

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 25.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 591

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 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 Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

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

LISBOA, 1 de Agosto de 1912

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

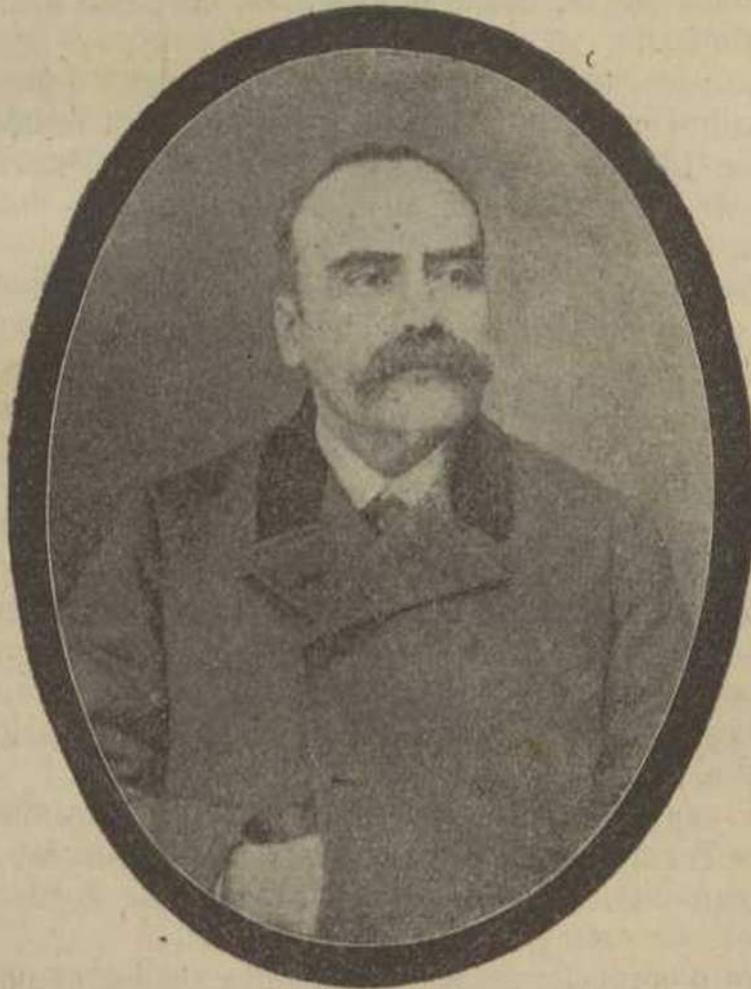
ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa especial E. P. n.º 6, pequena velocidade.

SUMMARIO

| | Paginas |
|---|---------|
| Augusto Luciano Simões de Carvalho (Necrologio), por Mello de Mattos.. | 229 |
| Portimão a Lagos, por J. Fernando de Sousa.. | 230 |
| Parte Official — Decreto do 20 de julho de 1912, do Ministerio do Fomento.. | 232 |
| Terceiro Congresso Internacional de Estradas.. | 232 |
| Progressos da Radiotelegraphia.. | 233 |
| Aviação e Aerostação.. | 233 |
| Sociedade de Geographia — Comissão do porto de Lisboa.. | 234 |
| Preparatórios comerciaes na Alemanha.. | 234 |
| Travamento dos comboios por meio das ondas eléctricas.. | 235 |
| Victoria a Minas.. | 235 |
| Indicador de Preços (Illustrado) .. | 236 |

| | Paginas |
|--|---------|
| Instituto dos cegos do Porto.. | 235 |
| Viagens e Transportes.. | 236 |
| Notas de viagem. — XIII. — A ilha de Philae. — Uma obra unica no mundo.. | |
| Caminhada perigosa. — Uma catarata que nem se vê. — Passeio às pedreiras. — A ilha Elephantina (Illustrado) .. | 237 |
| Linhas portuguezas. — O novo material do «Sud Express». — Ramal de Aveiro. — Inhambane. — Mossamedes. — Valle do Sado. — Do Nyassa à Zambezia. — Loanda a Ambaca. — Companhia do Luando. — Valle do Vouga .. | 239 |
| Parte financeira | |
| Carteira dos Accionistas .. | 239 |
| Boletim Commercial e Financeiro .. | 240 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.. | 241 |
| Recoita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes .. | 241 |
| O metropolitano de Paris em 1911 .. | 242 |
| Linhas estrangeiras. — Espanha. — França — Nova Zelandia.. | 242 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal.. | 242 |
| Arrematações .. | 243 |
| Agenda do Viajante .. | 244 |
| Horario dos comboios .. | 244 |



AUGUSTO LUCIANO SIMÕES DE CARVALHO

Ao traçar este nome é com immensa saudade que a pena que isto escreve recorda os tempos em que teve a honra de servir sob as ordens de tão illustre engenheiro.

Era um dos ultimos sobreviventes d'aquelle pleiade de alumnos distintos das nossas escolas que o governo mando cursar, a de Pontes e Calçadas.

Condiscípulo de Xavier Cordeiro e Mendes Guerreiro, viveu bastante para prestar a homenagem de respeito e veneração que ao primeiro devia a Associação dos Engenheiros, mas impediu-o a doença de fazer o elogio histórico de Mendes Guerreiro.

Cultor da bella linguagem portugueza, tão consciente era na escolha dos termos, que fazia reparos sempre amigaveis, quando os seus subordinados empregavam vocabulos estrangeiros, se os havia bem vernaculos. As orações academicas que proferiu na Associação dos Engenheiros são modelos de boa expressão e demais havia nesses seus escriptos passagens d'um soberbo cunho litterario.

Uma ocorre agora à mente de quem isto escreve.

A esposa do engenheiro Pedro Ignacio Lopes quiz ser a primeira mulher a passar por sobre a ponte Maria Pia, quando a construcção estava longe do seu acabamento.

Rogos de amigos, conselhos de pessoas de familia, observações de collegas do marido, tudo ruia perante a adoravel obstinação da que se envaidecia com aquella grandiosa obra a que o eleito da sua alma consagrara o melhor da sua grande intelligencia.

Não houve remedio senão ceder e eis como Luciano de Carvalho narra o caso. «Já seu marido se submette, dando-lhe o braço. Caminham por meio de material disperso, agora na trincheira escabrosa, logo sobre o taboleiro incompleto e sem guardas, topando aqui n'um ferro, alli n'um toro, entrevendo a seus pés, através da malha, 60 metros mais abaixo, as torvas aguas do Douro. Chegam enfim ao meio; entre as carlingas não ha mais do que duas distantes longarinas, acabadas de rebitar. E' forçoso ir um a um. Ella não hesita; segue adeante, pé ante pé, mal se equilibrando na mão do operario mais proximo, suspenso no bailéo; amparada, por assim dizer, pelo olhar de nós todos os que a seguimos; vae sobre o estreito banzo, no seu sonho de esposa amantissima... Passou, está salva».

Mas alem da alta cultura litteraria que manifestou sempre em todos os seus escriptos, possuia Luciano de Carvalho um invejavel methodo de estudo.

A maneira como coordenava os seus apontamentos, o sistema que usava na organização dos estaleiros de construção e nos serviços de secretaria, eram modelares. Por isso produziu, em todos os campos sobre que incidiu a sua actividade, primorosos trabalhos.

A ponte sobre o Agueda na fronteira hispano-portugueza e a memoria que publicou a esse proposito, de-

monstram a sua grande valia como technico e como engenheiro, e ainda nesse trabalho se manifesta o escrupulo que tinha na escolha dos termos. Ao *détalhe* que todos usamos para desenhos que precisam de esclarecimento graphico, contrapoz Luciano de Carvalho o termo *pormenor* que é portuguez de lei e exprime sem ambiguidade alguma aquillo que designa o apórtuguezamento feito à pressa do *détail*, que nos veio direitinho de Paris.

Não se restringia porém à technica da sua profissão e ao cultivo da nossa linguagem. Nas obras da ponte de Valença, na linha do Minho, se a memoria não atraíçoa quem traça estas linhas, observou cuidadosamente os trabalhos melindrosos das fundações e por isso notou as conchas de moluscos que não eram conhecidos em Portugal.

Amado todas as sciencias, entendeu que devia recorrer aos conhecimentos d'um especialista. Em homenagem áquelle que, no afan d'um estaleiro de construcção, não esquecia o contingente que todos devem a assumptos de historia natural, o naturalista alludido, cujo nome agora não ocorre à mente do que isto escreve, entendeu dever alatinar um dos appellidos de Simões de Carvalho para o dar á um dos animaes que devia, por assim dizer, o seu estado civil áquelle illustre engenheiro.

Como collecionador de preciosidades artisticas também se evidenciou Luciano de Carvalho e não poucos quadros de valia e louças preciosas ornamentavam a sua sala de visitas, e a despeito d'estas multiplas occupações, intellectuaes todas elles, ainda lhe sobrava tempo para seguir o movimento scientifico de lá de fora, consignando o melhor dos seus apontamentos na Chronica da *Revista de Obras Publicas* ou nas columnas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que foi um dedicado e precioso collaborador e constante amigo.

Alem dos muitos artigos que dedicou ao congresso ferro-viario de Londres em 1895 e d'outros mais que valem como magnificos trabalhos devidos a um grande technico, ha um que merece especial registo.

E' o que se refere ao ramal que liga o centro da cidade do Porto com a estação de Campanhã. Em escorço quasi, narra as peripecias dos estudos e dos trabalhos d'aquelle obra, sem esquecer sequer as coleras dos proprietarios que viam cortarem-se-lhes com o traçado os quintalejos alcandorados nas escarpas do Douro e que reclamavam voz em grita, contra a abominação de lhes derrubarem os gallinheiros e as ramadas. Um d'elles até, em estylo grandiloquente, reclamava por causa d'um repuxo.

Luciano de Carvalho, que fôra apoquentado a valer com reclamações do homem, todas expressas em termos de sublimidade tal que custava a perceber como podiam applicar-se a coisas tão miudas, contentou-se em fazer especial referencia ao individuo sem lhe citar o nome porém.⁽¹⁾ Era a vingança d'um bom, d'um paciente e d'um homem de espirito.

E' que Luciano de Carvalho, a par de um grande engenheiro e de um homem intelligent e culto, era uma *alma lavada*, como dizem os açorianos, quando querem alludir aos que não sabem guardar rancores.

Mas quanto pesar se encontra em ir observando os que passam, os que não voltam. E' o triste condão dos cabellos brancos o recordar com saudade aquelles com quem lidamos e que apprendemos a estimar. Talvez por isso seja que os velhos difficilmente podem rir, quando o egoismo lhes não obliterou totalmente as faculdades affectivas.

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pág. 324 do n.º 213 de 1 de novembro de 1894.

Portimão a Lagos

Publicou a *Gazeta* no seu ultimo numero o projecto de lei que foi apresentado para o prolongamento do ramal de Portimão até Lagos, affirmando, por virtude de informação inexacta, que ficaria pendente de resolução, quando a verdade é que foi votado na ultima sessão legislativa.

Não virão fôra de proposito algumas considerações sobre o assumpto, recordando os seus antecedentes, ignorados ou esquecidos por muitos.

A lei de 1883, que auctorizou a construcção dos prolongamentos das linhas do Sul e Sueste, incluiu n'ellas um ramal que por Silves e Portimão fosse a Lagos.

Depois do concurso para o arrendamento das linhas, que ficou deserto, resolveu o Governo proceder à construcção directa, iniciando-a pelo troço de Cazevel a Faro, aberto afinal à exploração em 1889. O troço seguinte de Faro e Villa Real chegou a ser objecto de concessão, que felizmente caducou. Só tarde se procedeu aos estudos d'esse troço e aos do ramal de Portimão.

A visita d'El-Rei D. Carlos em 1897 determinou o inicio da construcção, que se effectuou até em frente de Portimão.

Quando se estudou o ramal, surgia por parte dos habitantes de Lagos a pretenção de que este passasse em Silves para a margem direita do rio, com o proposito d'evitar que a construcção, assás dispendiosa, da ponte em frente de Portimão, fizesse adiar a do prolongamento até áquelle cidade, desde que a linha chegasse em frente de Portimão.

Oppuz-me tenazmente a essa pretenção a ponto de cahir sobre mim um voto de indignação em reuniao publica de Lagos, desgraça com a qual me resignei assás facilmente, tendo a consciencia de que tinha do meu lado a razão.

Seria com effeito absurdo abandonar um traçado que servia o rico e populoso concelho de Lagôa, para atravesar uma região quasi deserta entre Silves e Portimão. Alem d'isso, a somma do custo das obras de arte necessarias sobre as ribeiras de Silves, Odelouca e Boina não seria inferior ao da ponte perto de Portimão.

Eguaes pois as duas soluções sob o ponto de vista da despesa, avantajava-se uma d'ellas em relação ao trafego provavel e portanto à sua utilidade economica, e porque era igual o custo de ambos, nem mesmo sob o ponto de vista da despesa immediata e da celeridade da construcção se recommendava a pretenção dos habitantes de Lagos.

Foi aprovado e executado o projecto do ramal entre Tunes e Ferragudo, ficando prevista a construcção, para o prolongamento, de uma ponte proximo de Portimão e a montante da estrada.

Fôra o projecto do prolongamento até Lagos estudado pelo engenheiro Antonio da Conceição Parreira. Surgira a questão do possivel aproveitamento da ponte existente, devidamente reforçada para ser cumulativamente aproveitada pelo caminho de ferro e pela viação ordinaria.

A solução mais racional era a ponte privativa, não só por causa da importancia do transito na estrada, que seria bastante estorvado, como pelo elevado custo do reforço, que exigia a construcção de novo taboleiro, agravada pelo custo das avenidas de accesso e pelo da ponte provisoria a estabelecer.

Iam-se ainda sobreregar pilares, cujas fundações, feitas ha mais de 30 annos, não eram sufficientemente conhecidas.

Impossivel quasi, e inconveniente com certeza, era a solução dos taboleiros sobrepostos, como cara e não exempta de inconvenientes era o dos juxtapostos, quando se quizes-

se assegurar relativa independencia da estrada e do caminho de ferro.

O embate de opiniões e a necessidade de minuciosos estudos fizeram demorar a elaboração do projecto definitivo do prolongamento, chegando a ser aprovado em 1906, com exclusão dos primeiros quatro kilometros, até que afinal se aprovou em 1909 o projecto da ponte privativa, triumphando assim a solução mais racional.

