses de M.M. Glyn, Mills, Currie and C°.

En Allemagne: Aux caisses des établissements suivants:

Bank für Handel und Industrie, Breslauer Disconto Bank, Würtembergischen Bankanstalt vormals Pflaum und C°.

En Belgique: Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

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

Dans le cas où l'Assemblée Générale des Actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 15 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée Générale des Obligataires serait remise à une date ultérieure.

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — Administração. — Aviso aos senhores accionistas: Renovação da folha de coupons das Acções. — São prevenidos os senhores accionistas de que estando prescritos e declarados de nenhum valor os coupons n.º 60 a 80 das acções ao portador, se vai proceder à renovação da folha de coupons, sendo convidados a apresentar os seus títulos:

Em Lisboa: na sede da Companhia, todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 12 e da 1 às 4 da tarde.

No Porto: nas Caixas dos seguintes Bancos: Banco Alliança Banco Commercial do Porto.

Em Paris: nas Caixas dos seguintes Estabelecimentos: Comptoir National, d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France.

Sendo a apresentação feita até 30 de Junho próximo, inclusivé, fica a despesa de renovação a cargo da Companhia, comprehendendo-se nessa despesa o transporte, seguro e sellos de recibo.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.** — Assembleia geral dos obrigacionistas. — Em observância aos artigos 51.º e 52.º dos estatutos, é convocada a assembleia geral dos portadores de obrigações de 1.º e 2.º grau desta Companhia, que possuirem, pelo menos, dez destes títulos, para o dia 5 do corrente, pelas três horas da tarde, na sede do Comité, em Paris, 49, rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22.º e 52.º dos estatutos, a eleição de dois administradores.

O depósito de obrigações para esta assembleia deverá ser feito:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 44, rue Bergère;

Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C°, 10 rua dos Fanqueiros;

No Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal, devem ser legalizadas por notário; e as dos residentes em França pelo «Maire» da sua residência, ou por notário.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.** — São convidados os srs. accionistas a reunir no dia 9 de Julho, às doze horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49, para tratar de fins compreendidos no artigo 45.º do estatuto.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Maio de 1912.

Continua a arrastar-se, vagarosamente nas duas camaras, a discussão do orçamento que não se sabe quando ficará aprovado, tão interrompida tem sido a discussão por outros assuntos, mais importantes (segundo o parecer dos nossos legisladores) entre os quais figura o do esto e o murro que vai passando das carteiras para as caras, com uma facilidade pasmosa.

Entre esses projectos de lei figurou o da regulamentação do jogo que foi aprovado em sessão do senado de 29. Vae, pois, ser lei do paiz esta deshonestidade, e Portugal, já conhecido como paiz de indolentes, ficará classificado como paiz de tavolagem.

Não sabemos se as associações Commercial e dos Logistas rejuvam com o facto dos seus caixeiros terem, em breve, onde passar as noites agradavelmente.

Apenas o Sr. Cupertino Ribeiro conseguiu fazer introduzir no projecto a proibição da entrada nas casas de jogo aos menores de 21 anos. Mas estamos a ver como isso se cumprirá. Certamente que o fiscal do governo exigirá a certidão de idade aos frequentadores...

Não cremos que esta medida salvadora seja a panacea que atrairá uma enorme corrente de turistas, como pretende a Sociedade de Propaganda que não foi criada, sabem o bem, para transformar Portugal numa grande meia de baccará.

Para prova de como, em questões de tal importância, se legisla ás aranhas, basta ver que entre as estações que ficam autorizadas a manter o jogo todo o anno figuram as Caldas de Monchique e... não figura o Mont-Estoril.

Verdade seja que um senador propôz que tão importante benefício se tornasse exclusivo a todo o paiz. Era, com efeito, o melhor; tornar isto um Monte Carlo enorme, e modificar mesmo o nosso escudo, adoptando o que figura em bilhetes postais como o do princípio daquelle estado, e que consta de uma mesa de roleta

ladeada á direita por um enforcado, á esquerda por um gentleman dando um tiro num ouvido, coroada por duas caveiras.

Foi também apresentado na camara dos deputados, no dia 25, um relatório-proposta do Sr. Severiano da Silva, deputado pelo Porto, sobre uma questão de grande alcance financeiro, tal é o resgate das linhas ferreas das duas companhias de via larga.

Não temos ainda presente todo este relatório que vamos apreciar, mas pelos extractos que já vimos, concluimos já que não se trata propriamente de um resgate daquelas redes para o Estado, mas de se adquirir para as englobar com a valiosa rede que já possue e passar tudo, em globo, «a uma só mão» fazendo-se depois «uma concessão geral donde resultem vantagens etc.».

Quer dizer que ficará o Estado mais pobre do que está porque alienará o que hoje tem.

Não deixaremos desde já de levantar a phrase que vemos no relatório referindo-se aos «proventos auferidos pela companhia» (a antiga Real, bem entendido).

Vê-se bem que o illustre deputado não é accionista, aliaze sabendo quais os *bellos proventos* de que os possuidores de acções teem disfrutado, privados de dividendo desde 1891 e só tendo, ao final de *vinte annos*, recebido uns magros 1.566 reis, o que nem chega a representar 1 por cento. Porque o Sr. doutor Silva, como espírito dado a estudos financeiros, ha-de saber que, ao modesto juro de 3% em 20 annos o capital quasi duplica, e portanto quem, em 1891 comprou acções a 100.000 reis tem-as hoje, 21 annos passados, a 186.029,5 ou, mesmo que lhe dedusa os *grossos proventos* do anno passado a 184.533.6473.

**Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante.** — Temos presente o relatório do anno findo, aprovado na assembleia geral de 12 de maio corrente.

Os resultados da exploração, nesse anno, foram muito satisfatórios, tendo o producto líquido subido a 68.518.244 pesetas e o saldo total a 20.119.955 pesetas, cifras nunca atingidas, e apesar de se terem aumentado as despesas em 1.935.480 pesetas em relação ao exercício anterior, somma empregada em melhoramentos materiais e aumentos de soldos ao pessoal.

A conta de primeiro estabelecimento que em 1910 era de 1.006.382.293 pesetas, aumentou no anno findo 16.676.130 pesetas.

