

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.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 595

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 Outubro de 1912

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 4.ª modificação á tarifa especial n.º 8, pequena velocidade. Tarifa especial temporária, pequena velocidade.
Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso (Ramaes das minas de Nogueirinha e de Alvito).

SUMMARIO

	Paginas
Thomar à Nazareth, por J. Fernando de Sousa.....	293
As associações político-económicas da Alemanha, por Mello de Mattos.....	294
Parte Official. — Decretos de 24 de Agosto e 25 de Setembro de 1912, do Ministerio do Fomento.....	296
As novas locomotivas do Minho e Douro (Illustrado).....	297
O Canal do Panamá.....	298
De Lisboa aos Pyrenéos (Illustrado).....	298
Viagens e Transportes.....	300
Notas de viagem. — XVII. — Pelas aldeias semi-selvagens. — Os vapores do Nilo Branco. — Tudo nô e tudo fugindo. — Mercados e cubatas. — Jarcas e hippopotamos. — O extremo da viagem. — Escravos em paiz inglez. (Illustrado).....	301
Frotas aereas.....	303
A electrificação dos Caminhos de ferro.....	303
António Augusto Duarte do Amaral.....	304
Carta topographica de Portugal.....	304
Expedição de cães.....	304
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro.....	304
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	305
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.....	305
Os Caminhos de ferro do Estado, e o Sr. Berthélémy.....	306
Linhas portuguezas. — S. Thome. — Malange. — Mossamedes.....	307
Linhas extrangeiras. — Hespanha. — Bolivia.....	307
Arrematações.....	307
Agenda do Viajante.....	308
Horário dos comboios	308

pela Comissão technica e bem aceita pelo Conselho superior de obras publicas.

Foram pois classificadas, das linhas de via reduzida, apenas as do Entroncamento a Gouveia e suas ligações com a linha da Beira Alta e com a de Santa Comba a Vizeu.

Essa linha, destinada a corrigir os erros de traçado das do Norte e da Beira, ficava de facto paralela e dentro da zona de protecção de cada uma d'ellas, pelo que ambas as companhias se apressaram a protestar contra a sua possível concessão.

Dava-se o facto curioso de que a linha Entroncamento-Gouveia era, na sua direcção geral, convergente em relação as linhas Entroncamento-Porto e Villar Formoso-Figueira, o que lhe tornava até certo ponto applicável o criterio, definido pelos juizes arbitraes, de que era a direcção geral a que tinha que ser considerada para avaliar do parallelismo. Na realidade e para os efeitos do desvio do tráfego, o parallelismo dos dois troços Gouveia-Miranda e Miranda-Entroncamento em relação ás linhas do Norte e da Beira era inegável, sendo principalmente a linha da Beira Alta muito prejudicada.

A solução equitativa seria pois a de concluir até Arganil a linha de Coimbra a Louzã para lhe dar maior penetração e chamar o tráfego da zona Ceia-Gouveia á da Beira Alta por meio de uma linha que a ella convergisse nas alturas de Mangualde ou Nellas e se prolongasse a Vizeu para se ligar alli com as linhas de via reduzida construídas, em construção ou simplesmente classificadas, que irradiam de aquella cidade.

Convinha, além d'isso, dotar o troço da linha do Norte entre o Entroncamento e Alfarellos com ramaes de penetração, que augmentassem o seu tráfego.

Em 1909, por occasião de ser discutido na Câmara dos deputados o projecto de lei relativo ao empréstimo de 2:400 contos para a conclusão das linhas do Sado e do troço do Barreiro a Cacilhas, foi enxertado n'elle um artigo, que reservava para os encargos das linhas classificadas pelo decreto de 1907 o rendimento do imposto de trânsito na pequena velocidade de Norte e Leste, que desde abril de 1911 passaria a constituir receita do Estado.

Ficava assim creada sem sacrificio do Thesouro em relação a esse momento, uma receita não inferior a 100 contos por anno, o que permittia subsidiar, sob a forma de garantia de juros, ou pela solvencia dos encargos de uma subvenção ou da construção directa, extensão considerável da linha.

Ha cerca de anno e meio que esse imposto deixou de constituir rendimento da Companhia Real e passou a constituir receita do Thesouro. Para cabal cumprimento da lei de 27 de outubro de 1909 deveria ser reservado, para o fim que ella lhe destinou, constituindo um fundo ou reserva, que iria engrossando até chegar o momento propicio da sua applicação.

Não nos consta que assim se tenha feito.

Se aquella receita, não inferior talvez já a 150 contos, se tem perdido na voragem das receitas geraes do Thesouro, foi illegalmente desviada do seu destino, com prejuizo da região para cujo progresso economico estava reservada.

Thomar á Nazareth

Graças á infatigável propaganda do distinto professor e polygrapho Dr. Vieira Guimarães, a que por mais de uma vez me tenho referido com o louvor merecido, foi classificada por decreto de 24 de agosto ultimo a linha por excellencia do turismo, de Thomar, por Ourem, Porto de Mós e Alcobaça á Nazareth, com um ramal para Leiria nas alturas da Batalha.

Assim ficou sem surtir efeito o alvitre, contra o qual nos insurgimos, da construção da linha de via larga do Entroncamento á Nazareth em substituição d'aquella.

Os edifícios monumentaes de Alcobaça, Batalha e Thomar ficam ligados entre si e com Leiria, tornando-se facil, commoda e economica a excursão que abrange essas localidades. Se essa linha fôr prolongada por meio de uma linha de penetração na bacia do Zêzere, na direcção da Certã, a sua função económica aumentará singularmente de importancia.

Podia esta primeira etapa ter sido vencida em 1907, quando foi publicado o decreto de classificação de algumas linhas complementares da região central, se não fossem os comicos receios que sob o ponto de vista da defesa do paiz inspirou á Comissão de guerra essa modesta transversal de via estreita. O ministro d'então adoptou o criterio de só classificar as linhas que tinham obtido o voto concorde das corporações consultivas, pelo que ficou adiada a classificação da de Thomar á Nazareth, proposta

E todavia nenhum dos deputados que por ella se interessam pugnou pela observancia da lei ao discutir o orçamento.

Classificada a linha de Thomar à Nazareth, importa mandar proceder á elaboração do respectivo anteprojecto cuidadosamente feito pela forma que mais efficazmente se adapte ás conveniencias da região, tendo-se em vista a possibilidade de servir directamente a Batalha, onde se bifurcaria o ramal para Leiria. Nesse estudo poderiam ser adoptados os limites de 30^m/m para as pendentes e de 100 metros para as curvas, o que deixaria a linha em condições satisfactorias, tornando ao mesmo tempo económica a construção.

Deveria o estudo abranger o reconhecimento da linha de Thomar à Certã.

Em quanto assim se obtinha uma estimativa, que servisse de base ás providencias a tomar, conviria armar o Governo com a auctorização precisa para a construção da linha. Pode a concessão ser feita nos termos da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899 e nesse sentido houve já pedidos de concessão. Como se não trata de um affluent das linhas do Estado, não ha partilha nas receitas d'estas, limitando-se o auxilio pecuniario á cedencia do producto dos impostos durante 30 annos e á exempçao, pelo mesmo periodo, do imposto de rendimento e á importação, exempta de direitos, do material fixo e circulante. E duvidoso que nesses termos se consiga o capital necessário.