Foi esta circunstância causa da demora na construção do prolongamento além de Portimão-Ferragudo. Não se apressou aliás a Administração em a emprehender, por virtude do criterio da justiça distributiva que dominou sempre a realização de novas contruções. Trazido o ramal junto de Portimão e ligada Lagos com elle por 20 kilometros d'estrada, podia esperar algum tempo pela realização de uma obra cara, enquanto se procurava servir outras regiões destituidas de meios de comunicação e com maiores direitos portanto à sollicitude dos poderes publicos.

Foi esta a causa unica do adiamento, e para mim reclamo boa parte das responsabilidades respectivas, sendo absolutamente inexacto que o determinasse a cõr politica da municipalidade de Lagos, em que dominavam elementos republicanos.

Injustos e pouco respeitadores da verdade são pois os que hoje invocam essa circunstância para explicar o referido adiamento e lançar ao activo do novo regimen a construção do prolongamento.

A verdade é que em 1909 foi esta mandada iniciar, destinando-se-lhe a verba de 50:000\$000, e que em 1910 o conselheiro Moreira Junior incluiu no seu notavel projecto de lei sobre caminhos de ferro a conclusão do troço de Portimão a Lagos. Não me consente a indole da *Gazeta* que faça a historia politica d'essa epocha, para definir responsabilidades do malogro de aquelle excellente projecto, que bem podia ter sido perfilhado, no todo ou em parte, pelo Governo provisório na sua larguissima dictadura.

Se a questão teve agora solução, deve-a à iniciativa de dois distintos engenheiros, Vasconcellos Correia e Santos Viegas, alheios à politica militante e empenhados em aproveitar para o desenvolvimento do *turismo* as circunstancias favoraveis que concorrem na bahia de Lagos. Por isso prepararam e promoveram a discussão do projecto de lei, ultimamente votado.

Podiam ter-se limitado a prever uma autorização semelhante à da lei de 1909 para a construção da linha do Sado e para a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas, facultando à Administração dos Caminhos de ferro do Estado uma operação de credito da importancia de 500 contos, e a retenção da receita liquida a entregar ao Thesouro o complemento da annuidade respectiva, se preciso fosse, e fazendo reverter para o fundo especial, nos termos da lei, o subsidio de navegação.

A outra solução, que foi a preferida, consistia em auctorizar um emprestimo municipal à maneira dos de Aldegallega e Montemór.

E' por demais conhecida dos leitores da *Gazeta* a economia d'esse sistema, que em tempos propuz e defendi e ao qual se deve a construção de dois ramaes, que longe de trazerem encargos ao Estado ou aos municipios interessados, desenvolveriam a economia regional, com proveito das receitas dos caminhos de ferro. Egual formula foi adoptada para o ramal de Reguengos, achando-se a sua construção dependente apenas da realização do emprestimo, já auctorizado por lei. Semelhante alvitre foi ainda perfilhado no projecto de lei Moreira Junior para a construção da linha do Seixal a Cezimbra, e lastima é que ninguem tenha tomado a iniciativa de suprir o voto d'esse projecto por um decreto dictatorial ou por uma lei votada nas Camaras com o fim de tornar em realidade tão util o rendoso complemento das linhas do Sul e Sueste.

Se o projecto, que agora foi votado em relação a Lagos, tivesse sido ampliado para comprehender a linha de Cezimbra, poder-se-ia em seguida realizar uma operação de 1:500 contos para os tres troços: Evora a Reguengos, Portimão a Lagos, Seixal a Cezimbra.

No artigo intitulado *ramaes municipaes*, que sahiu na *Gazeta* de 1 de abril de 1911, calculei o rendimento proprio dos troços de Evora a Reguengos e Seixal a Cezimbra em 93 contos, a saber:

| | | |
|------------------------|----------------------------|-------------|
| Evora a Reguengos..... | 40 ⁸ × 900\$000 | 36:000\$000 |
| Seixal a Cezimbra..... | 30 × 1:900\$000 | 57:000\$000 |
| 93:000\$000 | | |

Juntando 20:000\$000, em que adeante calculo o rendimento do prolongamento de Portimão a Lagos, teríamos 113:000\$000 para annuidade de um emprestimo de 1:500 contos, o que dá para juro a amortização cerca de 8 %. Ainda que houvesse qualquer falha de receitas, o encargo seria largamente coberto, e para as despesas de exploração havia o accrescimo de receita pelo affluxo ás linhas actuaes.

Não é pois temeridade assegurar que a somma dos rendimentos (para mais junta ao subsidio de navegação), bastariam para o encargo de annuidade, sem precisão de garantias supplementares, accrescentando-se assim 90 kilometros á rede ferro-viaria. E como se vae realizar, ao que parece, a operação de credito para o Valle do Sado e Cacilhas, que bem podia ter sido effectuada em 1910 ou mesmo nos principios de 1911, coincidiria com a conclusão do troço até Cacilhas e correlativa remodelação do serviço de passageiros e grande velocidade do Sul e Sueste, a construção do troço de Seixal a Cezimbra, linha suburbana de grande valor. E se tivesse sido perfilhada a proposta da *Propaganda de Portugal*, feita em fins de 1910, para ser transformado em parque nacional a matta do Alfeite, para recreio do povo de Lisboa, mais avultaria a importancia das novas facilidades proporcionadas ao trasiego de passageiros.

A operação bancaria, relativa ás tres linhas, podia ser conjugada com a do Valle do Sado, sommando tudo 4:000 contos.

Preferiu-se limitar a accão legislativa á construção do troço de Portimão a Lagos, mediante a cooperação do Estado e do Municipio, facultando-se ao mesmo tempo a realização de outros melhoramentos locaes, que incitem o desenvolvimento do turismo.

E' com certeza bastante inferior a 500 contos o custo do prolongamento, em que estão já dispendidos algumas dezenas de contos. Os juros intercalares poderão não ser muito elevados, porque o pagamento dos taboleiros metalicos e dos carris pode ser ajustado em condições de prazo, que os diminuam ou antes os addiem para o periodo em que o troço esteja já em exploração.

Com que elementos de trasiego, e portanto com que rendimento se pode contar para o novo troço?

O exame do movimento do troço de Tunes a Portimão constitue subsidio de valor, convindo effectuá-lo perfuntoriamente.

A estatística de 1910 accusa o seguinte movimento nos extremos do ramal:

| | Tunes a Algóz | Estombar a Portimão |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Passageiros | 34:597 | 32:803 |
| Grande velocidade.... | 2:838 ^t | 2:287 ^t |
| Pequena velocidade... | 24:674 ^t | 14:875 ^t |

As relações de Lagos e da zona para oeste e noroeste com o resto do Algarve e do paiz são bastante importantes e susceptiveis de incremento com as facilidades de transporte, para que possamos, sem risco de grande exagero attribuir ao novo prolongamento 30:000 passageiros, 1800^t em grande velocidade e 10:000^t em pequena velocidade.

Attribuiremos ao passageiro a tarifa média de 15 reis, o que dá para 20 kilometros 300 reis, preço da diligencia

entre Portimão a Lagos. Adoptaremos para a recovagem a de 80 reis e para a pequena velocidade a de 40 reis e chegaremos assim ao seguinte rendimento proprio kilometrico:

| | |
|---------------------|-------------------------------|
| Passageiros..... | $30:000 \times 15 = 450\$000$ |
| Grande velocidade.. | $1:800 \times 80 = 144\$000$ |
| Pequena velocidade. | $10:000 \times 40 = 400\$000$ |
| | <hr/> $994\$000$ |

que arredondaremos para $1:000\$000$ reis, ou 20 contos para 20 kilometros, que juntos aos 12 do subsidio de navegação, perfazem 32 contos, quantia pouco diferente do encargo do emprestimo.

Baseei-me para este calculo na hypothese de serem elevadas as taxas para o ramal, como faculta a lei votada.

Não é este porém o unico rendimento do prolongamento. Accresce ainda, e é elle a parte mais importante, o augmento da receita nas linhas actualmente em exploração, determinado pelo novo trafego affluent.

A parte mais importante será determinada pelas relações regionaes, e como Faro, capital de provincia, e Loulé e Villa Real serão as estações mais procuradas, não será inferior, em media, a 70 kilometros o percurso medio d'essa corrente addicional de trafego.

Bastarão 10:000 unidades de trafego, passageiros e mercadorias, com a tarifa media de 12 reis para darem logar a um rendimento de $8:400\$000$ reis.

Não contando com as novas relações que se estabelecerão com o Alemtejo, e que embora pouco importantes não são despiciendas, devemos sobretudo attender ás que determina a zona Vendas Novas-Lisboa.

Dos 34:600 passageiros, que passaram em 1910 entre Tunes e Algóz, provinham d'essa zona, ou a ella se destinaram, cerca de 7:300 com um percurso medio de 200 kilometros até Tunes.

Das 2:838 toneladas de grande velocidade, 880 representam o trafego d'aquella zona.

Das 24:674 toneladas de pequena velocidade, cerca de 11:000 teem a mesma proveniencia ou destino. Total: 19:180 unidades.

Supponhamos que o prolongamento do ramal determina um augmento de 6:000 unidades apenas: passageiros, grande e pequena velocidade, o que é previsão mais que modesta.

O rendimento obtido será

$$6:000 \times 12 \times 200 = 14:400\$000$$

que juntos aos $8:400\$000$ do trafego regional, sommam $22:800\$000$, que arredondarei para $23:000\$000$.

Supondo nas despesas d'exploração um augmento de 14 contos, á razão de $700\$000$ por kilometro, o que é suficiente, visto tratar-se do prolongamento de um serviço de ramal, já existente, haverá ainda um augmento de 9 contos na receita liquida.

O rendimento bruto total, determinado pela somma da receita propria do prolongamento e do affluxo do trafego ás linhas actuaes, attingirá pois 43 contos.

Podemos verificar esta previsão por outra forma. A natureza e importancia das relações que se vão servir tornam legitima a suposição de que o accrescentamento dos 20 kilometros de Portimão a Lagos ás linhas do Sul e Sueste não fará baixar o rendimento kilometrico medio, como tem sucedido até agora.

Computando esse rendimento em $2:000\$000$, teremos para o prolongamento 40 contos, quantia pouco diferente da que por outra forma deduzi.

De modo algum se pode pois qualificar de aleatorio o emprehendimento.

Vae-se realizar um melhoramento importante sem sacrificio, nem para o Estado, nem para o concelho de Lagos, utilizando-se uma formula cuja efficacia está já comprovada pela experencia.

J. Fernando de Souza.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

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

Artigo 1.º É autorizada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a renovar o arrendamento do prédio onde actualmente estão instaladas a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e alguns serviços da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, pela quantia anual de $3:200\$000$ reis, ficando a cargo da mesma Administração o pagamento da renda de $2:200\$000$ reis e a de $1:000\$000$ reis de conta da referida Direcção Geral.

Art. 2.º O pagamento da renda será mensal, nos termos das leis vigentes, devendo o contracto respectivo ser válido por três anos e considerar-se renovável por periodos sucessivos de igual duração, se assim convier a ambas as partes.

Art. 3.º No caso da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado necessitar ocupar a parte onde estão instalados alguns serviços da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, ficará a cargo da referida Administração o pagamento total da renda.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro do Fomento a faça imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, em 20 de Julho de 1912.

— Manuel de Arriaga — António Aurélio da Costa Ferreira.

Terceiro Congresso Internacional de Estradas

Está fixada a semana que principia em 23 de junho do proximo anno para se realizar em Londres o terceiro congresso internacional de estradas.

A invenção dos automoveis veio alterar em absoluto os problemas relativos á conservação e construção de estradas.

O Congresso de Paris de 1908 serviu principalmente para expôr problemas, sem contudo lhes poder fixar sequer o enunciado.

A exposição dos methodos de construção e conservação, sem a correlativa apreciação comparativa, esse foi o trabalho colossal d'aquella reunião.

Em Bruxellas em 1910 já se entrou mais de perto na questão ou melhor nas questões que comporta o problema das estradas e em Londres, adoptando-se ainda a divisão do primeiro congresso em Construção e Conservação para a primeira secção e em Circulação e Exploração para a segunda, já o programma é mais definido e até apresenta uma novidade.

A primeira secção divide-se em duas sub-secções, conforme as estradas se encontram fora ou dentro das cidades.

Questões ha communs a estas duas sub-secções e que por isso se hão de tratar em especial.

Assim vemos, como communs ás duas sub-secções da primeira secção, projectos de ruas, estradas novas, nas cidades antigas, em districtos centraes e suburbanos, em cidades novas e em pleno campo.

Entram aqui a importancia da directriz geral; os alinhamentos; os perfis longitudinal e transversaes; os raios das curvas; a analyse do valor pratico e economico da largura da calçada nas diversas circumstancias; as disposições que garantem a segurança e regularidade das diversas correntes circulatorias, quer local quer de passagem; os meios conciliatorios dos diversos interesses em

jogo; a criação de estradas que evitem a passagem dos veículos através das cidades e aldeias; a maneira de estabelecer cruzamentos; a partilha de largura de estrada entre a calçada, as bermas e as pistas especiais, tendo em conta ou não a presença das bicicletas, tremvias e em geral dos diversos sistemas de circulação.

Outra questão é a dos revestimentos adaptáveis às obras de arte e às pontes.

Na sub-secção relativa à construção de estradas fora das cidades entra ainda uma vez em estudos a questão dos materiais de agregação com alcatrões, betumes e asfaltos.

São 16 os problemas minuciosamente expressos no programma, comportando quatro sub-divisões, e que se referem aos diversos methodos de emprego dos materiais alcatroantes, betuminosos ou asphalticos.

1.º methodos de mistura nas fabricas, depósitos ou estaleiros;

2.º methodos de penetração;

3.º methodos de espalhamento superficial;

4.º outros methodos.

As comunicações relativas a esta primeira secção não de tratar das novas disposições adoptadas após o segundo congresso realizadas nas máquinas de motor mecanico empregadas na construção das estradas; dos ensaios de materiais utilizados na feitura de calçadas empedradas; da construção de estradas empedradas com agregantes em que se use de agua, que comporta dez problemas diversos; do estudo technico e economico das vantagens comparativas dos diferentes tipos de estradas.

Para as estradas dentro das cidades, apenas se nos deparam uma questão e uma comunicação.

São elas a pavimentação de madeira e a nomenclatura dos tipos de materiais, que se empregam em calçamento de pedra.

Esta primeira secção, como se vê, já está fortemente sobre carregada e não menos o está a segunda.