Só em material móvil, comprendendo parte de 30 locomotivas *Compound* e seus *tenders*, 10 máquinas-*tenders*, 30 de oito rodas com seus *tenders*, oito grandes carruagens-poltronas, sobre *bogies*, 334 carruagens de corredor com plataformas, (sendo 89 de 1.º, 59 de 2.º e 186 de 3.º classes) 66 furgões e 3.050 wagões, foi de 11.054.351 pesetas.

O producto da exploração foi de 120.207.253 pesetas ou mais 3.243.563 do que em 1910, aumento devido metade à grande e metade à pequena velocidade.

O producto kilometrico subiu a 32.808 pesetas, mais 885 pesetas que em 1910.

Augmentou em 220.620 o numero de passageiros na antiga rede e 168.442 na rede catalã; 1.052.211 pesetas o producto da pequena velocidade naquella rede, e 466.496 nessa.

De impostos e transportes lucrou, durante o anno, o Estado a somma de 6.970.966 pesetas.

As minas de carvão que a Companhia possue, produziram 162.250 toneladas e um lucro de 585.949 pesetas.

O conselho propôz e a assembleia aprovou o dividendo de 21 pesetas por acção, levando 9.070.000 a fundo de reserva.

Os administradores, cujo mandato terminou, foram reeleitos.

**Companhia de Paris Orleans.** — Também recebemos o relatório desta companhia de que respiçamos os dados seguintes:

As contas do primeiro estabelecimento ficou em 31 de Dezembro ultimo no total de francos 2.953.899.497, e tendo a despesa sido de francos 2.930.956.549 achava-se a diferença, junta á somma de 37.177.513 em francos, 60.120.460 representada por 2.133.892 francos de valores em caixa, no Banco de França, e francos 37.986.568 em letras, *bonus* do Thesouro e fundos públicos e valores em depósito.

Nessa data a rede em exploração elevava-se a 2.336 quilómetros de via normal e 323 de via reduzida, havendo mais 365 quilómetros em construção, dos quais 173 de via estreita.

O material circulante compunha-se de:

1.928 locomotivas.

18 automotoras.

1.764 *tenders*.

4.772 carruagens.

43.089 wagões e furgões.

Com as novas máquinas, que a companhia tinha encomendadas, ficará com um grupo de 770 locomotivas de grande potencia num total de força de 981.050 cavalos.

Das carruagens, 1.749 são munidas de iluminação eléctrica, e 2.040 com aquecimento a vapor.

O movimento de mercadorias diminuiu por virtude das más colheitas de 1910, mas, apesar disso, o producto aumentou e o numero de passageiros aumentou também, em 2,43% sobre o de 1910 elevando-se a 53.843.784 francos.

O conselho propôz e a assembléa aprovou o dividendo de 59 francos ás acções ordinarias e de 44 ás vitalicias.

Equalmente, á ultima hora de fecharmos este *boletim* recebemos a *Memoria del Consejo de Administración* da companhia do Norte d'Espanha, da qual nos ocuparemos no proximo numero.

\*  
Os cambios agravaram-se durante a quinzena, apesar da Junta não ter aberto concursos e anunciar que não precisa delles porque tem já o ouro necessário para o coupon de julho.

Hoje a libra ficou á venda a 4.3990 e comprava-se a 5.5040. O Rio Londres cotava 16  $\frac{11}{64}$ , seja 14.5840 reis por sterlino.

## Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	EM 31 DE MAIO	EM 15 DE MAIO
			Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 $\frac{15}{16}$	47 $\frac{13}{16}$	48 $\frac{9}{16}$	48 $\frac{7}{16}$
" 90 d/v .....	48 $\frac{7}{16}$	—	49 $\frac{1}{16}$	—
Paris cheque .....	595	597	587	590
Berlim "	244 $\frac{1}{2}$	245 $\frac{1}{2}$	241	242
Amsterdam cheque .....	414	416	409	411
Madrid cheque .....	930	940	922	932

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MAIO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% essentamento	37,80	37,75	38	38	38	—	38	36,95	38	38	36,80	37,75	37,65	37,65
Dívida Interna 3% coupon .....	37,81	37,85	37,85	38	38	38	38,05	36,95	36,95	36,95	37,90	37,75	37,70	37,75
" 4% 1888, c/premios .....	20.700	20.800	20.800	20.800	20.800	—	20.850	—	—	—	20.750	20.800	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ 1888/9 .....	—	53.200	53.000	—	53.200	53.200	53.200	53.200	—	53.400	53.500	—	53.000	53.000
" 4% 1890 .....	—	—	—	48.000	—	—	—	—	—	—	8.750	—	47.800	—
" 3% 1905 c/premios .....	—	8.800	8.800	—	—	—	—	—	—	—	8.750	—	8.800	8.750
" 4 $\frac{1}{2}$ 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	80.500	—	—	—	80.000	—	80.000	80.000	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	65.600	65.700	65.700	65.700	65.700	65.800	65.800	65.700	65.800	65.800	66.000	65.900	65.900	65.900
" 3% 2.ª série .....	—	—	64.200	—	—	—	—	—	—	—	—	65.000	65.000	65.000
" 3% 3.ª série .....	67.700	67.700	67.600	—	67.700	—	—	—	67.900	—	68.000	68.000	—	68.100
Obrigações dos Tabacos 4% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	154.000	—	—	—	154.000	—	—	—	—	—	—	153.000	—	—
" Comercial de Lisboa .....	—	—	132.500	—	—	—	—	135.000	—	—	—	—	—	136.500
" Nacional Ultramarino .....	97.000	—	—	96.000	—	—	96.000	—	—	—	—	96.500	96.500	96.800
" Lisboa & Açores .....	98.000	—	62.000	62.000	—	—	—	—	—	—	—	97.100	—	—
Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	4.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	66.500	66.300	—	65.500	—	—	65.200	—	—	65.200	—	64.800	—	65.000
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	58.500	58.400	—	58.500	—	58.500	58.400	—	88.000	88.000	—	88.500	88.500
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	87.500	87.400	87.500	—	87.500	—	—	88.000	—	—	88.500	88.500	88.500
Companhia Cam. F. Por. 1.º grau .....	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	49.400	49.400	—	49.400	—	49.350	49.350	—	—	49.500	—	49.500	—	49.300
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	16.000	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	67.500	—	—	—	—	—	61.000	61.000	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	88.000	—	88.000	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	—	—	88.000	—	88.000	—	—	—	—	—	81.500	—	81.500
" 5% .....	—	82.500	—	—	82.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.65	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	37,25	37,50	—	—	—	36,75	—	—	—	—	36,50	—	68,55	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	—	—	324	324	—	326	324	324	—	326	324	326	320	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	—	253	253	253	253	—	253	253	—	251	251	251	248	—
Companhia da Beira Alta .....	—	290	290	289	290	292	297	297	—	295	298	297	296	—
Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	164	161,25	162,25	—	161,25	—	—	161,50	163,75	162	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	65,50	65,50	66	66	66	66	66	66	—	66	66	66	66	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	—	87,62	87,75	87,50	—	—	—	—	—	—	87,43	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MÉDIA KILOMETRICA		
		1911-12		1910-II		Diferença em 1911-12	1911-12	1910-II
		Kil.	Totais	Kil.				