O exemplo das linhas do Valle do Vouga, do Alto Minho, de Portalegre, é bem elucidativo, para fazer recuar que uma concessão nos termos puros e simples da lei de 1899 seja inefficaz para fazer construir a linha.

Havendo pois receita mais que suficiente para os possiveis encargos, receita que por lei é destinada a promover a construção de caminhos de ferro na zona central, é prudente armar os governos com a precisa auctorização, a fim de que a ella se possa recorrer para subsidiar as linhas de Thomar à Nazareth e à Certã, parecendo-me o alvitre mais conveniente a garantia de juro, subordinada a uma formula que incite ao desenvolvimento do trafego.

Sobre o assumpto chamamos a attenção dos que tanto se tem interessado pela construção da linha, a fim de mais seguramente continuarem a orientar a sua acção, até que afinal triomphe tão util e louvavel iniciativa.

Viram coroados d'exitos os seus tenazes exforços na primeira etapa, representada pela classificação da linha. Convém completar a sua obra, assegurando base financeira efficaz á construção.

J. Fernando de Souza.



As Associações politico-económicas da Alemanha

308.(43)

Ao individualismo romano que ainda predomina entre as raças latinas opuseram os Germanos as suas associações e de tal modo que a ideia associativa predomina hoje em todo o mundo civilizado.

As associações operarias, que procuram subjugar o patronato, contrapõem os patrões as suas ligas e de tanto tempo e tão instinctivamente se unem os Allemaes que Gerhardt Hauptmann, no seu sombrio drama *Os tecelões*, nos faz assistir a um conluio de donos de fabricas, onde se vota morte e exterminio.

Demais este drama foi inspirado na repressão dos artistas da Silesia, ahí pelos annos de 1840, quando o trabalho mechanico principiou a substituir a industria domestica.

Com as associações patronaes a que deram o nome de *Kartell*, de *Verkaufsbund*, (liga dos compradores) e outros,

procuraram reunir os interesses economicos principalmente.

Desenha-se porém hoje na Alemanha um movimento associativo em que as sociedades industriaes e commerciaes procuram immiscuir-se na vida política da nação, intervir na formação de partidos e imporem-se ao parlamento.

Não se contentam essas associações com pedidos aos diversos partidos; querem impôr-lhes o programma que adoptaram e por esta forma constituem um organismo coordenador das aspirações das ligas economicas ou industriaes propriamente dictas.

Este movimento começou pelas sociedades agricolas.

Como se sabe, o partido agrario allemão tem evoluído de uma maneira deveras interessante. Conservador intrinsigente, oppoz-se a Bismark, mas a pouco e pouco esqueceu os seus preconceitos legitimistas e particularistas e foi sobre elle que assentou por fim a confiança do fautor da unidade da Alemanha.

Contentava-se outr'ora o *Junker* ou senhor da terra em explorá-la apenas de maneira que ella lhe desse quanto bastasse para manter-se sem trabalhar. Durante uns meses vivia na corte, se podia, gastava o resto do tempo na caça, procurava dotar as filhas e suprir as despezas de um filho que servia no exercito, como oficial.

Não convinha semelhante orientação a Bismark. Para que a união allemã fosse uma obra perfeita, era preciso que predominasse industrialmente, que a terra produzisse muito e que os artefactos allemaes invadissem o resto do mundo.

Reconhecendo o erro do seu particularismo, que o levava á completa annullação, o *Junker* procurou no sufragio universal a base da sua politica. Explorou o odio do camponez contra o Judeu, que empresta a grosso juro, preconizou o socialismo christão primeiro com Stöcker e Wagner e depois mais radicalmente com Naumann.

Quando o chanceller Von Caprivi procurou fazer uma politica commercial que retivesse a Austria sob o dominio da Prussia, reduzindo de 5 marcos a 3,5 marcos os direitos sobre os cereaes, os agricultores da Alemanha constituiram a *Bund der Landwirthe* (liga dos donos da terra).

Passava-se isto em 1893; aggremando todos os agricultores sem distinção de partidos ou de riquezas, baseou toda a sua politica em tres principios:

Conservação e progresso da organização existente, assente no christianismo e na monarchia.

Equaldade de importancia dos diversos ramos da produção nacional.

Lucta contra o abuso da especulação e do capitalismo internacional, apreciando ao mesmo tempo com justiça o papel do capital.

No seu programma politico, a liga inscreveu nove artigos capitales, cujo primeiro procura firmar em principios economicos que longe estão de se demonstrarem.

Com efecto, quando se consideram apenas os dois factores, progresso agricola d'un povo e aumento de população, os preços dos generos não podem senão variar lentamente em harmonia com a lei da procura e da offerta.

Mas as maiores facilidades de transporte, as variações de produção agricola, segundo o anno mais ou menos favoravel e a especulação commercial, não podem deixar de intervir, de modo que aquelle primeiro numero do programma da *Bund der Landwirthe* é pelo menos infantil.

De facto, «leis susceptiveis de moderar as variações nos preços dos generos e que mantenham estes preços entre limites moderados e conformes com os gastos de produção» é pelo menos uma heresia tamanha como a que se encerra no actual regimén cerealifero portuguez.

No entanto, acha a liga que, para conseguir este fim, basta unicamente oppôr-se a qualquer tractado de comércio que encerre uma redução de impostos agrarios e favoreça a importação de generos agrícolas.

Ora hoje náçao alguma possue, como no começo do seculo XIX, o exclusivo de producção, de modo que, ao proteccionismo à moda de Colbert ou attenuado sequer, ou ao livre cambio de Cobden e Bastiat, oppõe-se o regimen dos tractados de commercio, o *do ut des*, e a habilidade dos diplomatas está precisamente em dar a tempo o que mais tarde se perderia sem compensação.

Mas não pôde este leve relato entrar sequer no exame do programma da *Bund der Landwirthe* em que se chegava quasi ao colbertismo em economia política, e a uma regulamentação industrial tão acanhada que tinha laivos de medieval.

E certo que no seu programma havia formulas tentadoras, mas que não passavam d'isso.

Assim, por exemplo, em alinea ao segundo ponto do programma, lê-se: «Alargamento do credito para os agricultores, os artistas e a classe operaria».

Ora, não se decretando o credito, era absolutamente indispensavel que se indicasse o modo de o obter para se não cahir nos sonhos do Banco sem capital, dos poetas de 1848.

Predominou a liga dos donos da terra de tal maneira que conseguiu em 1901 a elevação da tarifa de entrada dos cereaes, que voltou a ser de 5 marcos e todos os generos agricolas foram aggravados com direitos aduaneiros.

Em politica luctou contra o imposto sobre as heranças, o programma dos canaes prussianos e outros.

Logrando levar porém ao *Reichstag* apenas os grandes proprietarios ruraes, em breve se esqueceu a *Bund* dos interesses da maioria dos seus eleitores, isto é, os pequenos cultivadores, os trabalhadores agricolas.

Por isso em 6 de julho de 1909 surgiu perante ella a liga dos aldeões da Alemanha *Deutscher Bauernbund*.