N'um proximo artigo dar-se-ha conta mais circunstâncias d'este congresso e ainda dos trabalhos preparatórios que fixaram o programma adoptado e da discussão por elle motivada na sessão da Comissão executiva da Associação Internacional Permanente dos Congressos de Estradas.

Mello de Mattos.

PROGRESSOS DA RADIOTELEGRAPHIA

Por occasião de um banquete realizado em Londres pela «Junior Institution of Electrical Engineers», Guilherme Marconi, presidente da Sociedade, falou sobre os recentes progressos da radiotelegraphia.

Declarou o illustre inventor que, a partir do tempo em que apresentou a sua primeira Memoria á «Institution of Electrical Engineers», a radiotelegraphia tem feito progressos notabilíssimos, quer pelo que respeita ás distâncias vencidas, quer pelo que respeita á segurança, eficácia e realização prática do invento. A introdução de aparelhos, permitindo uma grande rapidez de transmissão, fez com que a radiotelegraphia esteja hoje em situação de competir vantajosamente, em rapidez, com o telegrapho pelos mais extensos cabos. De facto, conseguiu-se introduzir, no sistema radiotelegraphico, muitos melhoramentos já introduzidos nas linhas telegráficas mais extensas; sendo, de resto, a rapidez, na radiotelegraphia, um problema puramente mecanico.

A conferencia internacional fixou o comprimento das ondas hoje em uso; na opinião de Marconi, a isto se deve a maioria das perturbações mutuas que se realizam vulgarmente, enquanto se poderiam evitar essas perturbações, autorizando-se uma terceira onda mais extensa do que as outras.

O numero de barcos munidos de aparelhos radiotelegraphicos é hoje bastante grande, em confronto do dos tres últimos annos, por forma que a receita dos radiotelegrammas trocados, quer no mundo da finança, quer no commercial, vae em notável aumento. Ora isto não teria sido obtido se, com o aumento do numero das instalações radiotelegraphicas, não tivesse aumentado simultaneamente a mutua intercomunicação entre elles.

Marconi declarou tambem que a sua experiência pessoal lhe ensinou que os comprimentos d'onde, que hoje podem servir, variam entre 6 a 8000 pés. Com um comprimento d'onda de seis pollegadas (15,24 centímetros) pôde comunicar-se até uma distancia de muitas milhas, mas comprimentos muito maiores se tornaram necessários para a transmissão transatlântica.

Marconi concluiu, dizendo, que a grande serie de melhoramentos até hoje introduzidos na radiotelegraphia, o levam cada vez mais ao convencimento de que a radiotelegraphia está destinada a assumir, em todo o mundo, a mais alta importancia na troca de comunicações.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Uma esquadilha de aeroplanos

Em vista do progresso adquirido pela aviação, em quasi todos os países do mundo, e do reconhecimento de como ella pôde ser utilizada na ciencia e na arte da guerra, muitas nações tem pensado em construir esquadrihas de aeroplanos. E' incontestável que muito se tem conseguido já, n'este capítulo da aviação, e parece certo que o problema de achar a direcção dos aeroplanos é muito mais facil de resolver do que o da direcção dos balões. Em telegramma enviado de Paris em 22 do corrente, e inserto em todos os jornaes, publica-se que o aeroplano *Clément Bayard*, partindo de La-Motte-Dreuil, se conservou no ar durante 16 horas e meia passando sobre Paris, Rouen, Havre e muitas outras localidades.

O aproveitamento ou applicação do aeroplano como arma de guerra, depende, como é obvio, dos aperfeiçoamentos que elle fôr soffrendo, e dos progressos a que attingir a forma de governá-lo

O aeroplano será sempre optimo para reconhecimentos militares, e não será menos util para o lançamento de projectéis explosivos, de grande altura, sobre forças inimigas. Por isso que opera de mui longe, ou de muito alto, poderá vir mesmo a ser terrivel nos seus efeitos mortíferos. Os homens, apesar das ligas da paz, e dos congressos da Haia, devem ir pensando em se exterminar uns aos outros o mais eficaz e economicamente possível. Os tais projectos de paz, e de desarmamento das potencias, são puras utopias ou hipocrisias, e a guerra será sempre inevitável entre as nações, ou na humanidade.

Uma grande nação, já bastante poderosa, mas não tanto quanto seria mister para manter as suas vizinhas em respeito, a França, nação immensamente mais rica do que a nossa, iniciou ha pouco uma subcrição publica, por iniciativa do jornal *Le Matin*, e com o fim de se adquirirem tantos aeroplanos quantos os necessários para dar á grande nação latina a supremacia dos ares. E' um desejo como outro qualquer, mas de difícil realização, porque essa supremacia, mesmo nos ares, talvez outras poderosas nações, como a Inglaterra, a Italia, a Russia ou a Alemanha, lh'a queiram disputar. Seja como fôr, no futuro, o facto é que a ideia gosa no presente do mais franco acolhimento, e a subcrição francesa caminha vantajosamente, tendo ja atingido a quantia de 700 contos de reis. Pensou-se da mesma forma em Portugal. Quer-se tambem comprar muitos aeroplanos, e quer-se tambem

disputar talvez, em Portugal, a supremacia dos ares. Viremos a ser nós, os desvendadores dos segredos do *mar tenebroso*, os desvendadores dos segredos dos ares? E' muito possivel, e a empresa é digna do nosso espirito-aventureiro. Sómente, levamos já muita gente em deanteira.

A subscricao nacional, para a compra de aeroplanos, estabelecimento do parque de aviação, criação de escola de pilotagem aerea, etc, etc., parece que deve estar concluida, por occasião das festas do segundo anniversario da proclamação da Republica.

Corresponde o gesto a um desejo profundamente sentido, e a uma aspiração verdadeiramente nacional. Não sabemos se lograremos grandes resultados praticos com a empresa, a que põem hombros igualmente muitas outras nações; em todo o caso, sempre será dinheiro muito mais bem empregado do que o gasto com luminarias, que estragam a vista, ou com foguetes, que estragam os ouvidos.

Estatistica luctuosa

A titulo de curiosidade e a titulo da admiração e veneração mesmo, que devemos professar por todos os que se dedicam ao estudo da conquista dos arés, por meio de aeroplanos, biplanos, monoplanos, balões e engenhos correlativos, damos a seguir uma pequena estatística de desastres pessoais e materiais, que, com tais engenhos, se deram durante a primeira quinzena de Julho findo. A Humanidade agradecida presta sentido preito à memoria de tantos trabalhadores do Progresso.

Dia 1—Descida do balão *S. S.*, em Rostock, no Baltico, com tres aeronautas gravemente feridos.

Dia 2—Explosão do dirigivel de Vaniman, com 7 mortes, entre as quaes a de Vaniman. Em Nova-York.

Dia 4—Damnificação de um aeroplano, em Derna, e que caiu ao mar, ficando o aviador quite com o banho.

Dia 4—No decurso de um voo em aeroplano, em Dorchester (Inglaterra), Miss Henriett Quimli e Mr. Villard foram retirados do mar, mas já cadaveres.

Aviação militar em França

Em 30 de Junho, o Sr. Poincaré discursando na inauguração dos estaleiros militares de aviação, afirmou a solicitude do Governo pela aviação e agradeceu aos seus compatriotas subscriptores que contribuiram para o progresso do exercito, que representa a guarda da integridade da Patria.

Aviação militar na Alemanha

O grupo de aviadores militares, que vai ser installado brevemente em Doebritz, compõe-se de 259 soldados, 40 sargentos, 7 enfermeiros, 15 tenentes, 4 capitães e 2 officiaes do estado-maior, e será encarregado de fornecer destacamentos ás unidades militares de aviação que de futuro se estabeleçam no imperio.



Sociedade de Geographia

Reunião da Comissão do porto de Lisboa

Reuniu a 22 do mez passado, à noite, na Sociedade de Geographia, a Comissão do Porto de Lisboa, sobre a presidencia do general Sr. Castello Branco.

Foram apresentadas duas propostas, uma do engenheiro Sr. Lisboa de Lima, alvitmando que se estude a situação actual do porto de Lisboa, e outra do Sr. José Francisco da Silva, e do teor seguinte:

«Proponho que seja estudada a influencia do canal de Panamá, nas relações commerciaes do Pacifico com a Europa, e em especial com o nosso paiz, incluindo os Açores.

Mais proponho que se estude a possibilidade de ligar o porto de Lisboa com as regiões das tres Americas, e principalmente com aquellas em que temos actualmente nucleos de emigrantes portuguezes».

Ficaram para ser apreciadas na proxima reunião.

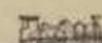
Preparatorios commerciaes na Alemanha

A Alemanha possue 55 escolas praticas de commercio, com 12.000 alumnos; 4 escolas profissionaes, com 1.300 alumnos, e outras 400 escolas, com 50.000 alumnos, que se preparam todos para o commercio. Ao terminarem os estudos os alumnos fazem o seu apprendizado em casas de commercio, onde não recebem nenhuma retribuição, e depois, a maioria passam para o extranjeiro como voluntarios, para trabalhar, tambem gratuitamente, em casas de commercio cuja organização apprendem, conjunctamente com o estudo que vão fazendo dos respectivos paizes.

Quando o voluntario se considera sufficientemente instruido, obtém um certificado da casa onde esteve prestando serviços, e estabelece-se como representante de artigos alemaes no paiz onde esteve trabalhando e que já conhece (só em Paris ha 50.000 representantes alemaes), ou então volta para a Alemanha, e coloca-se, sendo de grande utilidade, na casa onde trabalhe, os conhecimentos que tenha adquirido no extranjeiro.

D'est'arte, a Alemanha conta não só com um quadro de representantes, espalhados por todo o mundo, activos, e conhecedores dos paizes respectivos, como tambem com empregados, colocados na mãe-patria, e que, conhecendo os gostos e necessidades das praças com que commerciam, coadjuvam extraordinariamente, em cooperação com os representantes, na conquista de todos os mercados.

O comerciante alemão, de resto, não só procura arranjar clientes, dos melhores aos mais modestos, como igualmente procura satisfazer os seus menores caprichos, sacrificando tudo, inclusivé a esthetica e a solidez, ao desejo do comprador, desejo que encara como a lei suprema do fabrico.



Travamento dos comboios por meio das ondas electricas

Numerosos technicos emprehenderam, na linha ferrea de Birmingham-Stratford, diversas experiencias com o *Railophone*, apparelho do inventor alemão von Cramer, residente em Birmingham. O rei Jorge foi informado d'estas experiencias com um radiotelegramma expedido com todo o cuidado do proprio comboio em que elles se estavam realizando. A *Frankfurter Zeitung*, de 6 de Fevereiro de 1911, já havia feito menção, sob o titulo de «Signaes ferroviarios com a telegraphia sem fios», de similares experiencias effectuadas na Alemanha.

Durante as experiencias, o notavel electrotechnico Sr. Silvanus P. Thompson propôz que se fizesse a mais importante de todas, a saber: fazer parar um comboio por meio de ondas electricas enviadas de uma estação semaphorica da linha.

A locomotiva, munida de um apparelho do inventor, percorria a linha á maxima velocidade.

O professor Thompson premiu um botão, e poucos minutos depois o ruido das rodas anunciava que as ondas electricas tinham posto em ação os freios do comboio. Tudo se conseguiu sem a cooperação do pessoal viajante. Um comboio, que havia ultrapassado um signal de perigo, parou repentinamente ao acercar-se da zona perigosa.

Mais tarde foi lançado na linha um trem de mercadorias, seguido de um rapido. Parecia inevitável um choque, mas uma pressão no botão electrico do posto semaphorico deteve ambos os trens, sem que os seus condutores soubessem a razão. Equal experencia se repetiu com dois trens lançados um contra o outro a toda a velocidade.

O Sr. Von Cramer é d'opinião que o seu sistema não poderá substituir talvez todos os actuaes apparelhos de segurança, mas poderá vantajosamente completá-los.

Victoria a Minas

O *Diario do Espírito Santo*, órgão oficial do governo d'aquelle Estado, publicou os seguintes dados sobre este caminho de ferro, que, como se vae ver, é de uma grande importancia.

«... por elle será feita a exportação dos minérios de ferro de Itabira e S. José do Brumado e bem assim dos da Serra do Candoga, Saussuhy, etc.

A linha até Itabira terá uma extensão de cerca de 640 kilometros, ligando São José da Lagôa à Central do Brasil e no ponto mais conveniente à Leopoldina Railway.

Será toda electrificada, dividindo a linha em dois grandes trechos com 320 kilometros cada um, havendo uma Central de energia eléctrica para cada trecho, sendo para um d'elles aproveitada uma queda de agua do rio Doce de cerca de 32 mil cavallos de força e para o outro uma cachoeira do rio Piracicaba, de potencia um pouco inferior áquella.

A energia será transmittida por intermedio de 5 a 6 distribuidoras.

Esta electrificação tem por fim permitir o tráfego intensíssimo e unico no Brasil, de 6 a 10 milhões de toneladas de exportação, devendo isto produzir, pelo menos, um retorno de um milhão de toneladas de mercadorias, sendo assim possível estabelecer uma tarifa minima para o minério, de 8 reis por tonelada-kilometro, e distribuir dividendos remuneradores, para os accionistas, álem do pagamento de juros das obrigações já emitidas.

A linha será conservada com a direcção geral do actual traçado, feitas, porém, algumas modificações em pequenos trechos, no sentido de melhorar as rampas e curvas na secção Collatina e Victoria.

De Collatina em deante o traçado actual satisfaz por completo.

Os trilhos serão substituidos por outros de 40 kilos por metro corrente; o lastro será de pedra britada.

A circulação diaria dos trens attingirá o numero de 40, para o que serão estabelecidos desvios necessarios, de modo a haver toda a segurança.

A linha actual em exploração tem a extensão de 424 kilometros, havendo em construção cerca de 60 kilometros, e em estudo mais de 250.

A renda da estrada foi respectivamente de 568:488\$019 em 1909; 655:000\$000 em 1910, e 923:473\$195 em 1911.

O movimento d'este ultimo anno foi de 55.000 passageiros; 355:333 kilos de bagagens; 1.858 animaes, e 23.027.692 kilos de mercadorias.



INDICADOR DE PREÇOS

(Da *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*)

Vários são os meios, até hoje empregados, para levar ao conhecimento do público o preço dos bilhetes à venda nas estações dos caminhos de ferro. Ora se empregam simples cartazes, ora molduras envidraçadas, ora livrinhos e guias, etc. Às vezes, porém, deparam-se-nos uma espécie de armários ou apparelhos próprios para esse fim.