**Entre o Mondego e o Tejo.** — O ministerio da Guerra enviou ao do Fomento o projecto do parecer elaborado pelo estado maior do exercito, sobre esta rede ferroviaria.

**Inhambane a Lourenço Marques.** — Entre diversas medidas tendentes a desenvolver o distrito de Inhambane, de forma a torna-lo um grande emporio agrícola, figura ao que nos consta, a construção de um ramal de caminho de ferro ligando Inhambane com o porto de Lourenço Marques.

**Lagos a Portimão.** — O sr. governador civil do distrito de Faro solicitou do sr. ministro do Fomento a maior brevidade no inicio dos trabalhos da construção deste ramal.

**Entroncamento a Gouveia.** — Pelo ministerio do Fomento foi determinado que os delegados do governo junto da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Companhia da Beira Alta, juntamente com a comissão de deputados nomeada na grande reunião dos interessados na construção desta linha ferrea, tratem das duvidas suscitadas por estas Companhias, na construção da referida linha, tendo-se já realizado varias conferencias.

Na ultima conferencia realizada na semana passada, consta-nos que se encontrou meio de, respeitando-se os contractos existentes, e que não podem deixar de ser mantidos, não ser preciso recorrer ao tribunal arbitral.

**A Associação Commercial e a Sociedade de Propaganda de Cambio** representaram ao governo pedindo para que não seja tomada qualquer resolução definitiva sobre este caminho de ferro sem ouvir as suas reclamações sobre a passagem do mesmo por aquella cidade.

**Inhambane a Inharrime.** — Foram mandados activar os trabalhos desta linha, cuja inauguração se projecta fazer no proximo mez de Agosto.

**Beira a Port-Herald.** — Consta que a Companhia de Moçambique vae mandar proceder aos estudos de uma nova linha ferrea entre estas duas localidades, para cuja construção já foi pedida auctorização ao ministerio das Colonias.



#### Espanha

Foi apresentada ao governo deste paiz uma representação firmada pelos representantes das provincias de Sevilha, Malaga, Huelva, Cordova, Cidade Real e Cadiz, instando pela construção da linha ferrea de Puerto Llano a Cordova, e pedindo para que lhe seja concedida pelo Estado uma garantia de juro de 3%, por, a referida linha, ser considerada estratégica.

#### Russia

O *Bulletin Commercial*, de Bruxellas, annuncia que o ministerio das Comunicações da Russia, estuda actualmente o projecto do caminho de ferro ligando directamente Moscou com a Siberia occidental.

Equalmente se está ocupando da linha ferrea de Arys a Wierini e da construção do caminho de ferro de Altaisk, indo de Noro-Nicolaevsk, por Barnaoul, até Büsk e Semipalatinsk.

#### Hungria

Foi assignado um contracto com um grupo financeiro composto dos *Banque de l' Union à Vienne*, *Banque commerciale Hongroise Pester*, *Banque Agricole Hongroise* e *Compagnie Hongroise des chemins de fer locaux de Budapest*, para a construção dos Caminhos de ferro da Dalmacia.

O custo das linhas projectadas avalia-se em 100 milhões de *kreutzers* ou aproximadamente 50.000.000\$000 reis, na nossa moeda.

#### Venezuela

O governo deste paiz vae conceder a uma Empreza a construção e exploração de uma linha a vapor ou electrica, entre Caracas e Guatire.

Esta linha, que deve estar concluida quatro annos depois da aprovação, pelo governo, dos respectivos estudos, atravessará uma região extremamente rica, prevendo-se que ella virá dar grande desenvolvimento à exploração das minas e das madeiras, que até agora pouco se tem desenvolvido pela dificuldade de transportes.



## Companhia da Beira Alta

**Relatorio do Conselho de Administração, apresentado à assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1912.**

(Continuado do n.º 586)

#### Despesas

As despesas foram aggravadas em relação a 1910, com a importante verba de Reis 18.034.5811; sendo reis: 1.720.5825, a cargo da renovação da via, pelos trabalhos executados na extensão de 7, Km 354.

Segue-se o mappa comparativo:

	1911	1910	Diferença de 1911 em relação a 1910
Administração de Lisboa e Paris.....	26.614.5629	25.483.5005	+ 1.131.5624
Exploração e Movimento.....	67.901.5497	61.363.5348	+ 6.538.5149
Material e Tracção...	89.382.5972	83.556.5737	+ 5.826.5235
Via e Obras .....	101.166.5314	98.348.5336	+ 2.817.5978
	285.065.5412	268.751.5426	+ 16.313.5986
Renovação da Via...	27.595.5015	25.874.5190	+ 1.720.5811
Totaes.....	312.660.5427	294.625.5616	+ 18.034.5811

**Administração de Lisboa e Paris.** — O excedente é devido à melhoria nos vencimentos do pessoal de Lisboa e às despesas feitas com a installação dos novos escriptorios em Paris.

**Exploração — Movimento — Material — Tracção — Via.** — Os acréscimos estão sobejamente justificados com as concessões ultimamente feitas ao pessoal, com o maior percurso de comboios (cerca de 40.000 kilom.) e com o desenvolvimento do trafego.

#### Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas apresenta, em confronto com os resultados do anno de 1910, uma diferença a menos de reis: 4.286.5909, como consta do quadro abaixo:

	1911	1910	Diferença de 1911 em relação a 1910
Receitas.....	523.954.5826	510.206.5924	+ 13.747.5902
Despesas.....	312.660.5427	294.625.5616	+ 18.034.5811
Excedente.....	211.294.5399	215.581.5308	- 4.286.5909

**Trabalhos extraordinarios.** — Acquisição e construção de material. Novas installações

Em 1911 foi dispendido, por meio de creditos especiaes destinados a novas installações, o total de reis: 8.304.5688, que foi levado á conta de 1.º Estabelecimento; sendo:

Reis: 2.409.5374, custo da installação do freio de vacuo em 47 veiculos;

Reis: 2.170.5799, custo de novos utensilios, machinismos, etc.;

Reis 3.724.5515 ampliações e construções de novos edifícios.