N'um manifesto então publicado accusou a Liga dos donos da terra de proteger os grandes proprietarios, oppondo-se à reducção do imposto sobre a cevada, que cada casal agricola tem que comprar em grandes quantidades para sustento dos seus gados, mantendo em condições de inferioridade os agricultores do oeste.

Alem d'isso, a liga dos aldeões ainda censurava a dos donos da terra o seu exclusivismo conservador que a levava a esquecer por vezes o seu programma económico.

Todavia, sob o ponto de vista proteccionista, as duas ligas em nada se differenciam e já ha quem preveja que em futuro proximo se congregarão de novo.

Os comerciantes e industriaes deixaram durante muito tempo sem defesa os seus interesses communs, levando dezaselete annos a enveredar pelo caminho que seguiram com exito os agricultores.

No entanto, quando pela reforma financeira de 1909 viram que os encargos do Estado iam sobreregar apenas o commercio e a industria conseguiram unir-se e seis dias depois de se dar a scisão na liga dos donos da terra, fundavam os representantes dos officios, commercio e industria a *Hansa-Bund für Gewerbe, Handel und Industrie* (liga hanseatica profissional, commercial e industrial) cujos fins consistiam na protecção dos interesses da industria e do commercio da Alemanha.

No protocolo da sua reunião inicial declarou que «sabendo por experienca caramente adquirida á propria custa, o que a espera com o trabalho da commissão de finanças, delibera constituir uma união duravel e cuidadosamente organizada, unica capaz de proteger os interesses do commercio e da industria contra abusos e lesões».

Na mesma declaração propõe-se ser como que o juiz de paz entre as classes que constituem a liga hanseatica e revela-se como partido politico, promettendo sustentar os candidatos parlamentares capazes de lhe defenderem os interesses commerciaes e industriaes.

Em 4 de outubro de 1909 publicou o seu programma incisivo, claro, resumido embora theorico.

Assenta o principio da igualdade incontrovertida dos direitos de todos os ramos de producção, como base unica do desenvolvimento economico do estado moderno e d'elle deduz os seguintes resultados:

1.º — No que se refere á administração e legislação deve conceder-se á grande e á pequena industria e ao commercio uma igualdade de direitos, correspondente á sua importancia politica.

2.º — Conseguir a realização practica das medidas propostas.

3.º — Obter o abandono da politica agraria demagogica, como o maior beneficio para o desenvolvimento economico nacional e das relações com o estrangeiro.

Incontestavelmente estes *desiderata* são apreciaveis, mas resta estabelecer a equação ou melhor a inequação com que se resolva o primeiro d'elles. Como avaliar a importancia politica entre uma fabrica de seis mil operarios e uma pequena officina de fabrico de instrumentos matematicos, por exemplo?

Se a primeira tem valor por acaso nos mercados internos, a segunda pode servir para impôr vantagens a favor da Alemanha em futuros contractos aduaneiros.

E depois entram ainda em linha de conta factores de outra ordem, tales como a riqueza d'uma dada região, a fixação de interesses da defesa militar e outros de enumeração difficult.

Claramente que dizer que se procura conseguir a realização practica d'um projecto tanto monta como não dizer coisa alguma.

Todos os emprehendimentos humanos se defrontam com semelhante problema, o que não quer dizer que todos se resolvam.

Obter o abandono da politica agraria demagogica é mais uma aspiração de que um numero pratico d'um programma social. De que meios ha de usar a *Hansa-Bund*?

A propaganda escripta e fallada são fracos recursos, communs a todos os partidos e que não produzem effeito senão sobre aquelles que já pertençam á Liga hanseatica.

Gustave Le Bon assevera justificadamente que se uma questão levanta opiniões violentamente contraditorias, pôde assegurar-se que pertence ao cyclo da crença e não ao do conhecimento (¹) e com razão se pode dizer que os verdadeiramente convictos são sempre intolerantes.

Por isso os fins propostos no programma da *Hansa-Bund* são quando muito theoricos.

Ha porém uns quatro pontos do programma da liga que devem ser conhecidos, pelo alto criterio moral que os inspira.

No caso de contradicção, diz o programma da *Hansa-Bund*, os interesses nacionaes sobrelevam os que são communs á industria e ao commercio.

A *Hansa-Bund* só defende, representa e favorece unicamente os interesses communs da industria e do commercio.

A *Hansa-Bund* accolhe todos os que tem o mesmo intuito que ella, sem distinção de partido ou de religião, mantendo-se estranha toda a discussão confessional ou politica.

Sendo constituída por individuos que pertencem a todos os partidos, ella de per si não o é.

Associação economica, segue os fins politicos necessarios para realizar o seu programma economico. Por conseguinte, ha de ficar em contacto com todos os partidos que admittirem as suas maneiras de ver, sustentará todos os candidatos que lhe parecerem dispostos a harmonisarem aos seus principios a sua actividade parlamentar.

A liga hanseatica porém define mais restrictamente os fins que tem em vista, mas mantem-se estranha ás contendas de interesses entre as classes diversas que a constituem.

(¹) La Révolution française, pag. 7.

Como elemento de politica, na ultima lucta eleitoral, conseguiu levar ao parlamento 88 candidatos seus.

Reunindo actividades diversas, não pôde todavia conservar a sua integridade por divergencias de orientação politica.

A *Central Verband Deutscher Industriellen* (união central dos industriaes allemaes) que tinha cooperado na instalação de *Hansa-Bund* provocou a organização d'outra sociedade com os mesmos intutos, por isso que queria quem mais restrictamente lhe defendesse os interesses.

Creou assim um *Wahlfonds der deutschen Industriellen* (fundo eleitoral dos industriaes allemaes) proclamando nos seguintes termos :

Os industriaes vêem anciós a pouca atenção que se concede ás suas reivindicações e a insuficiencia das leis concernentes á industria.

E para desejar que esta seja representada por uma maneira efficaz no seio dos corpos legislativos e especialmente no *Reichstag*.

E necessário constituir um fundo eleitoral para levar ao *Reichstag* e em certos casos aos parlamentos dos diversos Estados, partidarios capazes de garantir a representação dos interesses da industria da maneira como os comprehendem a *Centralverband* e as corporações industriaes que se relacionam com ella. D'esse fundo eleitoral aproveitarão indifferentemente todos os pequenos burguezes cujo exforço encontra um fim indicado claramente na união.

O *Wahlfonds* e a *Hansa-Bund* divergiam porém nos seus exforços e o conflito estalou no dia 12 de junho de 1911, que ficou sendo chamado *Allgemeiner Deutscher Hansa Tag* (dia hanseatico de todos os allemaes). A grande industria retirou-se porque a Hansa protegia politicamente os elementos da esquerda, estorvando a acção commun dos diversos grupos. Em periodo de preparação eleitoral esta atitude podia dar ensejo á constituição d'un parlamento adverso ás ideias economicas de Bismark, onde claramente se reconhece a protecção á industria nacional. Receava pois a grande industria filiada na liga hanseatica que predominasse no *Reichstag* o partido socialista democratico, destruidor da ordem politica e económica estabelecida.

O agrupamento local da *Hansa-Bund* da Westphalia e do Rheno inferior separou-se da organização geral, de maneira que vae faltando o numero á grande industria e aumenta a representação socialista no parlamento, conforme se viu pelos resultados da ultima eleição.