E' importantíssimo que o público conheça de antemão o preço dos bilhetes, e isto afim de se evitarem, quanto possível, nos dias de grande concorrência, as perguntas inuteis e os frequentes trocos. De resto, os passageiros é que teem sobretudo interesse em serem elucidados ou informados clara e rapidamente, d'onde se conclue que haveria grande vantagem em se encontrar essa elucidação, e por toda a parte e sempre, sob a mesma forma; ou, por outras palavras, convém que as administrações dos caminhos de ferro se ponham de acordo n'este assunto e façam uso de um tipo unico de indicador dos preços. Será mister, bem entendido, que a escolha d'esse tipo

recaia n'um apparelho que satisfaça por completo a todas as exigencias.

O Sr. Heins, chefe de secção em Wittenberg, circunscrição de Halle-s/Saale, imaginou um dispositivo que parece susceptivel de applicação geral. É um traste hexagonal, onde serve de porta uma das faces. (Vidè fig.)

As cinco outras faces são envidraçadas, e tem, cada uma, dois quadros de preços, girando em quiclos horizontaes e paralelos ás mesmas faces.

Na sua posição normal, os quadros convergem para o eixo vertical do apparelho. Com o auxilio de uma simples manivella exterior, approxima-se da vidraça o quadro cuja consulta se deseja e que se lê então facilmente. Escusado é dizer que não se pôde trazer de encontro á vidraça mais de um quadro de cada vez. Um mecanismo interior reconduz outra vez o quadro á sua posição normal.

A figura junta dá uma ideia nitida do apparelho, cujas vantagens são: 1.º estando os quadros sempre ao abrigo do pó, os caracteres impressos ficam sempre legíveis; 2.º cinco pessoas podem consultar os quadros a um tempo; 3.º o movel não faz grande enchimento, e pôde ser collocado nas estações junto á bilheteira; 4.º é illimitado o numero das estações para as quaes se podem indicar os preços da passagem; 5.º a despesa de instalação é pequena, graças á simplicidade do apparelho; 6.º o indicador funciona sempre bem, não carecendo de concertos.

Estas varias vantagens já foram verificadas na estação de Wittenberg, onde o apparelho Heins está montado vae para dois annos.



Instituto dos cegos do Porto

Recebemos o relatorio d'esta associação, que lemos com interesse.

Consola ver o altruísmo com que alguns benemeritos se dedicam á sustentação e ensino dos desventurados orphãos da luz, que sem aquelle auxilio mais infelizes seriam.

De entre esses benemeritos destaca-se Miguel Motta, o devotado director do Instituto, incansavel em promover auxilios para os seus ceguinhos, em lhes procurar melhorias na vida, desenvolvimento intelectual e applicação da sua actividade.

O relatorio descreve minuciosamente todos os factos que se deram, relativos ao Instituto, no anno económico findo, ilustrando algumas gravuras do trabalho dos alumnos.

Incansavel na sua sympathetic propaganda, o director conseguiu, durante esse periodo, valiosos auxilios pecuniarios e de materiaes de construção para a nova eschola.

A receita durante o anno foi de 3.239\$295, que deu para a despesa, ficando a mais do saldo anterior 41\$155 para o anno seguinte.

O Instituto conta 22 alumnos internos.

Fracos são os auxilios que os poderes publicos dão a tão util instituição, e bem o põe em evidencia o Sr. Motta no seu relatorio, notando que enquanto a França tem 40 institutos para cegos, a Allemanha 47, os Estados Unidos 48, a Inglaterra 96, a Hespanha 10, a Italia 19 a Russia 23, etc., Portugal conta apenas 4, e ainda estes são quasi exclusivamente sustentados pela caridade particular.



VIAGENS E TRANSPORTES

Agencia de propaganda e venda de bilhetes em Buenos Aires

A Companhia Internacional dos Vagões-Leitos vae abrir no proximo mez de Setembro na capital da florescente Republica Argentina uma agencia de propaganda e venda de bilhetes para viagens em Portugal, Hespanha e França por via Lisboa.

Essa importante medida em que a Companhia dos Vagões-Leitos é coadjuvada pelas Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e pelas hespanholas e francezas interessadas no trafego internacional Portugal-França, deve atrahir ao porto de Lisboa grande numero de forasteiros, hoje já relativamente importante, que, sem duvida, irá contribuir extraordinariamente para o desenvolvimento das relações entre a America do Sul e Portugal, e ainda das de Portugal com o resto da Europa.

A nova agencia internacional de Buenos Aires que, segundo nos consta, será superiormente dirigida pelo sr. Voiseau, antigo director da Agencia dos Vagões-Leitos em Madrid, álem de vender bilhetes directos de Buenos Aires para Portugal e para Hespanha e França, prestará ao publico todas as informações relativas aos transportes por mar e em caminho de ferro, preços de hospedagem nos hoteis, etc., e ainda como elementos de boa propaganda álem da publicação de folhetos e guias illustrados contendo todas as indicações uteis aos viajantes, estabelecerá uma exposição permanente de photographias de vistas e monumentos dignos de serem apreciados.

Estando actualmente o porto de Lisboa em magnificas condições, manifestamente superiores ás de qualquer outro porto para as relações da America do Sul com a Europa, já pelo encurtamento da viagem, já pelo magnifico serviço de comboios rápidos que hoje está estabelecido, e ainda pelas condições do clima incomparavel com que a natureza nos prodigalizou, deve sem duvida a acção da nova agencia ser coroada do melhor exito. E para isso accresce ainda a circunstancia de á sua frente ser collocado um funcionario de reconhecida competencia.

E com a maior satisfação que applaudimos a realização de tão util melhoramento, a cuja iniciativa ás Companhias dos caminhos de ferro pertence uma boa parte; e fazemos votos para que a tão louvaveis esforços não appareçam os tradicionaes entraves que na nossa terra costumam oppôr-se a tudo quanto pode concorrer para o seu desenvolvimento, taes como os exageros do fisco, quarentenas e varias outras pieguices que tanto nos teem prejudicado aos olhos dos extranjeiros.

Feira e touradas em Badajoz

Como nos annos anteriores realiza-se nos dias 15 e 16 d'este mez, na cidade de Badajoz, a feira annual denominada feira de Agosto, a mais importante que se realiza na capital da Extremadura hespanhola, e que costuma ser concorridissima por compatriotas nossos, especialmente pelos amadores de touradas que alli vão procurar satisfazer o seu appetite avido de commoções violentas que não podem encontrar nas corridas portuguezas, mais artisticas talvez, mas menos emocionantes.

São duas as corridas que este anno se realizam em Badajoz, n'aquelles dias, e nas quaes serão toureados magnificos cornupetos das afamadas ganaderias da Viuva de Concha Sierra, de Sevilha e de Moreno Santa Maria.

Da lide occupar-se-hão as *cuadrillas* dos reputados diestros Rafael Gomez (Gallito) e Martin Vasquez, constando que na corrida do dia 16 o distinto cavalleiro, nosso compatriota, Manuel Casimiro rejoneará a cavallo.

Como nos annos anteriores a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, d'accordo com a de Madrid Zaragoça e Alicante, effectua um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos validos para ida de 12 a 15 e volta de 15 a 18 e um comboio especial de ida e volta, sendo de suppôr que a concorrencia de portuguezes áquellas festas será importantissima.

Festas Gualterianas

A antiga cidade de Guimaraes, de nobres tradições, apresenta já hoje um ar alegre e soridente com os preparativos para as magnificas festas gualterianas que se realizam nos dias 3, 4 e 5 d'este mez e cujo programma é, resumidamente, o seguinte: feiras francas de gado bovino e cavallar, com premios, e a que concorre a commissão da remonta do exercito; artisticas ornamentações e illuminações; festivaes nocturnos; batalha de flôres; cinematographo publico; concertos musicais por bandas civis e regimentaes; espectaculos publicos e esportivos; original Marcha Milaneza; exercicio de bombeiros; torneio de tiro aos pombos; exposição de trabalhos na Escola Industrial; concurso de cantos populares, com premios; fogos d'artificio; corridas de bicycletas, etc.

Attento este bello programma e a modicidade de preços que os Caminhos de ferro do Minho e Douro e de Trofa a Guimaraes estabelecem durante os dias das festividades, deve ser enorme a concorrencia de forasteiros á linda cidade minhota.

Festas e feira de S. Thiago na Covilhã

E finalmente nos dias 10 a 13 que se realizam na nobre cidade da Covilhã a feira e as festas a S. Thiago a que já tivemos occasião de nos referir.

Estas festas que devem attingir este anno, brillantismo superior ao dos annos anteriores, graças aos esforços da commissão que se tem empenhado dedicadamente em angariar os melhores elementos para a sua realização, sem duvida acarretarão grande quantidade de forasteiros á labroiosa cidade beirã.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes organiza um serviço especial de bilhetes de ida e volta em 2.^a e 3.^a classe a preços reduzidos, validos pelos comboios ordinarios, para ida nos dias 9 a 13 e volta de 11 a 14.

Tambem se effectuarão dois comboios especiaes, na noite do fogo d'artificio, para o qual tambem são validos os bilhetes especiaes, para regresso dos passageiros para Castello Branco e para a Guarda.

Vendem bilhetes d'este serviço as estações de Lisboa-Rocio, Santarem, Abrantes até Elvas e Marvão, e Alferrarede até Guarda.

Festa em Revelles

No proximo domingo 4, tem logar na pictoresca povoação de Revelles a tradicional festa á senhora da Saude que costuma ser muito concorrida pelos povos das circumvizinhanças.

Por este motivo, n'aquelle dia os comboios tramways, do serviço entre Figueira e Coimbra e os mixtos n.^os 242 e 244 que sahem de Alfarellos ás 12-10 e 20-40, terão paragem de um minuto na passagem de nível junto ao local da festa, para o serviço de passageiros.

Os preços são os que vigoram para o apeadeiro de Revelles.

Feiras em Vimieiro e em Tavira

Hoje e amanhã tem logar na aprazivel villa de Amieiro a feira annual a que costuma concorrer grande numero de forasteiros das povoações alemtejanas e onde se fazem importantes negocios, em especial de gado.

Os caminhos de ferro do Sul e Sueste estabeleceram, para estes dois dias, bilhetes especiaes das suas principaes estações para Amieiro e volta a preços reduzidos.

Tambem hoje se inaugura, devendo prolongar-se até o dia 3, na cidade de Tavira, a feira denominada da Boa Morte, a mais importante que se effectua n'aquelle cidade.

Equalmente a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste faz para Tavira serviço de bilhetes reduzidos durante os dias da feira.

Feira e touradas em Beja

Na antiga e famosa cidade de Beja, uma das mais importantes do sul do paiz pela sua riqueza agricola, realiza-se nos dias 9 a 15 do corrente a grande feira annual de gado, que costuma ser sempre muito concorrida e onde se fazem importantes negocios.

Por essa occasião tambem se effectuam outras festas álem das touradas, indispensavei divertimento; tendo este anno logar uma no dia 10 e outra em 11, nas quaes tomam parte laureados artistas e amadores.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelecem por esta occasião bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das suas principaes estações a Beja e volta, validos para os comboios ordinarios de 7 a 15 para ida, dando direito ao regresso até 18.

De Lisboa os preços são em 1.^a classe 3\$300; 2.^a classe 2\$600 e 3.^a 1\$900 reis.

E' de esperar que, attenta á modicidade dos preços, a concorrença de forasteiros á nobre cidade alemtejana seja extraordinaria.

Festas da Agonia em Viana do Castello

Como nos annos anteriores, tem logar nos dias 17 a 20, as grandiosas festas á Senhora da Agonia em Viana do Castello, a mais linda cidade do Minho.

Como de costume a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, fazem serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, sendo de esperar grande concorrença.

Por esta occasião realizar-se-ha uma magnifica corrida de touros.

Tourada no Barreiro

Deve realizar-se no proximo dia 4 uma magnifica corrida de touros á qual concorrem artistas de fama e excelentes amadores.

Os caminhos de ferro, como de costume, estabelecem n'esse dia um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações de Vendas Novas, Setubal, Palmella, Aldegallega, Pinhal Novo, Moita, Alhos Vedros e Lavradio.

Os preços no vapor, de Lisboa para o Barreiro e volta, são de 180 reis á ré e 130 á prôa.

Tambem haverá um vapor extraordinario de regresso a Lisboa que partirá do Barreiro ás 9 horas da noite chegando a Lisboa ás 9 e 40.

Os bilhetes especiaes são validos sómente no referido dia 4 e não dão direito ao transporte gratuito de bagagem.

Transporte de carros automoveis

No proximo dia 10 deve entrar em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes uma nova tarifa — n.^o 26 de grande velocidade — para o transporte de carros automoveis para passageiros em percursos do minimo de 50 kilometros ou pagando como tal.

O preço de transporte é de 100 reis por vehiculo e kilometro a que accrescem as despesas de serviço braçal, 700 reis por vehiculo. O maximo cobravel por cada vehiculo é de 25\$000.

Juntamente com os automoveis só é permittido transportarem-se os accessorios, taes como pneumaticos ou outras peças de sobrecelente de que é de uso serem os carros providos. Não é permittido o transporte de recipientes com gazolina, nem quaesquer outros objectos álem dos accessorios propriamente dictos.

Estes transportes serão feitos por todos os comboios que façam serviço de grande velocidade, podendo, porém, ser transportados tambem em pequena velocidade, pagando n'esses casos apenas metade dos preços e o maximo cobravel acima indicado.

Para os transportes dos automoveis dos socios do Automovel Club de Portugal ou de qualquer outro club automobilista, que legalmente venha a constituir-se, estabelece a tarifa a concessão especial do transporte em grande velocidade, mediante o pagamento correspondente á pequena velocidade.

Esta nova tarifa vae certamente contribuir poderosamente para o desenvolvimento do automobilismo em Portugal, já hoje importantissimo e a que todos os caminhos de ferro teem prestado a sua melhor attenção, creando tarifas reduzidas para o transporte dos carros, como a que nos referimos e as que já vigoram nas linhas do Estado.

Paragem de comboios na linha do Valle do Vouga

Segundo um aviso que a Companhia dos Caminhos de ferro do Valle do Vouga acaba de publicar, a partir de hoje é suprimida a paragem de comboios em Paramos na linha de Espinho-Vizeu, e é estabelecida provisoriamente a paragem em Gulhe ao kilometro 4,200 da mesma linha.