As tres carroagens destinadas ao serviço internacional e que estão sendo construidas no estrangeiro, devem ser entregues no fim do mez de Maio.

Uma encomenda de trinta vagões, imposta pelas necessidades crescentes do trafego, foi feita á fabrica Dyle & Bacalan, para entrega em Junho.

As transformações do material circulante, a cargo das nossas Officinas, estão sendo gradualmente executadas.

Um grande numero de edifícios vão ser, no corrente anno, ampliados e modificados.

Os trabalhos de renovação e reforço da via proseguem activamente; na proporção dos recursos disponiveis da Companhia, etc., etc.

Em 1911 foram renovados 7,354 km de via, e reforçados 26,229 km; tendo sido, além disso, realizadas diversas benfeitorias nos edifícios, alimentações, iluminação das estações, etc.

As despesas com uma grande parte desses trabalhos extraordinários de reparação e substituição, na importância de réis: 55,743,655, foram lançadas na conta d'Exploração.

#### Porto da Figueira

Dado o crescente estado de assoreamento em que este porto se encontra (mesmo dentro da doca) de muito pouca utilidade teria sido a construção do ramal, cuja concessão foi pedida ao Governo por esta Companhia e cuja auctorização não foi ainda aprovada pelo Municipio da Figueira.

O porto encontra-se, presentemente, de tal forma obstruído que não há já possibilidade de atracar nenhum navio, nem ao cais de leste da doca, nem mesmo pelo lado exterior do molhe oeste.

Desta forma, a maioria das mercadorias, de ou para a doca, não dispensariam o emprego de vários trasbordos; e com tais onus, desapareceria praticamente a principal vantagem visada pela linha, ou seja a carga e descarga directa do vagão para o navio.

Durante o anno de 1911, segundo os informes adquiridos na Capitania do Porto, houve muitos dias em que a entrada e a saída de pequenos navios se não poderam efectuar, sendo necessário aguardar a occasião propicia das maiores marés.

Ocioso seria encarecer a capital importância que para o desenvolvimento da região central do País e para a expansão do nosso tráfego, teria a rápida execução dos mais instantes melhoramentos reclamados; porém, infelizmente, estas justas reclamações, traduzindo o bem geral e a prosperidade da Nação, continuam a não ser ouvidas pelos poderes Públicos.

#### Estradas ligando as estações da nossa linha com as localidades por ella servida

No anno de 1911 nenhum avanço, sequer lento, foi registado na construção de estradas que estão de há muito projectadas, para a ligação da nossa linha com as principais localidades por elas servidas. Todavia, apraz-nos consignar que esta grave lacuna não pôde ser atribuída à falta de solicitações da nossa parte, porque temos persistentemente insistido, com todos os Governos, pela execução urgente desses trabalhos, indispensáveis para a prosperidade da região e para o consequente desenvolvimento do nosso tráfego.

#### Imposto de bolsa sobre as novas obrigações

A questão da nossa Companhia sobre a cotação das novas obrigações, acha-se pendente novamente no Supremo Tribunal de Justiça, em recurso do ultimo accordam da Relação.

(Continua).



## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### Empreitada J. — Extensão 1:500 metros cúbicos. — Fornecimento e assentamento da canalização da água de Lamellas, a partir da estação de Larinho até ao chafariz.

No dia 8 de junho de 1912, pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a direcção destes caminhos de ferro e na sua sede, nesta cidade, ao concurso público para adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O depósito, provisório, para ser admittido como licitante, será de 18,750 réis e poderá ser feito, até às três horas da tarde da véspera do concurso, nas thesourarias de quaisquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã às três da tarde, no serviço de construção desta direcção, em Campanhã, rua Pinto Bessa n.º 60, e em Lisboa, na direcção de Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Fornecimento de taboas de pinho

No dia 3 do corrente, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Compa-

nhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de taboas de pinho.

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

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

#### Venda de sucata metálica

No dia 17 do corrente mez, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metálica.

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

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

#### Fornecimento de pás de ferro

No dia 17 do corrente, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500 pás de ferro para fogneiros.

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

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

#### Fornecimento de artigos de couro e similares

No dia 17 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas apresentadas para o fornecimento de artigos de couro e similares.

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

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

#### Fornecimento de artigos de pregaria

No dia 24 do corrente mez, pelas quatorze 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 pregaria.

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

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

## FORNALHAS

Franz Marcotty, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos seguintes privilégios de invenção:

Patente N.º 7380, para «disposição de tuberia para fornalhas com tiragem forçada produzida por um jacto de vapor»; e

Patente N.º 7402, para «disposição aplicável ás fornalhas accionadas por uma tiragem artificial».

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

## ANIMATOGRAPHOS

### SESSÕES TODAS AS NOITES

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

## AGENDA DO VIAGEM

## Aide-mémoire du voyageur

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarrilla-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.º

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

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

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons. — Vue splendide sur la mer. — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Sasseti.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio 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.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas. — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

**PORTO** **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus 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 eletrica. — Luxuoso pateo. — Sala de jantar para 200 pessoas. — Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuvado Jus- to M. Estel- lez.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1912

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART. CHEG. PART. CHEG.