Mas a par das organizações politico-economicas, agricultoras, commerciaes, e industriaes, formam-se outras destinadas á defesa da classe media.

No Hanover em 1903 fundou-se uma liga de comerciantes, artistas e empregados, que interveiu nas eleições comunales individualmente ou auxiliando os partidos existentes.

Do Hanovre irradiou aquella liga constituindo a *Deutsche Mittelstandvereinigung* (junta da classe media allema) que definiu por esta forma os fins que tem em vista: «proteger os interesses da classe media, melhorar a sua situação graças principalmente a medidas legislativas bem comprehendidas.»

Claro está que na exposição do seu programma, assim como as suas antecessoras, affirma que permanece estranha a discussões politicas e religiosas e que pede auxilio a todos os partidos.

A Junta allema, tem criado agrupamentos na Saxonia, na Siberia e até em simples cidades como em Duesseldorf.

Algumas teem tido vida ephemera como a bavara que se instituiu em Munich; outras procuram subtrahir-se á influencia que accusam de berlineza da *Deutsche Mittelstandsvereinigung*.

Todavia reconheceram a necessidade de contacto entre os diversos agrupamentos e por isso em Dresden se instituiu o *Reichsdeutscher Mittelstandsverband*.

A tendencia para a criação de instituições d'esta natureza é de tal ordem que se fundou até uma *Bund der Festbezaldeten* (liga da reunião dos assalariados) que procura não erigir-se em partido politico mas em dar autonomia aos empregados administrativos e outros.

São 18 as reivindicações dos funcionários ou empregados e algumas até muito curiosas, pela sua vaguedad, (consinta-se o termo hespanhol).

A segunda, por exemplo, é concebida approximadamente n'estes termos «Elaboração d'un direito moderno e coerente no que respeita aos empregados».

A 16.^a diz «determinação por lei de um minimo de vencimentos para os empregados particulares», o que é a negação completa da lei de bronze, injusta é certo, mas nem por isso menos real que a da acceleracao da gravidade, contra a qual é inutil reclamar.

O direito, a diuturnidade de vencimento apóis um certo numero de annos de serviço conjugado com a nomeação vitalicia (9.^a e 12.^a) dá logar a duvidas, como succede com todos os programmas das *Bund*, *Verband*, *Vereinigung* e outros agrupamentos a que se tem referido esta notasita.

O que se deduz porém de tudo quanto fica escripto é a incompetencia dos partidos politicos para resolverem os grandes problemas do trabalho, da distribuição do bem-estar, da orientação das actividades e tambem da distribuição da riqueza.

Não ha portanto hoje em dia um problema politico, mas problemas sociaes e a necessidade de os conjugar para o maximo progresso humano, para a libertação de formulas rigidamente intransigentes e tanto mais ócas quanto mais prometttem.

Na Alemanha já os partidos politicos teem que subordinar-se a estes agrupamentos, de modo que, para poderem viver, teem que conformar-se com as reivindicações de alguns e introduzi-las nos seus respectivos programmas.

Vivendo por isso de ideias que não são suas, inspiradas por agrupamentos que d'elles não proveem e a que pelo contrario teem que recorrer, não pode senão prever-se a morte do partidarismo politico, que não deixaria saudades, ou pelo menos a sua transformação e a sua integração nos problemas que verdadeiramente interessam o paiz.

Mello de Mattos



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Tendo sido incluída no plano da rede ferro-viária da região compreendida entre o Tejo e o Mondego, estudado pela comissão para tal fim nomeada pelo decreto de 27 de Setembro de 1899, depois de submetido a inquérito de utilidade pública, uma linha de via reduzida de Tomar à Nazaré, com um ramal de Pôrto de Mós a Leiria, a qual, por considerações de ordem estratégica, não fez parte do plano geral aprovado por decreto de 19 de Agosto de 1907;

Considerando que esta linha, reconhecida de manifesta conveniência pública pelas corporações consultadas no inquérito acima referido, tem sido instantemente reclamada pelos representantes da importante região que ela se destina servir;

Considerando que no estudo de estabelecimento da nossa rede de caminhos de ferro tem de dar-se, sobretudo, preferência à consideração das vantagens económicas que as linhas férreas possam oferecer e ao permanente serviço que prestam ao desenvolvimento da riqueza pública;

Considerando, finalmente, que no plano da rede ferro-viária central, decretado em 1907, se acha já compreendida uma linha de via reduzida do Entroncamento a Gouveia, passando pela cidade de Tomar, e que a linha, de que agora se trata, partindo daquela cidade deverá servir as povoações de Agroal, Ourém, Reguengo, Batalha, Pórtio de Mós, Aljubarrota, Alcobaça e Nazaré, ligando-se, por um ramal convenientemente traçado, à cidade de Leiria, indo, assim, não só valorizar intensamente os importantes recursos agrícolas e industriais da região, mas ainda impulsionar o desenvolvimento do turismo, pela facilidade da visita aos notáveis monumentos nacionais de Tomar, da Batalha e de Alcobaça.

Hei por bem determinar que no plano geral da rede ferro-viária da região compreendida entre o Tejo e o Mondego, seja incluída uma linha de via reduzida de Tomar à Nazaré, com ramal para Leiria, e servindo, nas condições mais favoráveis para o desenvolvimento agrícola e industrial da região, e para conveniência do turismo, as povoações de Agroal, Ourém, Reguengo, Batalha, Pórtio de Mós, Aljubarrota e Alcobaça.

Pacos do Governo da República, em 24 de Agosto de 1912.—
Manuel de Arriaga.—António Aurélio da Costa Ferreira.

Tendo a Companhia concessionária da linha férrea do Vale do Vouga apresentado a conta da liquidação da garantia de juro no 2.º semestre do ano económico de 1911-1912 (1 de Janeiro a 30 de Junho de 1912), referente aos troços da referida linha em exploração no mesmo semestre, compreendidos entre Espinho e o quilômetro 32.683 e entre a estação de Aveiro (linha do Norte) e o quilômetro 96.2087:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 13 do corrente mês, que seja aprovada a referida conta de liquidação e ordenar que seja paga à mencionada Companhia a importância de 28.704,5890 réis, como liquidação da garantia de juro no referido 2.º semestre do ano económico de 1911-1912, sendo esta liquidação considerada provisória, enquanto não se proceder à medição rigorosa dos mencionados troços de linha.