Transportes de breu de Pedrouços para Penarroya

Segundo um Aviso que os Caminhos de Ferro Portuguezes acabam de publicar, a partir de hoje é concedido ao expedidor que em seu nome e durante o prazo d'um anno, contado da data da primeira remessa, expedir da estação de Pedrouços com destino á estação hespanhola de Peñarroya, nas condições da tarifa especial E. P. n.^o 6 de pequena velocidade, remessas de breu por vagões completos de 10.000 kilos ou pagando como tal, que attinjam ou excedam 1.000 toneladas, terá direito ao reembolso de 800 reis por tonelada.

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores o referido aviso.



XIII

À ilha de Philæ. — Uma obra unica no mundo. — Caminhada perigosa. — Uma cataracta que nem se vê. — Passelo ás pedreiras. — À ilha Elephantina.

Um segundo dia de estada em Assuan tem que ser consagrado á visita da ilha de Philæ ou, para mais propriamente fallarmos, aos restos não submersos d'esta ilha, os seus templos, e apenas a parte d'elles que emerge das aguas do Nilo.

Para se ir lá ha que ajustar, de vespera, os meios de transporte, o que se faz no hotel em que se está.

Se o excursionista vae só, convem-lhe, se quizer fazer economia, juntar-se a qualquer grupo que vá fazer o passeio (o que sempre se encontra, durante a epocha) aliás,

como a principal parte da excursão é em barco, terá que pagar este e o guia só para si.

Toma-se o almoço do hotel em *panier*, porque ha que partir cedo: mas escusado é levar bebidas, porque vinhos, cervejas, aguas mineraes e café encontram-se lá, no barracão que a companhia ingleza, constructora da barragem, alli tem para serviço dos seus empregados.

Pelas 8 e meia da manhã vae-se até Shellal, pelo ramal do caminho de ferro que liga Assuan ao embarcadouro do Nilo, onde nos espera um barco com quatro bons remadores.

A situação é lindissima: navega-se sobre a infeliz ilha que a sciencia moderna e as necessidades da regularização da corrente do Nilo inundaram.

Raras alturas da ilha se conservam, aqui e alli, sôra da agua, ostentando uma vegetação uberrima. Por entre estas novas ilhotas navegam as originaes *gyassas*, fragatas indigenas, de fundo chato e quasi redondas, tendo o mastro equilibrado por numerosas (mais de vinte) cordas, formando a apparencia de um pão de assucar.

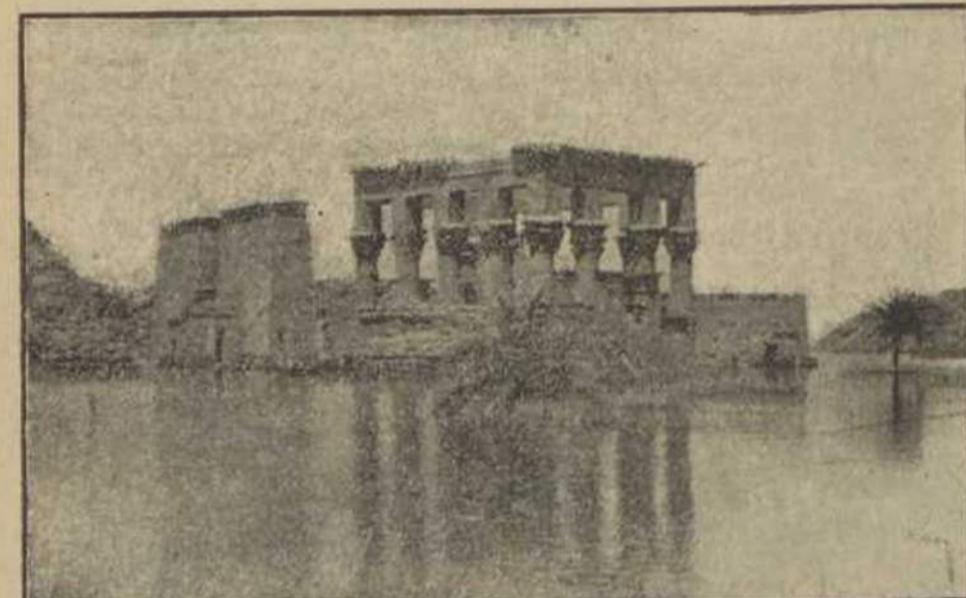
Não podendo ter, no cavername, alojamento para a tripulação, esta dorme sobre a coberta, e o arraes n'uma casota de esteiras elevada á popa.

Como d'aquelle ponto para cima não ha caminho de ferro senão desde Wadi Halfa, e a cataracta do Nilo não deixa passar os barcos, é muito importante o numero d'elles alli, e grandes os carregamentos que trazem, porque Assuan é o principal centro commercial dos productos do Sudão, da Ethiopia e da Abyssinia, nas suas relações com o baixo Nilo e a Europa.

O serviço do barco não é caro: indo um grupo custa 20 piastras (15000 reis) por pessoa, ou pouco mais se o barco fôr dos hoteis principaes.

N'elle se entra por dentro do poetico templo de Isis, cujas columnas e cornijas estão ainda de pé, sahindo das aguas, como a nossa gravura as representa.

Acabada a visita, vamos para terra, na margem esquerda, onde desembarcamos para visitar a grande bar-



Templo d'Isis em Philae

ragem do Nilo, a obra, d'este genero, mais notavel do mundo.

Os trabalhos começaram em fevereiro de 1899 e duraram 47 mezes, sendo inaugurada a obra em dezembro de 1902 pelo duque de Connaught.

O grande muro que sustem as aguas tem cerca de dois kilometros de comprimento, com 180 portas de aço, que se conservam abertas quando o rio está na epocha das fortes correntes. Quando as aguas vão descendo, as portas vão successivamente sendo fechadas, retendo uma immensa massa d'agua, que só se deixa passar segundo as necessidades da irrigação das duas margens por todo o baixo Egypto, e em combinação com o serviço da outra barragem de Esné de que fallámos no artigo anterior.

N'outro tempo, todo esse precioso volume de agua

corria para o mar inutilmente, deixando os campos seccos e aridos quando elles mais d'ella precisam.

Segundo os calculos feitos, esta obra fez com que as colheitas dos vastos territorios agricolas, assim fertilizados, no verão, rendam nove vezes o que anteriormente produziam. Este prodigioso resultado em riqueza publica compensa bem a perda da pequena ilha submersa.

Reconhecendo-se que mais proveito ainda poderá ser tirado, se a massa de agua retida fôr augmentada, está-se tratando de subir os muros, e as portas, alguns metros mais; por isso a circulação estava interrompida, não se permittendo a passagem sobre o grande muro.

A visita segue-se o almoço, sob o alpendre da barraça a que acima nos referimos, e depois d'elle começa o regresso que tem sua originalidade, e não é bom para medrosos.

Porque os barcos que navegam na grande represa não podem passar para o nível inferior, de forma que temos que tomar outros que nos esperam cá em baixo, no fim das docas, a uma diferença de nível de cerca de 50 metros.

Para os tomar, temos que seguir, a pé, por sobre os muros até que estes descem, em rampa não inferior a 50 por cento, uma altura de bons 15 metros, de cada vez.

Os turistas são, pois, sustidos, pelos braços, por dois robustos catraeiros, para fazerem essa difícil descida, e não é sem um suspiro de allívio que se encontram cá em baixo.

Mas, depois de nova andada, nova descida se apresenta, igual ou peior ainda, e mais outra e outra por fim. Fica-se um pouco derreado e sem perceber porque não construiram alli umas escadas; mas emfim, cá estamos no barco, olhando pasmados a altura de onde viemos.

Estamos ao lado da chamada *primeira cataracta*, com a qual se faz grande reclamo em guias e folhetos.

Esta é mais uma coisa que passou; existiu n'outros tempos, quando toda a força da agua vinha debater-se por sobre os penedos que enchem o leito do rio. Hoje e com excepção apenas da epocha das grandes cheias—julho e agosto, justamente quando ninguem vae derreter-se a visitar aquelles sitios sob a ardencia do sol—a famigerada cataracta nada vale; quasi nem se apercebe.

O que é muito interessante é a descida do rio, entre as numerosas ilhas que o dividem, todas ellas de marmores negros reluzentes, por entre as quaes navegam, n'uns barcos minusculos, remando com duas pás, pequenos barqueiros que nos perseguem pedindo o tradicional *bakchiche* em paga d'uma corrida de velocidade que disputam entre si.

Assuan é a região dos marmores, do porphyro e do granito, de que os egypcios se serviram para os seus templos, os seus tumulos e as suas estatuas.

Por isso ha que ficar ahi mais um dia, para ir visitar as pedreiras.

O passeio faz-se em burros e consome toda uma manhã, se se começa cedo, para se percorrer toda aquella parte do deserto arabico.

Ahi se vê um bloco meio cortado, abandonado quando cessaram os trabalhos dos templos, que mede 28 metros de comprimento por 3,25 de largura e espessura, e tambem uma estatua de Osiris, meio trabalhada, e outras, e varios sarcophagos tambem por acabar.

Por fim, uma excursão, em barco, em volta da bonita ilha Elephantina, torna-se indispensavel, não devendo deixar de ver-se o *nilometro*, construcção destinada, em velhos tempos, como o seu actual titulo o indica, a dar a medida das alturas das aguas do rio. E' um poço aberto inferiormente e recebendo portanto as aguas do Nilo que, d'entro d'elle, manteem o mesmo nível a que elles correm.

Nas paredes do poço iam-se marcando os diferentes niveis, e por elles se regulavam os povos para as irrigações.

Só com a diferença que, nesse tempo, o Egypto não pagava os fortes impostos que hoje os ingleses o obrigam a pagar, para se servir das aguas que são d'elle.

Até lembra, a theoria do gallego, que escrevia á familia dizendo que nós, os lisboetas, eramos tão tolos que lhe pagavamos a agua que era nossa.



O novo material do «Sud-Express». — Entrou ante-hontem no serviço do «Sud-Express» uma das novas carruagens de luxo que a companhia de Wagon-lits mandou construir para o serviço entre Lisboa e Hendaya.

Numa rapida visita que lhe fizemos, notámos entre outras coisas, que os compartimentos são mais amplos e confortaveis que os das carruagens antigas, sendo cada um para dois passageiros apenas, pelo que a carruagem comporta apenas 16 logares.

Desde ha muito que a Companhia vem melhorando o seu material, podendo hoje asoitamento dizer-se que o do Sud é igual ao melhor dos grandes expressos europeus.

Já n'um dos numeros anteriores da *Gazeta* nos referimos aos novos salões-restaurantes em serviço n'este comboio; e agora as novas carruagens de luxo tornam o «Sud-Express», um comboio que nada deixa a desejar.

Ramal de Aveiro. — O sr. governador civil de Aveiro pediu ao Sr. Ministro do Fomento providencias rápidas para que a Companhia dos Caminhos de ferro do Norte e Leste construa a linha de serviço que liga a estação d'aquella cidade ao caes e mercado do peixe.

Inhambane. — Ainda n'este mez deve ficar concluída a construcção da linha ferrea de Inhambane e Inharrime, ficando portanto esta ultima região, a mais fertil do distrito, em contacto diario com a testa da linha e portanto com a via marítima.

Para a inauguração preparam-se pomposos festejos em Inharrime. O porto de Inhambane passará depois a ter grande movimento marítimo.

Pensa-se já na construcção d'uma nova linha ferrea que ligue Inhambane com Lourenço Marques, o que seria de grandes vantagens para os dois distritos pelas rápidas comunicações que estabelecia entre ambos, evitando-se a passagem por mar.

Mossamedes. — Vão continuando com grande actividade os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro estando-se já proximo do *terminus* da linha que deverá abrir-se á circulação antes de fim do corrente anno.

A comunicação com o planalto far-se-ha por intermedio de uma boa estrada.

Como se sabe a construcção é feita por conta do governo.

Valle do Sado. — Na sessão do Congresso, de 5 do corrente, mandou o Sr. ministro das Finanças, para a mesa, uma proposta, para que pediu urgencia e dispensa do regimento, modificando as condições em que o governo tem de receber o producto do emprestimo destinado á construcção do caminho de ferro do Valle do Sado.

Approvada a urgencia foi tambem approvada a proposta.

Do Nyassa á Zambezia. — Foi approvado em 6 do corrente, um projecto de lei, fixando as bases de um contracto para a construcção de um caminho de ferro entre o Nyassa e a Zambezia.

Loanda a Ambaca. — O Sr. ministro das Colonias, por portarias de 11 do corrente, exonerou a seu pedido, dos cargos de vogaes da commissão encarregada de estudar a melhor solução para a questão dos Caminhos de ferro de Ambaca, os Srs. senador João José de Freitas e deputado Ezequiel de Campos.

Companhia do Luabo. — Em assembleia geral de accionistas d'esta Companhia, realizada a 30 do passado, foi aprovado o relatorio e contas de 1991, que accusam um lucro liquido de 38:932:5000 reis, a que o Conselho de Administração propôz a seguinte applicação:

5 % para fundo de reserva, 1:946:5644; 8 % sobre 38:919:740 para percentagem estatuaria dos conselhos de direcção e fiscal, 3:113:5579; 31:500:5000 para um dividendo, livre de imposto de rendimento; e 2:372:8669 de saldo para nova conta.

De harmonia com o art. 2.º dos Estatutos, e por proposta da Direcção, foram eleitos para vogaes do Conselho Fiscal, os Srs. Alfredo Pereira e Fernando Eduardo de Serpa Pimentel.

Valle do Vouga. — Esta companhia, submetteu á approvação do Governo o projecto-tipo e ponte de alvenaria em arco pleno de 10 metros de abertura.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de Ferro Portuguezes. — São prevenidos os Srs. Accionistas de que o prazo para a despesa por conta d'esta Companhia com a *renovação da folha de coupons das ações*, que, segundo o annuncio de 17 de Maio ultimo, terminou em 30 de Junho ultimo, é prorrogado até 31 de Agosto proximo futuro.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — *Obrigações privilegiadas de 2.º grau.* — Tendo a Assembleia Geral Ordinaria dos accionistas d'esta Companhia, de 15/29 de Junho ultimo, aprovado as contas apresentadas pelo Conselho de Administração, relativas ao Exercício de 1911, sob reserva da diminuição de Reis 901:679:5034 da importancia dos productos do Exercício a atribuir ás Obrigações privilegiadas de 2.º grau, nos termos da Base 3.º do Convenio de 4 de Maio de 1894, homologado pelo Tribunal do Commercio de Lisboa em 11 de Outubro do mesmo anno, e tendo um importante grupo de Accionistas considerado esta resolução como contraria aos termos da dicta Base 3.º do citado Convenio, levou perante o Tribunal do Commercio, de Lisboa, o pedido de annullação d'esta deliberação da Assembleia Geral dos Accionistas.