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

6.50	7.21	7.55	8.30
7.50	8.26	8.55	9.30
8.45	9.16	9.25	9.55
9.19	9.49	10.15	10.50
10.25	10.55	11	11.35
12.40	1.16	1.25	2
w 3.5	3.31	3.45	w 4.15
4.30	5.6	5.20	5.55
5.20	5.51	6	w 6.30
5.50	6.21	6.30	7
6.19	6.49	7.5	7.35
6.50	w 7.21	8	w 8.30
7.20	w 7.50	9.45	w 10.15
7.49	8.19	—	—
8.57	w 9.28	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6	7.8	5.24	6.30
b 7.15	8.6	6.25	7.31
b 7.45	w 8.36	b 7.20	8.7
b 8.20	9.11	7.50	w 8.55
b 9.10	w 10.1	b 8.20	9.9
a 9.45	10.21	8.50	w 9.37
9.50	10.58	a 9.25	10.1
a 11.15	11.51	b 9.35	10.22
11.20	12.28	b 10.13	11
w 12.5	1.8	a 10.30	11.6
b 1.15	2.6	11.20	12.26
w 1.30	2.33	a 12	12.36
a 2.15	w 2.51	b 12.50	1.37
2.20	3.28	2.20	3.25
a 3.25	w 4.16	3.50	4.56
b 4.15	5.6	a 4.25	5.1
a 5.10	5.46	b 5.20	6.7
b 5.15	6.6	a 6	w 6.36
b 6.15	w 6.36	b 6.20	7.7
b 7.6	6.55	8.1	—
a 6.45	7.21	a 7.30	8.6
7.15	8.6	b 7.50	8.37
7.25	w 8.33	8.25	9.31
a 8.15	8.51	a 9.9	9.36
a 8.30	9.38	9.55	11.1
a 9.45	10.21	a 10.30	11.6
10	11.8	10.43	w 11.45
10.35	w 11.38	11.25	12.31
a 11.20	11.56	a 12.5	12.41
11.25	12.33	12.55	w 1.55
b 11.55	w 12.45	a 1.35	2.11
a 12.50	1.26	—	—
b 12.55	1.46	—	—
1	2.8	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisbon-R. Queluz Lisbon-R.

10.11	10.43	10.53	11.21
11.58	12.31	12.53	1.23
2	2.32	2.53	3.21
3.43	4.15	4.40	5.9
5.25	6.56	5.43	7.20
7.55	8.34	9	9.28

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisbon-R. Cintra Lisbon-R.

7.22	8.48	5.27	6.30
8.36	9.46	7.18	8.21
a 9.24	10.4	7.55	8.58
11	12.6	a 8.30	9.6
a 12.25	1.1	9.23	10.25
12.58	2.5	a 10.18	10.54
a 2.33	3.15	11.21	12.18
a 4.8	4.7	a 1.15	1.56
a 5.15	4.50	1.22	2.22
5.21	5.31	3.19	4.20
a 6.17	7	a 5.6	6.27
a 6.54	7.41	5.14	6.27
7.15	8.22	a 6.3	6.37
8.59	10.11	7.21	8.22
a 10.24	11.9	a 8.2	8.42
11.40	12.44	a 9.27	10.7
a 12.40	1.22	10.50	11.53
1	2.10	a 11.30	12.3

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisbon-P. B. Prata Lisbon-P.

7.35	7.45	w 6.40	6.50
5	5.13	w 9.52	10
7.45	7.57	w 7.25	7.35

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Sacavém Lisboa-R.

8.50	9.33	10.45	11.28
11.45	12.28	1.30	2.14
12.45	1.29	2.45	3.28
3.8	3.51	5.30	6.9
4.15	4.58	6.42	7.29
7.6	7.43	7.53	8.35
8.3	8.43	8.53	9.37
10.52	11.36	12.20	1

Mais os da Povoa e V.º Franca.

Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.

10.22	11.20	12	12.58
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.

7.
----

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e Caminhos de Ferro do Estado  
(Minho e Douro e Sul e Sueste)

## Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL N.º 101 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 1 de Junho de 1912

Viagens de recreio — ida e volta — em grupos pelos comboios ordinarios  
ou em comboios especiaes

## Artigo 1.º

Grupos de excursionistas que viajem, ida e volta, pelos comboios ordinarios ocupando lugares de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe

PREÇOS: Metade das taxas da tarifa geral correspondentes aos bilhetes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe

Em 4.ª classe .....	40 passageiros ou pagando como tal.
Minimo para a formação dos grupos .....	Em 2.ª ou 3.ª classe ou grupos Um numero de passageiros que compostos de passageiros das diferentes classes .....
Minimo de percurso, ida e volta .....	60 kilometros ou pagando por essa distancia, sendo 30 kilometros para cada Administração.

## Condições do artigo 1.º

1.º — O director ou chefe de cada grupo excursionista requisitará estes transportes, por escrito e com 48 horas de antecedencia pelo menos, ao Engenheiro em chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estação de Santa Apolonia, Lisboa; ao Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Figueira da Foz; ao Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Lisboa; ou ao Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Porto, segundo a linha a que pertença a estação em que se inicie a viagem. A requisição deverá indicar o numero exacto ou aproximado dos passageiros que constituirão o grupo e, em todo o caso, o minimo garantido de acordo com as estipulações desta tarifa; e designará os comboios pelos quais a excursão haja de efectuar-se.

§ unico. — As Administrações reservam-se a faculdade de recusar em absoluto a venda destes bilhetes e, em especial, para os comboios em que julguem haver inconveniente para o serviço geral.

2.º — A viagem de volta terá que realizar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias, quando a distancia entre a estação de origem e a de destino não for superior a 100 kilometros; 4 dias quando exceder 100 kilometros e não ultrapassar 200; 6 dias quando for superior a 200 kilometros.

3.º — O custo do transporte, tanto de ida como de volta, será pago na estação de partida, 12 horas antes, pelo menos, de sair o comboio pelo qual haja de ser efectuada a viagem de ida, considerando-se sem efeito a requisição se este preceito não for observado.

Na ocasião do pagamento será entregue ao chefe do grupo um bilhete colectivo com a indicação do numero de passageiros, classe, destino e comboios para que é valido tanto á ida como á volta, e tantas senhas quantos sejam os passageiros que formarem o grupo, de uma das quais cada um será portador durante a viagem. A quaisquer passageiros que excedam o numero marcado no bilhete, não é extensiva a aplicação da presente tarifa.

§ 4.º — Quando depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição a viagem não venha a verificar-se por motivo alheio á responsabilidade das Administrações, reverterá a favor da Administração á qual tenha sido requisitado o transporte, 10 %, do seu participe no custo total dos bilhetes, a titulo de indemnização,

processando-se reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido d'este, dirigido por escrito á entidade a quem tiver sido feita a requisição a que se refere a condição 4.<sup>a</sup>

§ 2.<sup>o</sup> — Os factos de ser interrompida a viagem ou de não serem utilizados os bilhetes para a volta, não obrigam as Administrações a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

Neste caso, seguidos os trâmites indicados no § antecedente, será reembolsado o custo total da viagem se a interrupção se der á ida, e metade desse custo se a interrupção se der á volta.