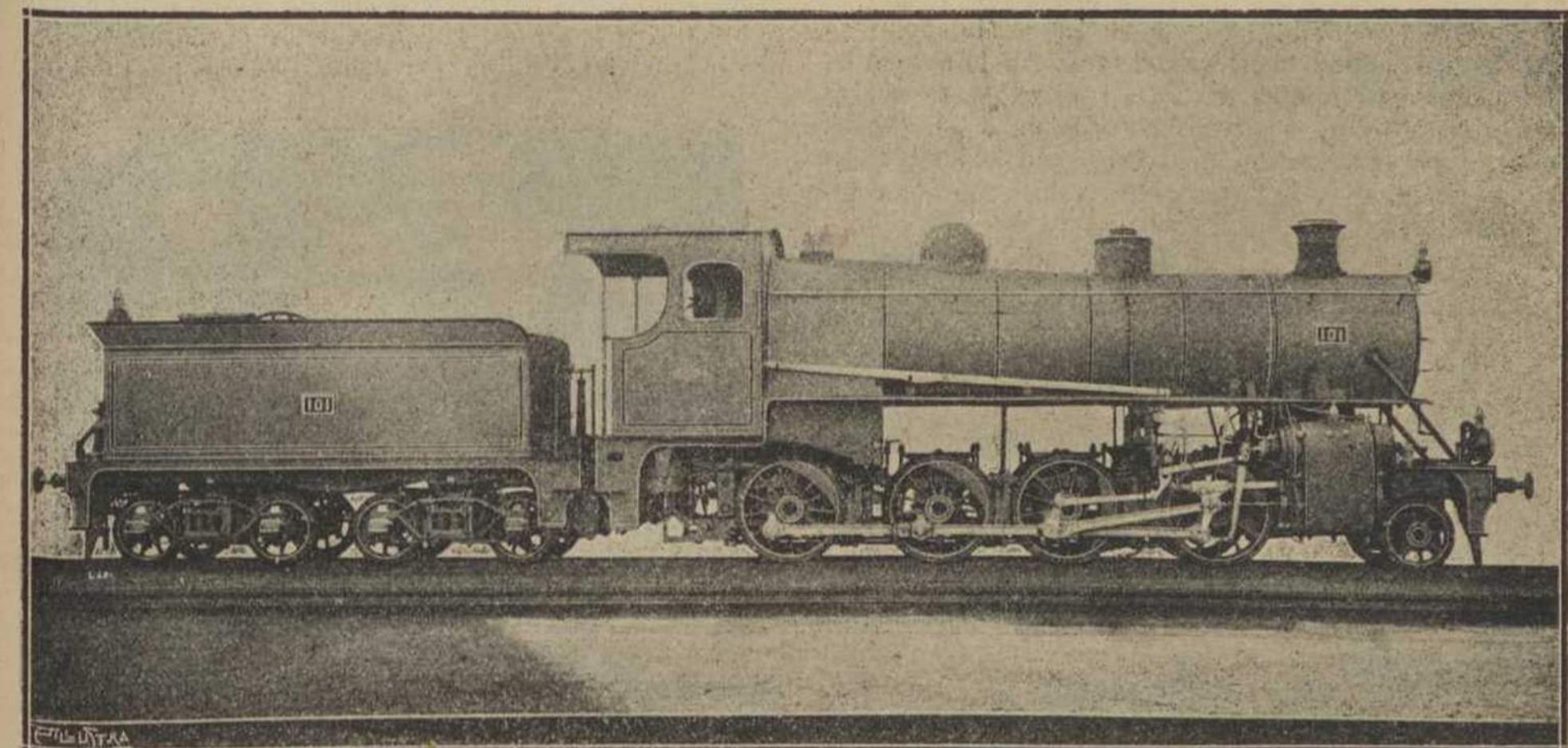
O que se comunica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Pacos do Governo da República, em 25 de Setembro de 1912.—
O Ministro do Fomento, António Aurélio da Costa Ferreira.

As novas locomotivas do Minho e Douro

Por mais de uma vez me tenho referido ao erro cometido na escolha de directriz da linha do Douro. Em vez do traçado mais curto e de melhor perfil, que a tornasse rigorosamente marginal desde Mosteirô, conforme

Percorso dos embolos	0,65
Superficie de aquecimento	203,23
» » grelha	3,40
Pressão do vapor	16kg



proposera Sousa Brandão, creou-se a sujeição do troço commun até Ermezinde e foram-se cortando contrafortes com fortes rampas e extensos tunneis, alongando consideravelmente o percurso e creando uma secção de carga de tracção difícil.

Propoz por isso em 1909 a Direcção que se adquirissem, para o serviço de mercadorias, máquinas especiais, com maior exforço de tracção e peso adherente superior ao das de tres eixos conjugados com 45 toneladas.

Do minucioso e bem elaborado estudo do seu engenheiro chefe do serviço de tracção, José Victor Duro Sequeira, resultou a adopção do tipo representado pela gravura, constituído por máquinas Compound de 4 cilindros, Consolidation, que a gravura representa.

As suas dimensões características são as seguintes:

Locomotiva

Diametro das rodas motrizes	1,300
» » do eixo bissel	0,85
Diametro de cylindros A. P	0,36
» » B. P	0,59

Peso da machine vazia	68,3
Peso da machine em serviço	71,7
Peso adherente	61,2
Peso sobre o eixo do bissel	10,3
Exforço maximo de tracção	8:750kg
Embasamento rígido	3,25
» total	7,30
Largura maxima	3,26

Tender

Capacidade dos depositos de agua	14m³
» » » de carvão	5t
Diametro das rodas	0,85
Embasamento fixo	1,61
» total	4,50
» » da machine e tender	15m
Peso do tender vazio	20,4
» do » em serviço	39,6
Comprimento total da machine-tender	17,585

Dos 4 eixos conjugados, o traseiro tem jogo lateral para facilitar a passagem nas curvas.

Os cilindros de alta pressão são interiores e atacam o mesmo eixo que os de B. P.

A distribuição é exterior, do tipo Walschaert, com um só mecanismo para cada grupo de A. P. e B. P. O distribuidor cylindrico tem tres embolos separados e montados sobre a mesma haste, sendo o central para o A. P. e os dos extremos para a distribuição no de B. P.

A caldeira é do tipo americano, com a caixa de fogo de cobre. Os tubos de fumo são de aço extra-macio.

O bastidor ou leito é do sistema americano, de barras forjadas, com as longarinas soldadas ás tesouras. Além da sua leveza, deixa, pela forma que reveste, todo o mecanismo facilmente visitável, ficando grande altura livre entre elle e a caldeira, como se vê na gravura.

O tender assenta sobre dois *bogies* do tipo americano *Diamond*.

Estas máquinas tem considerável peso adherente, podendo portanto rebocar 300 toneladas em rampas fortes da secção Ermezinde-Mosteirô, que é na linha do Douro a que tem, como é natural, mais movimento de mercadorias. Entre Ermezinde e Vallongo a tonelagem que passou foi de 278:664 em 1910. Supondo a carga media de 5 toneladas por vagão e a tara de 7 toneladas, chegasse ao peso total de perto de 700:000 toneladas a rebocar.

Em agosto de 1910 foi adjudicado o fornecimento de 3 locomotivas d'este tipo à *North British Locomotive Works*, de *Glasgow*, por 93:185 fr. cada máquina e tender, f. o. f. no Porto, o que foi na realidade preço favorável.

O fabrico sofreu considerável atraso, pelo que só ha poucos meses entraram as máquinas em serviço. Tem sido muito satisfatórios, segundo nos consta, os resultados obtidos, rebocando as máquinas com facilidade 300 toneladas nas rampas mais fortes com a velocidade dos comboios-correios.

J. Fernando de Souza.

O canal do Panamá

(Da *Indépendance belge*)

«Observando uma carta geographica do golfo do México vê-se que o canal do Panamá vae cortar o istmo do norte ao sul em linha recta. Ficará o caminho do Pacífico patente ás esquadras americanas, cujas bases navaes, fabricas, arsenaes, etc., existem nos grandes portos americanos do Atlântico. Se o Japão quiser atacar no futuro os Estados Unidos, como outr'ora já esteve para suceder, a esquadra americana chegaria pelo novo canal, ás aguas americanas do Pacífico, antes dos navios japonezes.