O Conselho de Administração, em sua sessão de 3 d'este mez, decidiu pagar imediatamente ás obrigações privilegiadas de 2.º grau a parte não contestada do coupon; essa parte em dinheiro e o saldo n'uma cedula de pagamento eventual.

Em virtude d'esta resolução o Conselho de Administração tem a honra de informar os Srs. portadores de obrigações privilegiadas de 2.º grau, que lhes será paga, a partir de 25 de Julho corrente, inclusivé, a somma de Frs. 11,46 por obrigação de 3%; Frs. 15,28 por obrigação de 4%;

Mks. 13,75 por obrigação de 4 1/2%; e Mks. 3,66 por obrigação de 3% privilegiadas «Beira-Baixa»; á razão de:

Frs. 10,75, liquido, por obrigação privilegiada de 3% de 2.º grau, contra entrega do coupon n.º 12;

Frs. 14,38, liquido, por obrigação privilegiada de 4% de 5.º grau, contra entrega do coupon n.º 12;

Mks. 13,75, por obrigação privilegiada de 4 1/2% de 2.º grau, contra entrega do coupon n.º 12;

Mks. 3,66, por obrigação privilegiada de 3% «Beira-Baixa» de 1.º grau, contra entrega do coupon complementar n.º 7.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 25 de Julho corrente, inclusivé, em Lisboa, na séde da Companhia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 12 e da 1 ás 4 da tarde, pelo cambio do dia e com exemptione do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no Art.º 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1898 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres

dos correspondentes da Companhia, de acordo com os anu-
cios feitos em cada paiz.

O saldo eventual ser-lhes-ha ulteriormente pago, em conformi-
dade com a decisão do Conselho de Administração, contra entrega,
respectivamente, do coupon n.º 43 (para as obrigações de 3%,
4% e 4 1/2% privilegiadas de 2.º grau) ou do complementar n.º 8
(para as obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa de 4.º grau»),
que servirá de Cedula — Caminhos de Ferro Portuguezes. Lis-
boa, 22 de Julho de 1912. — O vice-presidente do Conselho de
Administração. — *Ernst Daehnhardt.*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Julho de 1912.

A incursão monarchica, no norte do paiz que passou á historia
deixando um rastro de sangue e de desolação em tantas famílias,
teve, ao menos, a vantagem de pôr fim ao pesadelo de longos
mezes e permitir que a quietação entre nos espíritos, ao menos
pelo que se refere a esta que-tão liquidada.

As negociações com a vizinha Hespanha vão proseguindo com
a melhor feição, visto o governo d'aquele paiz ter dado energicas
providencias para que aquelles tristes factos se não repitam, man-
tendo-se já a cordialidade de relações entre os dois paizes; e me-
lhor seria a situação, se espíritos exaltados, embora absolutamen-
te estranhos á accão governamental, não praticassem certos actos
que não são por certo os mais conducentes ao estreitamento da
amizade entre os dois paizes.

E muito mais precisavamos da boa vontade do reino vizinho
agora que estamos negociando com elle um tratado que, de ha
tanto tempo, o nosso commercio e a nossa agricultura reclamam.

Desembaraçado o thesouro dos grandes encargos a que o obri-
gava a manutenção d'uma custosa vigilancia das fronteiras, as
despesas publicas poderão em breve ter uma reducção considera-
vel, o que todos devemos ver com satisfação.

A Associação Central da Agricultura Portugueza concluiu já o
seu parecer sobre as reclamações da nossa lavoura, no novo trac-
tado de commercio luso-hespanhol.

A nuvem negra das pretenções da Alemanha sobre as nossas
colonias oeste-africanas não deixa de preoccupar os estadistas e
deve ter-nos sempre vigilantes.

Ainda ha pouco, n'um jornal alemão, um economista afirman-
do a velha theoria do desapparecimento das raças decadentes
escrevia, entre outros, este periodo que é bom registar:

«Portugal está actualmente extendido na mesa operatoria do
areopago europeu; procede-se, em especial, ao exame dos seus
membros exteriores, a fim de se conhecer se sim ou não elle
possue a vitalidade necessaria para resistir á crise actual que lhe
afecta profundamente os seus interesses».

A par d'estes manifestos designios de escalpelização da nossa
África vemos que a muitos espíritos irreflectidos sorri a ideia de
uma negociação que tem andado no ar sobre a concessão de vastos
terrenos no nosso planalto de Benguela a um numeroso grupo
israelita para a installação d'uma colonia.

Com muita razão se attribue esta tentativa a influencias alle-
mãs, e se teme que, feita essa concessão, uma colonização intensa
que em breves annos poderá attingir um milhão de individuos de
uma raça activa, trabalhadora, e ao mesmo tempo estranha — se
não adversa — aos interesses da manutenção da integridade do
nosso patrimonio colonial, se transforme n'um claro e provado
motivo de absorção de toda a nossa rica e prospera província.

Fechado o parlamento e acabadas as preoccupações de lutas
interiores, o governo pode agora ocupar-se de estudos que res-
peitem, a sério, á administração do paiz, e sabemos que o está
fazendo com boa vontade, nada surprehendendo que, na parte
financeira, não tenham ainda surgido notícias de notável alcance,
visto que ha pouco tempo que occupa as cadeiras do poder.
Tão delicados e tão importantes são estes estudos que qualquer
precipitação pode comprometter o seu resultado.

Como paliativo tem-se continuado as negociações para um
emprestimo destinado á conclusão do caminho de ferro do Valle
do Sado, que se diz será feito em boas condições para o thesouro,
esperança lisongeira que a realizar-se deixará desconcertados
os agorrentos que não creem n'uma melhoria da nossa situação,
no que, com todo o coração, não os acompanhamos.

O Diario publicou ha dias, no sabbado 27, a nota do estado da
divida fluctuante desde 30 de junho de 1910 até 31 de maio de
1912.

Por ella se vê que esta divida attingia, n'esta ultima data, a
enorme somma de 89.238 contos.

Apesar das boas tendencias para a pacificação dos espíritos,
como d'esta vez a época da partida para os campos e praias coin-

cida com os restos da emoção dos acontecimentos políticos, o mo-
vimento do mercado tem sido reduzidissimo. Apenas tem havido
register as operações sobre externos que subiram 400 reis e
raras sobre inscrições, que todavia, também tiveram melhor
cotação; o demais papel pouco se oferece e pouco se vende.
Todavia os preços anteriores manteem-se com boa tendência.

O rendimento das alfandegas de Lisboa, na primeira quinzena
do corrente mez de julho, foi de 579 contos, ou seja, mais 401 contos
do que em igual periodo do anno anterior. Os cereaes figu-
ram, n'esse augmento, com 62 contos.

No Porto, o rendimento alfandegario, durante a mesma quin-
zena, foi de 330 contos, ou mais 40 contos do que em igual periodo
de 1911. O augmento nos cereaes foi de 10 contos.

Realizou-se no dia 18 em Paris, a assembleia geral dos obri-
gatarios da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, sendo
aprovadas, por unanimidade, as conclusões do relatorio sobre o
exercicio de 1911, e reeleitos, por unanimidade também, adminis-
tradores os srs. Paul Leboy Beoulieu e Louis Lhomme.

A representação foi de 148:458 obrigações, das quaes 95:678
de propriedade portuguesa, ou sejam cerca de dois terços, figu-
rando entre estas as 75:000 pertencentes ao Thesouro portuguez.

A Companhia dos Tabacos teve a sua assembleia geral no dia
27 ao meio dia, em que se representaram, por presença ou pro-
curação 17.060 acções.

Na discussão do relatorio do exercicio fendo o sr. dr. Mario
Esteves apresentou uma moção elevando o dividendo a 8 por
cento, e o sr. dr. Amaro Conde, discutiu, na generalidade, varias
partes do relatorio, respondendo-lhes os administradores srs. Sil-
veira Vianna e Eduardo John.

Foi mesmo apresentada uma proposta para distribuição do
dividendo de 10 por cento.

Passando-se as conclusões do relatorio, foram aprovadas a
primeira e a segunda, que dizem:

1.º — Que na vossa acta lanceis um voto de profundo senti-
mento pelo falecimento dos srs. dr. Joaquim de Vasconcellos
Gusmão, Gaston Auboyneau e conde de Mesquita.

2.º — Que approveis o balanço e as contas apresentadas pelo
conselho de administração relativas ao exercicio de 1911-1912.

A terceira conclusão do relatorio dizia:

3.º Que appliqueis o saldo do exercicio, na importancia de reis
508:432\$838, pela seguinte fórmula:
Acções, 270:000\$000.

A reserva especial indicada pelo conselho de administração,
238:432\$838 reis.

Esta conclusão foi substituída pela moção do Sr. Dr. Mario
Esteves, em virtude da qual o saldo de 508 contos do exercicio
ficou assim distribuido:

A's acções, 360:000\$000: a titulos de fundador, 41:000\$000 ;
aos conselhos de administração e fiscal, 10:000\$000 ; para reserva
especial, 97:000\$000 reis.

Depois procedeu-se a eleição dos logares vagos nos corpos
gerentes, a qual deu o seguinte resultado:

Presidente da mesa da assembleia geral, Fernando Munro dos
Anjos.

Presidente do conselho de administração, Francisco da Silveira
Vianna.

Conselho de administração, Fonsecas, Santos & Vianna, Carlos
Maria Eugenio de Almeida, D. Neuflize & C^a e Gustave Pereire.

Conselho fiscal, Jorge José de Mello (conde do Cartaxo) e Joa-
quim Lobo de Ávila da Graça

Reuniu a assembleia da Companhia dos Caminhos de ferro do
Mondego, aprovando-se o relatorio e contas da gerencia fina e o
respectivo parecer do conselho fiscal.

Esse documento accusa em 1911 um saldo negativo de reis
4:691\$836.

A receita liquida da exploração da linha de Coimbra a Louzã
foi de 15:548\$842 reis, tendo sido em 1910 de 13:609\$553 reis, ou
seja em 1911 mais 1:989\$288 reis.

Depois procedeu-se á eleição do conselho fiscal que ficou cons-
tituído dos seguintes srs.: José Gomes Netto, Antonio Joaquim de
Oliveira e dr. João Ulrich; suplentes, Alfredo Pereira, Fernando
dos Anjos e Marquez de Gouveia.

Também reuniu a assembleia da Companhia de Cintra ao
Oceano, elegendo um novo conselho de administração, todo de
cidadãos portuguezes e ficando o conselho fiscal composto dos
srs.: Antonio Tavares de Carvalho, Carlos Schorcht e Eugène Léon
Reynaud; substitutos, Antonio Garcia de Castro, José Henriques
Totta e Manuel Joaquim d'Oliveira.

Acaba de publicar-se, em Italia, um interessante relatorio, do
agente technico Sr. Plotti, que foi á Alemanha estudar a impor-
tação de vinhos extranjeiros de consumo directo, na Alemanha.

Essa importação foi, em 1911, de 92.042 quintaes a mais do que em 1910, e de 432.617 quintaes a mais do que em 1909.

Na importação dos vinhos de caldeira, e dos vinhos de lote, houve sensível diminuição.

Nos vinhos de consumo directo, a Espanha foi quem mais aproveitou no aumento da importação alemã. Portugal lucrou apreciavelmente tanto com os seus vinhos de consumo directo, como com os de lote.

Os cambios tiveram uma rasoável melhoria vendendo-se hoje a libra a 4\$940 reis e comprando-se a 4\$880.

O Rio Londres cota 16 $\frac{13}{64}$ ou 14\$812 reis fracos por sterlino.