4.<sup>a</sup> — Aos passageiros só é permitido viajar em grupo e nas carruagens ou compartimentos que, no seu percurso, cada uma das Administrações interessadas lhes destinar, considerando-se nulos e sem valor algum os bilhetes ou senhas que se apresentem fóra destas condições.

§ unico. — Quando as circunstâncias lho permitirem, as Administrações concederão aos grupos de passageiros que viajarem ao abrigo da presente tarifa, e segundo a constituição de cada grupo, carruagens ou compartimentos reservados.

5.<sup>a</sup> — Os bilhetes e senhas são pessoais e intransmissíveis; valem tão sómente para os comboios e trajetos neles indicados e serão nulos, para todos os efeitos, quando se encontrem noutras condições.

6.<sup>a</sup> — Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

7.<sup>a</sup> — As mudanças de classe não são permitidas. Considerar-se-há sem bilhete o passageiro que ocupar lugar de luxo, ou de classe diferente do bilhete ou senha de que fôr portador.

## Artigo 2.<sup>o</sup>

### COMBOIOS ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

Preços por passageiro e kilometro: — 1.<sup>a</sup> classe 9 réis; 2.<sup>a</sup> classe 6 réis; 3.<sup>a</sup> classe 4 réis

Com o minimo, por viagem de ida e volta, de: 320 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 240 réis em 2.<sup>a</sup> e 180 réis em 3.<sup>a</sup>  
para cada Administração

Taxa minima por comboio e kilometro (percurso de ida e volta) .....	15300 réis
Minimo de cobrança por comboio e Administração .....	505000 »

**Percursos de maquinas.** — Se na estação de origem do comboio ou na de transmissão duma a outra Administração não houver depósito de locomotivas, cobrar-se-há, além dos preços ou do minimo acima indicados, a taxa de 200 réis por cada kilometro que as locomotivas tiverem de percorrer para irem do depósito mais proximo, que disponha de maquinas de tipo apropriado, até á estação de origem do comboio ou de transmissão e regressarem destas aos respectivos depósitos.

O minimo de cobrança será de 105000 réis por maquina e linha, ida e volta.

### Condições do artigo 2.<sup>o</sup>

1.<sup>a</sup> — A requisição d'estes comboios, que podem ser formados com carruagens de mais duma classe, deverá ser feita por escrito á Administração em que deve ter origem o comboio pedido, e com a antecedência de 6 dias pelo menos, em carta dirigida á respectiva entidade a que se refere a condição 1.<sup>a</sup> do art.º 1.<sup>o</sup>. Nessa requisição indicar-se-hão as estações de origem e de destino do comboio, a quantidade de passageiros que deverá viajar em cada classe e o tempo de demora na estação de destino, isto além de quaisquer outras informações que os requisitantes julguem conveniente.

2.<sup>a</sup> — As Administrações reservam-se a faculdade de não satisfazer, quando o julguem conveniente, as requisições d'estes comboios.

3.<sup>a</sup> — O requisitante deverá efectuar na estação de partida, pelo menos 48 horas antes da viagem, o pagamento total do preço do comboio, estabelecido pelo minimo de passageiros para que fôr ajustado.

§ 1.<sup>a</sup> — Até realização d'este pagamento subsiste, para as Administrações, o direito de não satisfazerem a requisição.

§ 2.<sup>a</sup> — As Administrações só farão entrega dos competentes bilhetes ao requisitante, 24 horas depois d'este haver depositado na estação de partida 10 % da importância do preço do comboio e contra pagamento da diferença entre o custo total do comboio e a importância previamente depositada.

§ 3.<sup>a</sup> — Posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição e até 2 horas antes da partida do comboio, poderá pelo requisitante ser pedido na estação onde este tiver origem, qualquer suplemento de bilhetes, se os houver disponíveis. As Administrações satisfarão o pedido, contra pagamento da importância correspondente á aplicação da presente tarifa, sempre que o serviço lho permita.

4.<sup>a</sup> — As requisições d'estes comboios especiais serão consideradas sem efeito quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.<sup>a</sup>) não fôr realizado com a antecedência e pela forma nela estabelecida.

§ 4.<sup>a</sup> — Se depois de efectuado o depósito de que trata o § 2.<sup>o</sup> da condição 3.<sup>a</sup>, ou se, depois de pago o custo do comboio este se não realizar por motivo estranho á responsabilidade das Administrações, reverterá a favor destas a importância daquele depósito, ou 10 % do custo total do comboio, processando-se, neste caso, reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido d'este, dirigido, por escrito, á entidade a quem tiver sido feita a requisição de que trata a condição 1.<sup>a</sup>.

§ 2.<sup>a</sup> — Se por culpa ou responsabilidade devidamente comprovada das Administrações fôr suspensa a viagem ajustada será reembolsado ao requisitante, cumpridos os trâmites estipulados no § antecedente, o custo

total do comboio se a interrupção da viagem tiver lugar á ida, e metade dessa importancia se a interrupção se dê na viagem de regresso. Em caso algum poderão as Administrações ser obrigadas ao pagamento de qualquer indemnização.

5.º — Os bilhetes para os comboios especiaes são nulos e sem valor para quaisquer outros.

6.º — Os passageiros tem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. É-lhes proibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes d'ele chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem. É, no entanto, permitido a todo o grupo deter-se em qualquer estação do percurso, mediante o pagamento de 50\$000 réis por paragem e fracção indivisível de 12 horas de demora.

§ unico — O pedido de paragem do grupo em qualquer estação intermedia deverá ser feito na requisição a que se refere a condição 4.º do Artigo 2.º desta tarifa. O tempo de demora na estação em que o grupo se detenha não será contado para o computo do prazo de 24 horas dentro do qual deve ter lugar o regresso da estação de destino do comboio como estabelece a condição seguinte.

7.º — A viagem de volta deve começar dentro do prazo de 24 horas, contado da hora de chegada á estação de destino.

§ unico — Poder-se-ha exceder este prazo até ao triplo, a troco do pagamento da sobretaxa de 50\$000 réis por cada fracção indivisível de 24 horas de aumento.

Se o adiamento da volta, dentro dos limites marcados neste §, fôr requisitado depois de haver sido ajustada e organisada a viagem, é elevada a 60\$000 réis a sobretaxa por cada nova fracção indivisível de 24 horas álem das que primitivamente tiverem sido ajustadas, reservando-se entretanto as Administrações o direito de recusá-lo e a plena liberdade de alterar em tal caso o horario e marcha do comboio de volta como julgar conveniente para o serviço geral.