Esta estrada militar approxima pois as duas costas americanas e permite a defesa de ambas pelas mesmas forças navaes.

Para encurtar mais ainda esta como via estratégica, um grande canal vae cortar a ilha de Cuba igualmente de norte a sul, o que fará ganhar ás esquadras americanas, que se dirijam ao Panamá, um dia e meio sobre o trajecto total.

Já não será preciso dar a volta pelo *Paso de los Vientos*. O canal terá 88 quilometros de extensão, 100 metros de largura e 11 metros de profundidade, como o do Panamá. Ficará em terreno plano, ao nível do mar, e sem represas. Custará 500 milhões de francos. Para este canal, constituiu-se uma sociedade cubana a cuja frente está o Dr. Carrera, antigo ministro de Cuba em Washington e professor de Direito municipal na Universidade da Havana.

Sendo Cuba o paiz mais interessado n'esta obra gigantesca, a sociedade ahí constituída, que toma o epitheto de *nacional*, ficará com todo o pessoal e material que tiverem servido na construcção do canal do Panamá, desde que este esteja concluido.

De Kay-West (Estados Unidos) a Cuba, vão 150 quilometros. Kay-West liga-se a Nova-York pelo caminho de ferro.

Sob o ponto de vista commercial, o canal do Panamá vae operar uma verdadeira perturbação nas vias marítimas actuaes. Com esta nova via, a Inglaterra encurtará de 5.000 kilometros o caminho para a Nova-Zelandia.

E' pelo Panamá que d'oravante se seguirá da Europa para o Japão e para a Oceania, o que diminuirá o tráfego pelo canal de Suez, cujas receitas hão-de baixar enormemente».

Tudo quanto diga respeito ao Canal do Panamá, deve interessar-nos bastante, a nós Portuguezes, que possuímos Lisboa, o futuro caes da Europa, como outro não ha igual. Oxalá os nossos governos pensem sempre a serio em dignamente o valorizarem.



De Lisboa aos Pyrenéos

II

Apesar do tempo ir pouco azado a affirmatione de monarchismo, Luchon, a chamada e consagrada «Rainha dos Pyrenéos», cada vez mais affirma e radica os seus foros de realeza.

Assente no seu throno a 628 metros do nível do mar, extendendo o seu manto verdejante e florido pelos extensos valles da Lys e da Pique, sob esse docel de estrellas que o firmamento forma por sobre os altos pincaros das



LUCHON — Café glacier

montanhas que a rodeiam, a formosa soberana cada anno se nos apresenta mais galante, mais attrahente e mais vê augmentar o numero dos seus admiradores e vassallos — os milhares de banhistas e turistas que enchem de animação o seu casino, os bellos passeios, avenidas e parques que constituem os reaes aposentos.

Como não previramos, para tão breve, quando, justamente ha um anno, tratámos das bellezas de Luchon e dos seus projectos de engrandecimento, já este anno deparámos com uma importante parte realizada d'essa tentativa que a muitos pareceria um sonho.

Como dissemos no numero anterior, em 21 de agosto foi inaugurado oficialmente (e já dias antes começara a fazer serviço) o caminho de ferro de cremalheira conduzindo ao cimo de Superbagnères.

Ninguem pensava que em dez mezes essa obra possesse estar concluida, porque tambem não se esperava que os frios do inverno fossem tão pouco rigorosos que permittissem que os trabalhos seguissem sem interrupção. O inverno passado, porém, não teve senão raros dias de intemperie; a neve só em tenue camada cobriu a terra; Luchon, como Cauterets, como Eaux Bonnes e outras estações d'esta bella cadeia de montanhas não tiveram esportes de inverno; e se as outras só tiveram que lamentar que este attractivo lhes falhasse, Luchon aproveitou bem

o tempo e compensou-se da falta, construindo a sua linha ferrea que foi já este anno a *great attraction* do estio.

Alem disso, a construcção da pequena e bem traçada estação na avenida principal, e a boa ideia de lhe annexar um *café-glacier* elegante, transformou-o um pouco, tornando este ponto o centro obrigado de animação durante o dia.

A gravura que damos mostra a simplicidade d'esta construcção, a que nada falta e em que nada sobra para ser propria do fim a que se destina e do lugar em que está.

Um vestibulo para sala de espera (e porta central) um *bar* americano servindo o *Café Riche* que se extende á direita (a outra porta) e á esquerda o arco por onde, de futuro, se fará a saída e entrada dos carros do trem via electrico que irá para o norte até á estação da linha do *Midi*, e depois para o sul ao valle do *Lys* e talvez ao de *L'Hospice*.

Dentro da estação, aos dois lados da plataforma de passageiros, temos, á esquerda, a linha de que vimos de fallar—e é ahi que a cremalheira começa—barracões para arrecadação das machinas e o tanque onde a corrente electrica se transforma para o aproveitamento da energia do carro que desce pelo que sobe ao mesmo tempo.

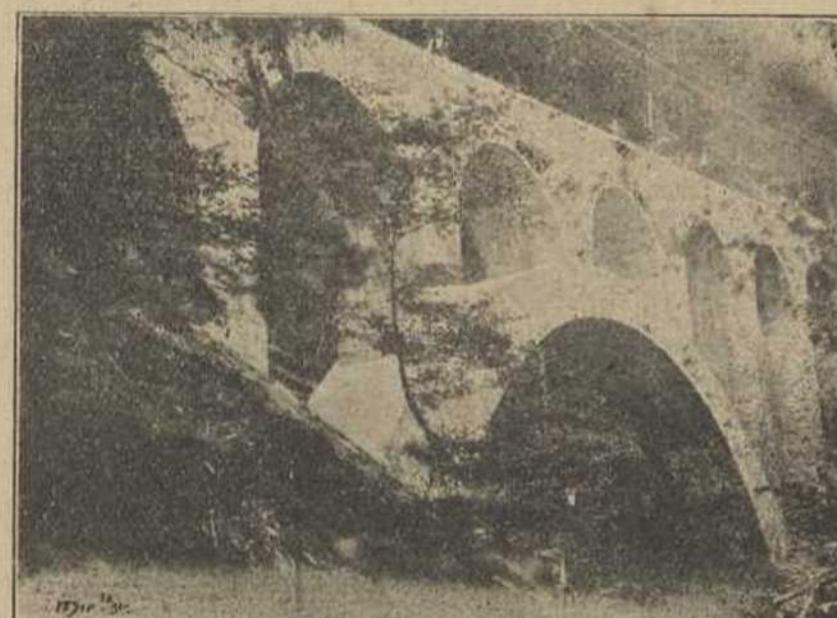
A direita é outra linha de partida e outros barracões para carruagens e machinas.

O material, muito elegante e confortavel consta de 4 carros-motores do peso de 17 toneladas, com a força de 320 cavallos, e 10 carruagens, pesando 5 toneladas as abertas e 7 as fechadas. Foi todo fornecido pela fabrica Brown-Bovery, de Wintertür, Suissa, typo da linha da *Jungfrau*.