Curso de cambios, comparados

| | EM 31 DE JULHO | | EM 15 DE JULHO | |
|------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 48 $\frac{3}{4}$ | 48 $\frac{5}{8}$ | 48 $\frac{1}{2}$ | 48 $\frac{3}{8}$ |
| " 90 d/v | 49 $\frac{1}{4}$ | — | 49 | — |
| Paris cheque | 584 | 587 | 587 | 590 |
| Berlim | 240 | 241 | 241 $\frac{1}{2}$ | 242 $\frac{1}{2}$ |
| Amsterdam cheque | 407 | 409 | 409 | 411 |
| Madrid cheque | 915 | 925 | 925 | 935 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos | JULHO | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| Lisboa: Dívida Interna 3% isentamento | 37,45 | 37,45 | 37,50 | — | 37,70 | 37,75 | 38 | 38 | 37,90 | 37,85 | — | 37,85 | 37,85 | 37,85 | 37,85 |
| Dívida Interna 3% coupon | 37,40 | 37,40 | 37,40 | 37,50 | 37,60 | 37,70 | 37,90 | 37,90 | 37,80 | — | — | 37,80 | — | — | — |
| " 4% 1888, c/premios | — | 20.150 | 20.150 | — | 53.800 | — | 53.500 | — | 53.500 | — | — | 53.800 | 53.800 | 53.800 | — |
| " 4 1/2% 1888/9 | 53.400 | — | — | — | — | — | — | — | — | 48.500 | — | — | — | — | 48.000 |
| " 4 1/2% 1890 | — | 48.000 | — | — | 8.800 | 8.800 | — | — | — | — | — | 8.750 | — | — | 8.750 |
| " 3 1/2% 1905 c/premios | 8.800 | 8.800 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 80.000 | 79.500 | 79.500 | — | — | — |
| Externa 3% coupon 1.ª série | 64.200 | 64.200 | 64.300 | 64.300 | 64.300 | 64.300 | 64.400 | 64.500 | 64.500 | 64.500 | 64.400 | 64.400 | 64.300 | 64.300 | 64.300 |
| " 3 1/2% 2.ª série | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 63.500 | 63.200 | — | — | — | — |
| " 3 1/2% 3.ª série | 66.300 | 66.300 | 66.300 | 66.400 | — | 66.400 | 66.300 | 66.400 | 66.400 | 66.400 | 66.400 | 66.400 | 66.400 | 66.600 | 66.600 |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações Banco de Portugal | 152.000 | — | — | — | — | — | 152.500 | — | — | 152.500 | 152.500 | 152.500 | — | — | 152.500 |
| " Comercial de Lisboa | — | 130.500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Nacional Ultramarino | — | — | 95.500 | — | 95.100 | — | — | 95.400 | — | 96.000 | 96.000 | — | — | — | — |
| " Lisboa & Açores | — | — | — | — | — | 96.000 | — | — | — | — | 96.000 | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Port. | — | — | — | — | — | 4.000 | — | — | — | 4.000 | 4.000 | — | — | — | — |
| Companhia Nacional | 66.900 | — | 65.500 | — | — | — | — | 67.000 | — | 67.000 | — | — | — | — | — |
| Companhia Tabacos, coupon | 58.400 | 58.400 | 58.500 | — | 86.500 | 58.300 | 58.300 | 57.800 | — | 58.300 | — | 58.300 | 58.300 | 58.300 | — |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa | — | 86.300 | 86.500 | — | 86.500 | 86.500 | 86.500 | — | — | — | — | — | — | — | 86.800 |
| Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia Cam. F. Por. 3 1/2% 2.º grau | 48.500 | — | — | — | 48.500 | 48.500 | 48.700 | 48.700 | 48.700 | — | 48.700 | 46.800 | 46.800 | 46.800 | 46.800 |
| Companhia da Beira Alta 3 1/2% 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Companhia da Beira Alta 3 1/2% 2.º grau | — | — | — | — | 15.700 | 15.700 | 15.600 | — | 68.500 | — | 15.600 | — | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 1.ª série | — | — | 60.500 | — | 86.000 | — | — | — | — | — | — | 61.000 | — | — | — |
| Companhia Nacional coupon 2.ª série | 85.800 | 86.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5% | — | — | 77.000 | — | — | 64.50 | 64.75 | 64.60 | 64.70 | 64.80 | — | 64.60 | — | — | — |
| Paris: 3 1/2% português 1.ª série | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações Companhia Cam. F. Port. | — | — | 35 | — | 34 | 34.50 | — | — | — | — | — | 34 | 35 | 35 | — |
| " Madrid-Cáceres-Portugal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Zaragoza-Alicante | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Andaluzes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau | 304 | 306 | 310 | 312 | 308 | 307 | — | — | — | 308 | 308 | 308 | 308 | 308 | — |
| " Companhia Cam. F. Port. 2.º grau | 243 | 243 | 242 | 244 | 243 | 244 | 245 | 245 | 245 | — | 245 | — | 235 | — | — |
| " Companhia da Beira Alta | — | — | 283 | — | 281 | 284 | 284 | 280 | 277 | 280 | 279 | 282 | — | — | — |
| " Madrid-Cáceres-Portugal | — | — | 165.75 | 166 | 167 | 167 | 165 | 165 | 166.50 | 165.50 | 165.50 | 166 | 166 | 166 | — |
| Londres: 3%, português | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 64,50 | 65 | 64,50 | 64,50 | — |
| Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa | — | — | — | — | — | 87,75 | — | 87,93 | — | 88 | — | 89 | 88,18 | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAIS | | | | MEDIA KILOMETRICA | | |
|--------|------------------------------|------------------|--------|------|--------|-------------------------|------|------|
| | | 1912 | | 1911 | | Diferença em 1912 | 1912 | 1911 |
| | | Kil. | Totais | Kil. | Totais | | | |

O METROPOLITANO DE PARIS EM 1911

O Metropolitano de Paris media no 1.º de Janeiro de 1911, 67.257 metros de desenvolvimento e a 31 de Dezembro do mesmo anno, 74.804.

No mesmo anno a receita subiu a 54.268.215 fr., e as despesas attingiram 22.799.099 fr.



Hespanha

No concurso aberto em 1907 pela Deputação provincial de Barcelona, entre engenheiros, para informar ácerca do plano geral de caminhos de ferro secundarios da Catalunha, e para o estudo tecnico sobre o projecto de caminhos de ferro de Barcelona a Basella, com prolongamento a Puigcerdá e a Tremp, concederam-se os seguintes premios:

De 10.000 pesetas a D. Santos Maria de la Puente, professor da Escola de Engenheiros da Catalunha, e dois *accessits* de 5.000 e de 2.500 pesetas, respectivamente, a D. José Maia Ortega, engenheiro da direcção de Obras publicas da província, e ao trabalho apresentado sob o lema *Via de un metro*.

Segundo outra das bases d'este concurso, ao auctor da Memoria classificada em primeiro lugar, correspondente a nomeação de engenheiro director dos caminhos de ferro provincias, com o ordenado minimo de 15.000 pesetas.

O rei Affonso XIII, acompanhado do ministro do Fomento, inaugurou em 1 do corrente, o Caminho de ferro de Palencia a Villalon.

França

A importancia dos trabalhos complementares, considerados como indispensaveis posteriormente á abertura á exploração, dos caminhos de ferro franceses, está fixada em 125.700.000 francos, para 1913.

A saber:

| | |
|-------------------------|------------|
| Companhia do Norte..... | 28.000.000 |
| " de Leste..... | 32.000.000 |
| " P.-L.-M..... | 26.900.000 |
| " Paris-Orléans..... | 25.000.000 |
| " do Meio-Dia..... | 12.000.000 |
| Circumvallação..... | 1.800.000 |

Nova Zelandia

O engenheiro chefe electricista do Governo da Nova Zelandia submeteu á approvação do mesmo Governo os projectos que se relacionam com a electrização da linha ferrea de Christchurch a Lyttleton.

O custo total da obra está calculado em cerca de 450 contos de reis, tanto para a installação da canalização electrica ao longo da via, como para a construção de estações subterraneas, aquisição de locomotoras, motores e outros apparelhos.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 15 de junho de 1912.

(Continuado do n.º 590)

As reclamações dos operarios corticeiros contra a exportação da cortiça e uma sobretaxa applicada em Hespanha pela Sociedade de Caminhos de Ferro de Madrid-Cáceres-Portugal, tiveram grande repercussão nos transportes d'aquella mercadoria. O transporte da cortiça procedente de Hespanha fez diferença para menos na importancia de 13.660.000 reis; só os transportes das estações de Abrantes, Ponte de Sôr, Portalegre e Quinta Grande, tiveram a redução de 7.334 toneladas.

Os principaes aumentos de receitas proveem dos cereaes—35.352.559 reis; dos objectos manufacturados—25.909.537 reis—especialmente as expedições de Gaia e Porto: forragens—reis 12.991.564; e mercadorias diversas—20.074.564 reis—de que a metade é devida a uma mudança de classificação dos resíduos de azeites, agora comprehendidos na estatística de adubos, como acima se disse.

A comparação dos principaes elementos do trafego das mercadorias em pequena velocidade, é a seguinte:

| | 1910 | 1911 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|
| Percorso medio da tonelagem..... | 112.1 Km. | 140.3 Km. |
| Receita liquida por tonelada..... | 1.5977 reis | 1.5912 reis |
| Receita liquida por tonelada e kilom. | 13.84 " | 13.62 " |

Observações especiaes sobre o Trafego Internacional

O trafego internacional com a Hespanha não foi favoravel no anno de 1911. Na fronteira de Valencia de Alcantara houve a diminuição de 4.576.5317 reis, ocorrida quasi inteiramente na pequena velocidade.

Na fronteira de Badajoz a diminuição foi de 4.017.5758 reis, assim divididos:

| | |
|--|-----------------|
| Passageiros..... | 8.142.5626 reis |
| Mercadorias em pequena velocidade..... | 840.5815 " |
| Total..... | 8.983.5444 |

deduzindo o aumento sobre as mercadorias em grande velocidade..... 4.965.5683 "

fica a diferença para menos..... 4.017.5758 "

Na fronteira de Badajoz a reducção deu-se em virtude da diminuição de concorrência para as praias de Portugal e tambem pela diminuição do movimento para Hespanha, por causa das formalidades exigidas em 1911 aos passageiros que atravessavam a fronteira para aquelle paiz.

No que respeita ás mercadorias de pequena velocidade, a reducção na exportação de toros de madeira para minas foi em grande parte compensada pela importação de azeite.

O trafego de passageiros com a França não teve desenvolvimento em 1911; o trafego das mercadorias teve ligeiro aumento. Diligencia-se melhorar este ramo especial das receitas.

Em seguida encontram-se os resultados do trafego de Portugal, Hespanha e França:

TRAFEGO DIRECTO COM A FRANÇA

| Designação | 1910 | 1911 | Diferença em 1911 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------------|
| Passageiros Numero .. | 7.648 | 6.019 | — 1.629 |
| Receita ... | 28.457.5190 | 24.028.5211 | — 4.428.5979 |
| Mercadorias—Receita ... | 10.364.5778 | 12.408.5371 | + 2.043.5593 |

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE. SERVIÇO P. H. F.

| Mercadorias | Peso | | | Produto | | |
|--------------------|------------------------|---------------------|---------|------------------------|---------------------|-------------|
| | Provenientes de França | Destinadas a França | Total | Provenientes de França | Destinadas a França | Total |
| Grande velocidade. | T | T | T | | | |
| 207.7 | 27.9 | 235.6 | | 2.969.5315 | 656.5478 | 3.625.5793 |
| Pequena velocidade | 2.322.5 | 1.291.0 | 3.613.5 | 5.993.5613 | 2.788.5965 | 8.782.5578 |
| Total | 2.530.2 | 1.318.9 | 3.849.1 | 8.962.5928 | 3.445.5443 | 12.408.5371 |

Despesas

No quadro seguinte vao indicadas as variações de despesas em 1911 dos Serviços dependentes da Direcção Geral, comparadas com as de 1910:

Despesas de 1911 comparadas com 1910

| Designação | Réde própria | Linha de Setil a Vendas Novas | Linha de Araganil (Góimbra a Louzã) | Total |
|----------------------------------|----------------|-------------------------------|-------------------------------------|----------------|
| Direcção e Serviços Geraes | + 3.779.5394 | + 273.8294 | + 87.5975 | + 4.140.6663 |
| Exploração | + 170.843.5173 | + 2.726.5008 | + 1.220.5112 | + 174.789.5293 |
| Material e Tracção | + 67.443.5411 | + 4.039.5596 | + 1.368.5144 | + 72.851.5151 |
| Via e Obras | + 44.071.5748 | — 8.351.5454 | — 2.303.58978 | + 33.386.5311 |
| Despesas Geraes | — 35.968.5389 | — 172.5494 | — 88.5577 | — 36.220.5460 |
| Total | + 250.169.5322 | — 1.485.5050 | + 253.5876 | + 248.937.5958 |

O percurso dos comboios em 1911 foi o seguinte :

| | Km. | Km. | Km. | Km. |
|----------------------|-----------|----------|---------|-----------|
| 1911..... | 6.301.723 | 162.495 | 63.80 | 6.527.498 |
| 1910..... | 6.441.729 | 151.912 | 60.469 | 6.554.110 |
| Diferença em 1911. — | — 140.006 | + 10.583 | + 2.811 | — 126.612 |

O aumento das despesas não é pois devido a aumento de percurso dos comboios, mas consequencia dos aumentos dos vencimentos em resultado da greve de Janeiro de 1911.

E assim que a despesa de kilometro-trem se elevou a 490 reis, contra 444 reis em 1910, ou seja o aumento de 46 reis, ou mais.

de 10 %. Vê-se por isto quanto foram onerosos para a Companhia os sacrifícios que a si mesma se impôz.

Como nos annos precedentes, mostram-se em seguida os coëfficientes de exploração das diferentes linhas:

Coëfficientes de exploração

| Linhos | 1910 | 1911 |
|--|----------|----------|
| Linhos de Norte e Leste..... | 35,30 % | 38,66 % |
| Ramal de Cáceres..... | 98,84 % | 110,84 % |
| Ramal de Coimbra..... | 64,59 % | 76,79 % |
| Linha de Lisboa-Cintra-Torres Vedras..... | 48,26 % | 51,13 % |
| Linha de Cintura..... | 51,46 % | 54,78 % |
| Ramal de Cascaes..... | 76,99 % | 82,92 % |
| Linha Urbana..... | 95,50 % | 97,63 % |
| Total da rede não garantida..... | 41,26 % | 45,06 % |
| Linha de T. Vedras-Figueira-Alfarelos..... | 58,30 % | 62,62 % |
| Linha da Beira Baixa..... | 71,89 % | 81,24 % |
| Total da rede garantida..... | 63,54 % | 69,78 % |
| Total da rede da Companhia..... | 44,02 % | 48,09 % |
| Linha de Setil a Vendas Novas..... | 87,78 % | 75,32 % |
| Linha de Arganil (Coimbra a Louzã)..... | 107,17 % | 101,32 % |
| Total geral..... | 45,00 % | 48,85 % |

N'estes coëfficientes contam-se as receitas fôra do trafego, mas não as garantias de juro. Nas despesas estão comprehendidas, as da Administração geral. O coëfficiente da rede propria eleva-se a 48,09 %. Realizou-se infelizmente a previsão de que, em consequencia do aggravamento das despesas resultantes da grêve, o coëfficiente de 1911 seria de 48 %.

A seguir encontram-se alguns esclarecimentos sobre as despesas do exercicio de 1911.

As despesas de grande conservação foram um pouco maiores, como se vê da seguinte nota:

| Despesas | 1910 | 1911 | Diferença em 1911 |
|--|-------------|-------------|-------------------|
| Pela Via e Obras..... | 50.505.5331 | 49.748.5911 | - 756.5420 |
| Pelo Material e Tracção..... | 48.362.5939 | 59.877.5477 | + 11.514.5538 |
| Totais... 98.868.5270 109.626.5388 + 10.758.5118 | | | |

Isto é devido principalmente á substituição de 10 caldeiras que attingiram o limite de duração (5 de locomotivas da serie 41 a 52 e 5 da serie 009 a 026) por 10 caldeiras novas, reforçadas. Tem continuado a transformação das carruagens de tipo antigo.

Entre os trabalhos de grande reparação, efectuados pela Divisão de Via e Obras, ha a despesa de 11.516.5124 reis com a renovação dos taboleiros metálicos das pontes e a somma de 12 contos de reis para a continuação do desvio da linha do Norte, de Espinho, onde o avanço do mar ameaça de cortar a nossa linha. Por motivo de economia só se despendem 20 contos de reis na renovação da via em 1911. Esta quantia foi julgada insuficiente pelo Conselho de Administração, que votou um credito maior para o anno de 1912. Trabalhos d'esta natureza não podem com efeito ser adiados, antes seguidos methodicamente todos os annos, afim de manter as linhas em bom estado, condição essencial para a boa exploração e segurança, especialmente com as velocidades attingidas na rede da Companhia.