8.º — Aos passageiros viajando ao abrigo deste Artigo é facultado o fazerem a viagem sem trasbordo nas estações de transmissão, mediante o pagamento de 700 réis por veículo que passe de uma a outra Administração e por fracção indivisível de 24 horas, a contar da hora de chegada ás referidas estações de transmissão. Esta sobretaxa será paga na ocasião da entrega dos bilhetes ao requisitante do comboio.

9.º — Não se regista bagagem nem quaisquer outros transportes para estes comboios especiaes.

Os objectos de uso proprio dos passageiros, taes como: malas de mão, cestos, caixas, latas, sacos, barris, etc., com comida ou bebidas para consumo immediato dos excursionistas, velocipedes, motocicletas, pequenos petrechos de caça ou de pesca, aparelhos fotograficos ou para observações, instrumentos musicais portateis e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para as Administrações, no fourgon, quando neste houver espaço disponivel sem prejuizo do necessário para o serviço do comboio.

10.º — As Administrações reservam-se o direito da escolha do material com que hão de ser formados estes comboios. Unicamente se compromete a compô-los com um numero certo e determinado de logares de qualquer das três classes, tipo comum, em harmonia com o ajuste que fôr feito com o requisitante.

11.º — Salvo convenção especial, estes comboios não poderão ser ornamentados nem levar nenhum distintivo ou sinal particular.

## Condições geraes

1.º — As taxas da presente tarifa serão aplicadas, em cada Administração, á soma das respectivas distancias de aplicação, tendo se em conta uma só vez para cada Administração o minimo de cobrança.

2.º — Quando os passageiros, viajando ao abrigo desta tarifa em grupos (Artigo 1.º), tenham de seguir a via Lisboa-Barreiro, será computado em 10 kilometros o percurso fluvial de Lisboa a Barreiro ou vice-versa.

Quando os passageiros tenham de seguir a mesma via, viajando, porém, em comboios especiaes (Artigo 2.º) cobrar-se-ha, pelo percurso fluvial, por aluguer de cada barco a vapor, estabelecendo correspondencia entre esses comboios, a importancia de 15\$000 réis por cada viagem de ida ou de volta, tendo em vista que é de 400 logares a lotação maxima de cada vapor.

3.º — Esta tarifa só aproveita a viagens de ida e volta.

4.º — Aos grupos de passageiros viajando ao abrigo desta tarifa em comboios ordinarios ou especiaes e que se destinem a estações acessiveis por duas vias diferentes, é facultado o efectuarem a viagem de **ida** por um lado e a de **volta** por outro, pagando porém a taxa correspondente ao percurso realmente efectuado.

5.º — Não se concedem meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

6.º — Os impostos de sêlo e de assistencia não estão incluidos nos preços nem nos minimos de cobrança da presente tarifa. Serão, portanto, cobrados á parte.

7.º — No que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada Administração.

Lisboa, 21 de Maio de 1912.

○ Engenheiro Sub-Director

Ferreira de Mesquita

Expediente n.º 672

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

GRANDE VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 13

Em applicação desde 25 de Maio de 1912

PARA 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

### Art. 1.<sup>o</sup> — Passageiros

Preço por passageiro e kilometro . . . .	1. <sup>o</sup> classe 15,455 reis
	2. <sup>o</sup> " 44,025 "
	3. <sup>o</sup> " 9,5 "

Mínimo para formação dos grupos: 6 passageiros ou pagando como tal, podendo viajar em classes diferentes.

Mínimo de percurso: 30 kilometros ou pagando como tal.

### Condições do Art. 1.<sup>o</sup>

1.<sup>o</sup> — **Requisição para o transporte** — O director ou representante do grupo requisitará o transporte, por escripto e com a antecipação de 3 dias, pelo menos, ao Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, em Figueira da Foz, indicando a estação de procedencia, destino, data e classe em que deverá efectuar-se a viagem, e fazendo acompanhar o seu pedido de uma relação nominal, em triplicado, dos artistas que constituem o grupo.

Uma d'estas relações, depois de autenticada, será entregue ao chefe do grupo, que deverá conservá-la em seu poder durante toda a viagem.

§ unico. Esta tarifa só é applicável a artistas profissionaes, reservando-se esta Companhia a faculdade de recusar a sua applicação quando os individuos que a solicitem não possam provar a sua qualidade de artistas de profissão.

2.<sup>o</sup> — **Bilhetes e seu pagamento** — O custo do transporte será pago pelo director ou chefe do grupo na estação de partida, contra entrega dos bilhetes ou auctorisação para a viagem do grupo. Se no acto da aquisição dos bilhetes ou auctorisações de passagem se reconhecer que o numero de passageiros é inferior ao designado na lista nominal dos artistas primitivamente inscriptos, a estação de partida cobrará tão sómente o preço que por esta tarifa corresponda ao numero de passageiros que realmente seguem viagem, tendo porém em vista que o minimo estabelecido por esta tarifa é de 6 passageiros ou pagando como tal.

Quando tal caso se dé, a estação que vender os bilhetes deverá cortar na lista nominal dos passageiros os nomes dos artistas que não seguem viagem.

§ unico. Quando, depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição, a viagem não se efectue por motivo alheio á responsabilidade da Companhia, reverterá a favor d'esta, a titulo de indemnisação, 10 % da importancia paga, processando-se reembolso do que restar, a favor do requisitante mediante pedido d'este, dirigido por escripto ao Director da Exploração.

3.<sup>o</sup> — **Tournées, artísticas** — As companhias theatraes que, propondo-se dar espectaculos em varias localidades do paiz, tenham de realizar, na rede d'esta Companhia, viagens que se succedam com pequenos intervalos de tempo, será facilitada a utilisação d'esta tarifa especial por meio de uma auctorisação escripta na qual se lhes permittirá obterem em qualquer estação d'esta rede e durante um determinado periodo, bilhetes ao preço d'esta tarifa para as viagens que pretendam realizar.

Sempre que tenha de fazer-se uso d'esta auctorisação escripta, é indispensavel a apresentação simultanea da lista nominal dos artistas e que a compra dos bilhetes seja feita uma hora, pelo menos, antes da fixada no horario em vigor para a partida do comboio em que a viagem tenha de realizar-se.