Os comboios são formados por um carro-motor impelindo á subida, e sustendo á descida, duas carruagens de

anno, já prompto, o vasto restaurante, devendo o hotel, completo, estar concluido em 1914.

Transitoriamente, já n'este anno ha, lá no alto, um barracão restaurante, em que, apesar de ser uma modesta installação provisoria, se teem dado grandes almoços, chegando um dia a fornecer refeição regular a 250 pessoas.



LUCHON — Viaducto de Mail-Trinquet

soas, em dois turnos. De muitos grandes hoteis sabemos nós, em villas e até em cidades, onde isso não seria possivel.

A Companhia do *Midi*, que na sabia administração dos seus interesses, protege o desenvolvimento da linha do *Superbagnères*, offerece aos peregrinos de *Lourdes* bilhetes de ida e volta a Luchon, com a ida á montanha, pelo preço infimo de 8 francos.

Por este motivo e pelo interesse que a nova linha disperta, a affluencia de passageiros tem sido prodigiosa, e dias houve em que muitas pessoas ficaram descontentes por não obterem lugar nos trens, visto a potencia electrica actualmente empregada não permitir que se façam mais de 12 comboios ascendentes e igual numero de descendentes. Vae, porém, ser reforçada a corrente, de maneira a permitir a subida successiva de dois ou mais comboios.

A viagem é tudo quanto ha de mais encantador. Logo aos primeiros minutos de marcha (como esta é muito suave, porque a linha é nova e solidamente construida, e mal se percebe o ruido e o movimento do carro), o effeito que produz a cidade é originalissimo, parecendo que é ella que está construida na encosta de uma montanha e até os edificios pendentes para o sul.

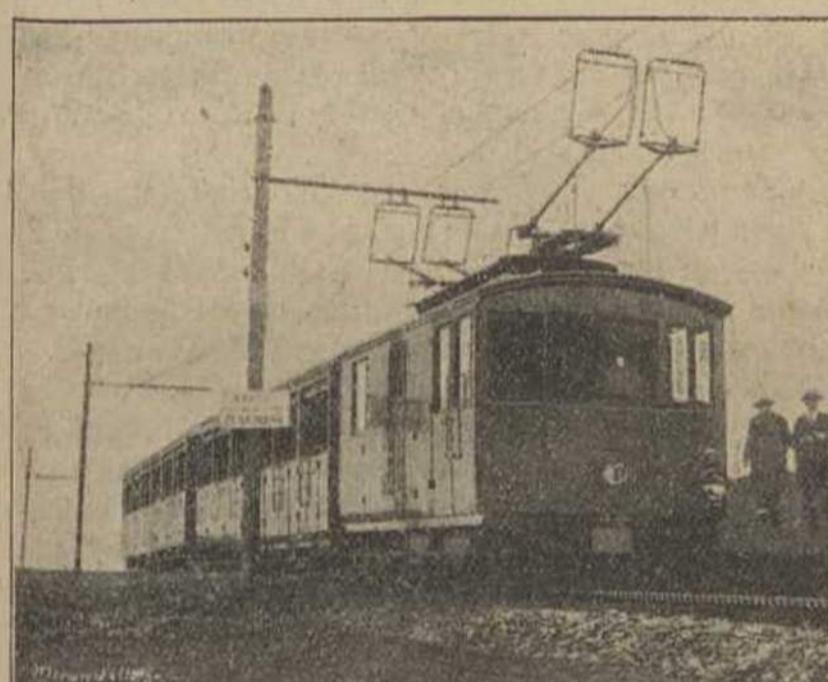
Depois, á proporção que nos elevamos, são os montes, primeiro os mais proximos, depois os mais afastados, que se erguem, que successivamente se sobreponem, deixando ver valles que os separam e de que vamos admirando a beleza.

A meia encosta, todos os ruidos da vida da cidade, do rumorejar do rio, deixam de ser ouvidos, substituindo os o da quedas de aguas nas encostas, e o chilrear de passaros na floresta que vamos atravessando.

Por fim, da plataforma do futuro hotel, a vista extende-se para todos os lados a uma distancia pasmosa; o espectaculo é impressionante; sentimo-nos superiores ou quasi iguais a toda essa enorme cadeia de montanhas que nos rodeia, e os altos picos que, de cá de baixo, nos pareciam gigantes, affiguram-se-nos pequenos montes facilmente accessiveis. E em verdade estamos 1.200 metros mais perto d'elles.

E' como estar n'un pulpito monumental entre e sobre uma multidão de colossos.

Luchon tem razão de lisonjear-se de ser a primeira estação balnear pyrenaica com um caminho de ferro de cremalheira; pode mesmo orgulhar-se de ter uma das linhas de montanhas mais interessantes do mundo.



LUCHON — Tremvia de cremalheira

60 passageiros cada uma, como se vê da nossa gravura que reproduz o ponto de paragem no planalto.

A energia electrica, d'uma tensão de 3.000 voltas é fornecida pela companhia *Pyrénéeenne*; a linha tem 5.400 metros, vencendo uma diferença de nível de 1.165 metros (628 á partida, para 1.793 á chegada, no alto da montanha) por meio de continuas rampas de 25 a 27 por cento, serpenteando primeiro na encosta do lado de Luchon, para depois, contornando a alta e escarpada rocha do Mail de Saulan, se elevar pelo alto do valle da *Lys* oferecendo um admiravel panorama alpestre. Passa depois o arrojado viaducto do Mail-Trinquet (de que damos a vista) a uma altura de 1.200 metros, e dirige-se em larga curva, rodeando o cimo do monte, ao seu ponto extremo de hoje, devendo, mais tarde, ser prolongada ainda uns 100 metros para atingir o hotel, actualmente em construcção, e de que se conta haverá no proximo

VIAGENS E TRANSPORTES

Excursões a Sevilha durante o Outono

Rarissimos são os Portuguezes que viajam, que teem visitado Sevilha fóra da epocha da Semana Santa ou da feira. No entanto ha alli tanto que ver e admirar que se pôde dizer, não ser aquella a melhor das occasões para apreciar bem a formosa cidade do Guadalquivir.

Aquelle movimento extraordinario das festas, das procissões; aquella alegria esfusante da *feria*, traz o turista enlevado por forma a prendê-lo e a não lhe permitir observar bem de perto as bellezas naturaes e as magnificas obras d'arte, verdadeiros monumentos em que os estylos gothico e arabe se dão as mãos n'un conjunto delicioso.

A Andaluzia separada naturalmente da Castella pelos flancos da Serra Morena, offerece-nos um panorama bem diferente das regiões do norte da Hespanha.

A paizagem é alegre e cheia de luz; as povoações são como pequenas manchas claras no meio do verdejante arvoredo. As piteiras, e as *opuntia* com os seus troncos espatulados e cujos figos são tão apreciados pelos naturaes, amontoando-se em fórnia de sebes, dão ao conjunto uma nota estranha. Os laranjaes e os grandes pomares de variados fructos saturam a atmosphera dos seus perfumes inebriantes.

Nos valles, nas margens banhadas pelo Guadalquivir, crescem e vivem em liberdade os famosos toiros que um dia teem de deixar a pastagem para serem sacrificados em holocausto ao prazer sanguinario do povo, em qualquer praça.

Finalmente é toda uma natureza pujante, rica de seiva, de vida e de luz.