No que respeita ás despesas ordinarias da exploração deve notar-se que o aumento d'essas despesas na Divisão da Exploração, que se eleva a 174.789.5293 reis em relação a 1910, é inferior ao aumento das despesas com o pessoal, que foi de reis 176.982.5287.

Do mesmo modo, na Divisão do Material e Tracção houve aumento de despesa no pessoal, na importancia de 72.500.5165 e na Divisão de Via e Obras foi o aumento, devido á mesma causa, de 67.395.5004 reis. Finalmente nos Serviços dependentes directamente da Direcção Geral o aumento foi de 4.856.5760 reis. O aumento de despesa respeitante ao pessoal eleva-se pois á somma de 321.734.5916 reis, mas como nas outras despesas houve a diminuição de 72.796.5956 reis a importancia geral do aumento das despesas foi realmente de 248.937.5958 reis. Estes numeros são precisos para accentuar bem quanto pesados foram os encargos tomados pela Companhia n'este anno, a favor do pessoal.

Devido à entrada em circulação de dez novas locomotivas de grande velocidade, que teem correspondido muito bem ao que d'ellas se esperava, o percurso por locomotiva, que em 1910 attingira o algarismo anormal de 52.112 kilometros, baixou em 1911 a 47.706 kilometros, numero que é ainda bastante elevado.

Equalmente o percurso medio por vehículo, das carruagens e vagões, baixou de 22.430 kilometros a 21.147 kilometros, devido ao aumento de numero de vagões.

O consumo e a despesa de combustivel mantiveram-se dentro de limites economicos muito satisfactorios.

As reparações das avarias nas nossas linhas, causadas pelas inundações no fim do anno de 1910, aggravaram as despesas do exercicio de 1911 em proximamente 14.000.5000 reis.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Concurso

Pelo presente se faz publico, que se acha aberto concurso para preenchimento de vacaturas de escripturarios de 3^a classe.

A este concurso são admittidos os empregados administrativos e auxiliares dos diversos serviços de obras publicas, conforme o disposto no decreto de 31 de Dezembro de 1906. e os empregados auxiliares de escriptorio em serviço n'estes caminhos de ferro, com dezaseis a trinta annos de idade, ou com qualquer idade, contanto que contassem menos de trinta annos quando foram admittidos ao serviço.

Os requerimentos para admissão ao concurso, devidamente instruidos, nos termos do artigo 37.^o do regulamento geral das direcções, de 16 de Novembro de 1899, darão entrada na secretaria d'esta direcção até ás quinze horas do dia 12 do corrente mez de Agosto.

As provas práticas serão prestadas em dia e hora que oportunamente forem designados.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'artigos d'estofo

No dia 12 do corrente mez, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento d'artigos d'estofo para guarnição de carruagens.

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

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

Leilão de encommendas retardadas e volumes abandonados

Em 8 do corrente mez e dias seguintes ás 11 horas por intermedio do agente de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa-Caes dos Soldados e em virtude do Art.^o 113 da tarifa geral, proceder-se-á á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 8 de Junho de 1912, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirar-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 7 do referido mez d'Agosto inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.^o 52.849, de Gaia a Covilhã, 3 cascos de vinho e licor com 154 kilos, a Francisco da Silva; 48.088 de Porto-Campanhã a Lisboa P, uma caixa de coroa funeraria com 22 kilos, a Manoel G. de Castro; 817 de Monte Real a Paialvo, 40 sacos de adubo com 2700 kilos, a Francisco dos Santos; 5.874 de Chão de Maçãs a Peso, duas mós de moinho com 1.250 kilos, a João da Luz d'Oliveira; 16.981 de Estarreja a Santarem, 1 casco vazio com 178 kilos, a José Fernandes; 88.973 de Lisboa R., uma mala de roupa com 30 kilos, em deposito; 49.449 de Gaia a Alcains 3 cascos de vinho com 134 kilos, a Francisco Pires Coelho; 5.265 de Chão de Maçãs a Coruche, 1 vagão de pedra com 10.000 kilos a Manuel Caridade; uma porção de madeira com 1.500 kilos, e uma caixa de sulphato de cobre com 32 kilos.

A remessa N.^o 5.265 será vendida em leilão no dia 8 do corrente na estação de Coruche.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

Pedidos á Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o — LISBOA

ANIMATOGRAPHO

SESSÕES TODAS AS NOITES

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

AGENDA DO VIAGEM

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. — Aposentos confortaveis e asseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — 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 asseio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vídeo 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.** — Primo moroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvado Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana e transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1912

| CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES | | | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEC. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | |
|-------------------------------|--|--|-------------------------------|--------------|-----------|--------------------------|---|-------------|------------------------------------|--------------------------|----------|---|------------------------------------|----------|----------------------------------|----------------------------------|--------|----------------------------------|----------------------------------|-------|--|
| | | | Lisboa-R. | Sacavém | Lisboa-R. | | Alfarelos | Pampilh. | Alfarelos | | Lisboa | Evora | Lisboa | | Regoa | Vidago | Regoa | | | | |
| | | | 8 30 | 9 33 | 10 45 | 11 28 | 1 10 | 3 59 | 4 39 | 7 11 | 8 20 | 12 23 | 4 15 | 8 15 | 5 28 | 9 38 | 6 135 | 5 10 | | | |
| | | | 11 45 | 12 28 | 1 30 | 2 14 | 12 45 | 1 29 | 2 45 | 3 28 | | | | | 1 3 | 4 35 | 6 736 | 10 35 | | | |
| | | | 12 45 | 1 29 | 2 45 | 3 28 | 3 8 | 3 51 | 5 30 | 6 9 | 5 40 | 9 20 | — | — | o 6 26 | 9 26 | 10 58 | 2 24 | | | |
| | | | 10 52 | 11 36 | 12 20 | 1 | — | — | — | — | 11 43 | 12 23 | 10 30 | 11 16 | 8 35 | 12 26 | 5 35 | 9 47 | | | |
| | | | Mais os da Povoa e V. Franca. | | | Mais os de Villa Franca. | | | Mais os de Ovar, Avelro e Figueira | | | Mais os de Vilar de Cunha, excepto os a | | | Mais os de Cascaes, excepto os a | | | Mais os de Cascaes, excepto os a | | | |
| | | | Lisboa-R. | Povoa | Lisboa-R. | | Coimbra | Figueira | Coimbra | | Lisboa | Móra | Lisboa | | Regoa | Barca d'Alva | Regoa | | | | |
| | | | 10 22 | 11 20 | 12 | 12 58 | 7 22 | 9 4 | o 6 35 | 8 20 | 8 25 | 3 5 | 6 30 | 1 40 | 6 16 | 11 1 | 5 44 | 10 24 | | | |
| | | | 12 20 | 1 21 | 8 | 8 30 | 4 50 | 6 48 | 11 25 | 1 3 | 5 40 | 12 45 | 2 50 | 4 7 | 8 27 | 3 41 | 2 16 | 8 39 | | | |
| | | | 7 21 | 8 | 8 30 | 8 45 | 5 9 | 6 1 | 8 40 | 10 | 5 40 | 12 45 | 6 18 | 7 27 | 1 3 | 5 44 | 8 41 | o 1 33 | | | |
| | | | 7 20 | 7 50 | 9 45 | 10 15 | 5 42 | 7 4 | 3 19 | 4 46 | 8 45 | 11 18 | 12 26 | 10 25 | 5 12 | q 11 30 | 12 9 | 7 38 | | | |
| | | | 7 49 | 8 19 | — | — | 11 53 | 1 13 | 9 12 | 10 35 | 1 18 | 2 36 | — | — | 3 20 | 5 15 | 11 5 | 12 41 | | | |
| | | | 8 57 | w 9 28 | — | — | Mais os de Vilar de Cunha, excepto os a | | | Mais os de Villa Franca. | | | Mais os de Ovar, Avelro e Figueira | | | Mais os de Cascaes, excepto os a | | | Mais os de Cascaes, excepto os a | | |
| | | | Lisboa-R. | Santarem | Lisboa-R. | | Porto | Espinho | Porto | | Lisboa | Portimão | Lisboa | | Trofa | Fafe | Trofa | | | | |
| | | | 5 9 | 7 10 | 10 40 | 12 37 | 7 37 | 8 33 | 9 40 | 10 36 | 6 | 6 10 | 10 30 | 8 26 | f 7 10 | 9 58 | 4 18 | 6 42 | | | |
| | | | Setil | Vendas Novas | Setil | | 6 | 7 28 | 8 | 9 30 | 6 | 6 53 | 6 40 | 6 35 | g 8 44 | 11 19 | 12 28 | 2 54 | | | |
| | | | 5 25 | 9 15 | — | — | 12 26 | 1 53 | 9 30 | 11 6 | 8 40 | 3 15 | 1 | 8 15 | 9 58 | 12 28 | 3 35 | 6 12 | | | |
| | | | Lisboa-R. | V. Novas | Lisboa-R. | | Porto | Avelro | Porto | | Lisboa | Portimão | Lisboa | | 4 10 | 6 51 | f 7 10 | 9 22 | | | |
| | | | 7 30 | 11 4 | 5 35 | 11 5 | 10 36 | 1 2 | 6 | 8 26 | 8 35 | 6 10 | 10 30 | 8 15 | g 8 12 | 10 32 | g 8 28 | 10 52 | | | |
| | | | 5 9 | 8 8 | 13 7 | 5 55 | 2 40 | 5 1 | 11 27 | c 2 24 | 8 40 | 6 53 | 6 40 | 6 35 | f 8 28 | 11 5 | — | — | | | |
| | | | — | — | — | — | 6 54 | 9 25 | 2 47 | 5 12 | 7 15 | 8 14 | 8 26 | 9 45 | Trofa | Guimaraes | Trofa | | | | |
| | | | Lisboa-R. | Entrone. | Lisboa-R. | | Porto | Portimão | Portimão | | Lisboa | Portimão | Lisboa | | 5 35 | 4 45 | 11 49 | 12 50 | | | |
| | | | 7 30 | 11 23 | 7 40 | 11 5 | 11 36 | 12 4 | 7 20 | 10 2 | 8 35 | 6 10 | 10 30 | 8 15 | 6 55 | 8 14 | 8 26 | 9 45 | | | |
| | | | — | — | 5 | 8 7 | 12 44 | a 5 49 | 11 44 | 8 31 | 9 40 | 11 36 | 6 35 | 7 15 | 9 11 | 2 50 | 4 46 | 5 12 | 8 51 | | |
| | | | d 7 5 | e 2 24 | 7 54 | 6 15 | 7 7 | 12 4 | 7 54 | 11 5 | 10 10 | 9 11 | 2 50 | 4 46 | 7 15 | 11 10 | j 3 40 | 7 6 | | | |
| | | | 7 21 | a 7 30 | 8 6 | 8 6 | 8 33 | 8 25 | 9 31 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| | | | 7 25 | w 8 33 | 8 25 | 9 31 | c 3 25 | 2 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| | | | 8 15 | a 9 36 | 9 36 | 9 36 | Lisboa-R. | Val. d'Alc. | Lisboa-R. | | Figueira | Pampilhosa | Figueira | | National | St. Comba | Vizeu | St. Comba | | | |
| | | | 8 38 | 9 38 | 9 55 | 11 1 | 11 36 | 7 10 | a 2 31 | — | 8 17 | Nine | Campan. | | St. Comba | 7 5 | 5 42 | 7 43 | | | |
| | | | 9 45 | 10 21 | a 10 30 | 11 6 | 1 52 | 10 10 | 8 30 | 5 55 | 12 21 | 8 17 | 8 17 | 5 8 | 7 15 | 9 9 | 1 350 | 5 46 | 2 15 | | |
| | | | 10 | 11 | 8 | 10 43 | 8 40 | 8 40 | 1 9 48 | 2 45 | 12 32 | 2 24 | 8 13 | 10 4 | 2 15 | 4 25 | 7 | 8 51 | | | |
| | | | 10 35 | w 11 38 | 11 25 | 12 31 | 10 10 | 8 | — | 5 30 | 1 13 | Pampilh. | Guarda | Pampilh. | Porto | 6 30 | 9 26 | 7 40 | 10 12 | | |
| | | | 11 25 | a 11 56 | a 12 5 | 12 41 | — | — | — | 1 13 | 5 18 | 1 13 | 4 19 | 10 30 | 6 35 | 5 25 | 8 16 | 7 42 | 8 45 | | |
| | | | b 11 55 | w 12 45 | a 1 35 | 2 11 | Lisboa-R. | Badajoz | Lisboa-R. | | Pampilh. | V. Formoso | Pampilh. | | Porto | Famalicão | Porto | | | | |
| | | | 12 50 | 1 26 | — | — | 11 36 | 10 14 | a 2 31 | — | 10 40 | 4 47 | 2 23 | 9 38 | 9 17 | 9 46 | 8 44 | 9 9 | 10 10 | | |
| | | | b 12 55 | 1 46 | — | | | | | | | | | | | | | | | | |

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

NÚMERO 592

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante

Aviso ao Público

TARIFA ESPECIAL E. P. N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

(E. P. n.º 4 de M. Z. A.)

BREU POR VAGÕES COMPLETOS

CONCESSÃO ESPECIAL

Desde 1 de Agosto de 1912, o expedidor que em seu nome e durante o prazo de **um ano**, contado da data da primeira remessa, expedir da **estação de Pedrouços para a de Peñarroya**, nas condições da tarifa especial E. P. n.º 6 de pequena velocidade, **remessas de breu por vagões completos de 10.000 kilos**, ou pagando como tal, que atinjam ou excedam o **mínimo de 1.000 toneladas**, terá direito ao **reembolso da quantia de 800 réis por tonelada**, cuja repartição é a seguinte:

| | |
|--------------------------------|----------|
| Companhia Portugueza | 436 réis |
| » de M. Z. A. | 364 » |

Para esse efeito serão remetidas ao Chefe do Serviço da Fiscalisação das Receitas desta Companhia (Estação de Lisboa-Caes dos Soldados), dentro do prazo maximo de 6 mezes, a contar da data da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas efectuadas nas condições da presente concessão especial, a fim de se proceder à respectiva liquidação.

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial E. P. n.º 6 de pequena velocidade.

Lisboa, 22 de Julho de 1912.

B. 2118

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

O Engenheiro Sub-Director

Ferreira de Mesquita