**4.<sup>a</sup> — Interrupção da viagem ou não utilização dos bilhetes** — Os factos de ser interrompida a viagem do grupo ou de não ser utilizado qualquer bilhete por vontade dos passageiros ou por caso de força maior, não obrigam esta Companhia a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

§ unico. Os passageiros que, fazendo parte do grupo, interrompam a viagem em uma estação anterior á de destino ou sigam além d'esta ultima, serão considerados para todos os efeitos como passageiros sem bilhete e terão de pagar o custo de toda a viagem que effectuarem, pelo preço que, segundo a tarifa geral, corresponda á classe ocupada, não tendo direito a reembolso pelo que haja sido pago pelo seu transporte como passageiros do grupo.

**5.<sup>a</sup> — Fórmula de effectuar a viagem** — O grupo deverá, tanto quanto possível, viajar reunido. Os bilhetes só são validos para viajar no comboio e classe n'elles indicados, sendo considerados passageiros sem bilhete os que viajarem fóra d'estas condições.

Quando as circunstancias lh'o permittirem, esta Companhia prestar-se-á a pôr á disposição dos grupos que viajarem ao abrigo d'esta tarifa, carruagens ou compartimentos reservados se o numero de passageiros corresponder á lotação dos compartimentos.

§ unico. Não é permittida a mudança de classe nem a ocupação de logares de luxo aos portadores d'estes bilhetes.

**6.<sup>a</sup> — Comboios** — Os bilhetes são validos para todos os comboios de serviço publico que tenham carruagens da classe respectiva.

**7.<sup>a</sup> — Bagagens** — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada. Os excedentes d'este peso serão taxados como se preceitua no Art. 2.<sup>a</sup>

## Art. 2.<sup>a</sup> — Bagagem, material de scena e de circo, animaes amestrados e montadas de cavalleiros taurcmachicos

### Transportes em grande velocidade

**1.<sup>a</sup> — Requisição para o transporte** — Estes transportes serão requisitados ao Director da Exploração por fórmula identica á estabelecida no Art. 1.<sup>a</sup> para o transporte de artistas, devendo constar do pedido: a natureza dos objectos, o numero e espécie dos animaes a transportar, as estações de procedencia e de destino e a data em que deverá realizar-se a expedição da remessa.

**2.<sup>a</sup> — Bagagens** — Para o transporte dos excedentes de bagagem pertencente aos artistas que viajem ao abrigo da presente tarifa, é concedida a redução de 50% sobre os preços da tarifa geral.

**3.<sup>a</sup> — Material de scena e de circo** — Considera-se como material de scena ou de circo todos os objectos destinados a produzirem mutações de scena (bambolinas, bastidores, panos, etc.), instrumentos musicaes, lanternas de projecção e quaesquer aprestos de que os artistas tenham de servir-se para as suas exhibições em publico, as jaulas e vehiculos que costumam ser utilizados para a condução de animaes ou aprestos de scena, e bem assim as barracas desarmadas de que fazem uso os artistas ambulantes para montarem as suas casas de espectaculos.

A taxa a applicar a estes transportes será a que corresponda a 50% dos preços da tarifa geral de grande velocidade, com as seguintes restricções:

- a) Os objectos que pesarem menos de 100 kilogrammas por metro cubico deverão constituir uma expedição á parte e o preço do seu transporte será cobrado á razão de 63 reis por tonelado e kilometro.
- b) Os objectos de peso indivisivel superior a 3:000 kilogrammas e os de dimensões superiores á capacidade do material d'estes Caminhos de Ferro só poderão ser transportados ao abrigo das tarifas em vigor ou mediante acordo, préviamente estabelecido.

4.<sup>a</sup> — **Animaes amestrados** — A taxa a applicar será reduzida a 50 % dos preços da tarifa geral, para os animaes n'ella designados.

Tratando-se de animaes ferozes, embora amestrados, ou de quaequer outros não designados na tarifa geral, a taxa a applicar será a que corresponda pela tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 11 de pequena velocidade, em vigor desde 30 de Maio de 1885, ás condições da qual os transportes ficam sujeitos, seguindo porém a remessa em grande velocidade.

§ unico. Os animaes poderão ser acompanhados por conductores ou tratadores sempre que nos wagons haja espaço disponivel, pagando estes o seu transporte ao preço de 3.<sup>a</sup> classe, quer como simples passageiros ordinarios, quer como fazendo parte do grupo viajando no mesmo comboio ao abrigo do artigo 1.<sup>o</sup> da presente tarifa.

5.<sup>a</sup> — **Montada de cavalleiros tauromachicos** — Para o transporte de cavallos de combate e seus arreios, pertencentes a cavalleiros tauromachicos, é concedido o abatimento de 50 % sobre os preços que correspondam pela tarifa geral de grande velocidade, sempre que esses artistas comprovem que a necessidade d'esses transportes resulta de irem tomar parte em qualquer corrida de touros, devidamente anunciada ao publico em jornaes ou prospectos.

Quando estes artistas tenham de tomar parte em corridas successivas mas em localidades differentes, ser-lhes-ha fornecida uma auctorização escripta, válida por um limitado periodo de tempo, mediante a apresentação da qual a estação servindo a localidade onde se realizou uma corrida em que cada cavalleiro tenha tomado parte, expedirá ao abrigo d'esta tarifa, os seus cavallos e respectivos arreios para a estação que sirva a localidade onde haja tourada em que o mesmo cavalleiro tenha de trabalhar.

6.<sup>a</sup> — **Irresponsabilidade da Companhia** — Esta Companhia não assume a responsabilidade pelos atrasos ou avarias que possam soffrer os transportes effectuados sob o régimen da presente tarifa. Igualmente declina toda e qualquer responsabilidade pela morte, extravio ou outros quaequer prejuizos que possam soffrer os animaes, cujo sustento e vigilancia ficam inteiramente a cargo dos donos, seus representantes ou conductores.

**Observação importante** — As reducções estabelecidas por esta tarifa incidem apenas sobre o preço do transporte e não sobre as **despezas accessorias** que deverão ser sempre cobradas **por inteiro** segundo a respectiva tarifa em vigor.

**Disposição geral** — Em tudo o que não seja contrario ao que a presente estipula ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

Lisboa, 17 de Maio de 1912.

O Administrador Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*