Pelo que respeita a obras d'arte é ainda a Andaluzia a província de Hespanha, que, talvez, maior numero e mais bellos padrões da grande arte nos apresenta. Cordova, Sevilha, Granada e Malaga são verdadeiros museus de architectura, em que predomina o estylo arabe.

E para quem se interessa a valer por essas coisas, que são e serão sempre bellas, qualquer occasião é boa para dar uma saltada para além fronteira e ir extasiar-se perante aquellas maravilhas. Todas as occasões são boas, dizemos nós, effectivamente; mas melhores são ainda as epochas do anno em que a amenidade do tempo favorece a viagem, e essas epochas são a primavera e o outomno.

Assim o entendem as companhias de caminhos de ferro e por isso offerecem ao publico um serviço a preços reduzidos durante o outomno, para visitar Sevilha.

Sevilha não é toda a Andaluzia, mas é um dos seus seus melhores pedaços, e uma vez lá, é facil dar um pulo a Granada ou a Malaga.

A seguir indicamos os preços e outras vantagens que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em combinação com a de Madrid a Zaragoza e Alicante, estabeleceem para essa viagem.

Os preços dos bilhetes, cuja validade para ida começa hoje e termina em 30 de Novembro, e a volta até 31 de Dezembro, são os seguintes:

De Lisboa a Sevilha e volta ou vice-versa; 18\$360 em 1.^a classe; 12\$960 em 2.^a e 8\$660 em 3.^a.

Do Porto-Campanhã a Sevilha e volta ou vice-versa; 21\$360 em 1.^a; 14\$960 em 2.^a e 10\$160 em 3.^a.

Do Entroncamento a Sevilha e volta, preços eguaes aos de Lisboa.

Durante os mezes de Outubro e Novembro, realiza-se um serviço de comboios rápidos directos entre Lisboa e Sevilha, com logares de luxo e de 1.^a e 2.^a classes.

Esses rápidos partem de Lisboa-Rocio ás 17-2, ás segundas, quartas e sabbados, chegando a Sevilha ás 9-20

do dia immediato; e de Sevilha ás 23-50 das terças, quintas e domingos, chegando a Lisboa ás 14-45.

Estes comboios fazem tambem serviço de 3.^a classe entre Torre das Vargens e Badajoz.

Teem restaurante entre Lisboa e Torre das Vargens, e logares de cama em todo o percurso. Por cada logar de cama os passageiros terão de pagar, além do preço da 1.^a classe a sobretaxa de 3\$870 reis por cada viagem, de ida ou de volta.

Claro que os bilhetes especiaes a que acima nos referimos são validos não só para estes comboios como para os do horario em vigor.

Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis e devem ser assignados pelos seus portadores.

Com um serviço tão economico e tão bem organizado, estamos certos que será grande o numero dos portuguezes de bom gosto que o aproveitarão para uma digressão tão util quanto agradavel, tanto mais que o outomno se nos está mostrando d'uma benignidade primaveril.

Festas do Anniversario da Proclamação da Republica

Lisboa prepara-se para festejar condignamente o segundo anniversario da proclamação da Republica.

D'entre os variados numeros do programma magnificamente elaborado pela commissão respectiva, alguns se destacam verdadeiramente sensacionaes pela novidade e pelo bello effeito que devem produzir.

A serenata no Tejo deve ser um d'esses numeros que maior sensação deve produzir. O nosso lindo Tejo que tanto se presta para n'elle se fazerem grandiosas festas, é quasi sempre esquecido para essas coisas; não o foi porém d'esta vez, e estamos certos do exito que a commissão colherá com a ideia.

A marcha *aux flambeaux*, o cortejo civico em que tomam parte representantes de todas as forças vivas do Paiz, as paradas de bombeiros e dos batalhões voluntarios, as ascensões de aeroplanos, são outros tantos numeros que habilmente a commissão escolheu para as festas e que, sem duvida, hão-de corresponder ao fim desejado.

Como era de esperar, todas as administrações de caminhos de ferro resolveram estabelecer bilhetes reduzidos de ida e volta para Lisboa por occasião d'estas festas.

As Direcções dos Caminhos de ferro de Minho e Douro e do Sul e Sueste estabelecem a redução de 60 % sobre os bilhetes ordinarios, de todas as suas estações a Lisboa e volta válidos para vinda de 2 a 6 e para o regresso até 8 pelos comboios ordinarios e especiaes que se effectuarem.

Nos dias 5 a 7 haverá um comboio especial de Lisboa T. do Paço para Setubal e Aldeia-gallega que partirá á 1 hora.

A Companhia Portugueza faz reduções que vão de 30 a 45 %, nas grandes linhas e os bilhetes são validos para vinda de 1 a 5 e volta de 5 a 10 d'Outubro.

Os portadores d'estes bilhetes podem utilizar os comboios rápidos do serviço Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, mediante o pagamento de sobretaxa de 200 reis por passageiro e cada 100 kilometros ou fracção de 100 kilometros de percurso.

Nas linhas suburbanas de Lisboa ha bilhetes para viagens diárias de ida e volta, tambem muito reduzidos, nos dias 3 a 8 do corrente.

Para os batalhões de voluntarios que queiram vir a Lisboa tomar parte na parada que se realiza no dia 6, faz a Companhia a redução de 75 % sobre os bilhetes ordinarios.

A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta organizou tambem serviço especial de bilhetes de ida e

volta a preços muito reduzidos de todas as suas estações para Lisboa, validos pelos comboios ordinarios dos dias 1 a 5 para vinda, e de 5 a 10 para o regresso.

Como os bilhetes do serviço interno da Companhia Portugueza, estes bilhetes são validos para os comboios rápidos do serviço Lisboa-Porto, mediante o pagamento das mesmas sobretaxas.

E' pois de esperar enorme concorrência de visitantes da província.

Feira e touradas em Villa-Franca

Nos dias 6 a 8 do corrente tem lugar na famosa villa ribatejana de Villa Franca de Xira, a grande feira annual que costuma alli chamar grande concorrência dos povos vizinhos e da capital.

Por essa occasião tambem se realizam duas magnificas corridas de touros em que tomam parte afamados artistas e amadores, uma das quaes terá lugar na noite de 8, para o que se está montando na praça a illuminação a electricidade que deve produzir um bello efecto.

A Companhia dos Caminhos de ferro effectua por esse motivo um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos durante os dias 6, 7 e 8 pelos comboios ordinarios e pelo especial que se realizará na noite de 8 e que partirá de Villa-Franca á 1-15 para chegar a Santarem ás 2-31, com paragem nas estações intermedias.

Os passageiros que regressem de Villa-Franca ás estações e apeadeiros desde Olivaes até Sete Rios, poderão tomar n'aquella estação o comboio n.º 2 que parte ás 23-47, passando em Sacavem ao comboio tramway n.º 1434 que parte d'esta estação aos 20 minutos.

Feira annual em Tavira

Para a feira annual que se realiza na cidade de Tavira nos dias 3 a 5 do corrente, estabeleceu a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das suas principaes estações da linha do Sul.

Esses bilhetes serão validos para ida pelos comboios ordinarios de 2 a 5 e para regresso pelos mesmos comboios até o dia 7.

Ampliação de tarifas

Já se acha aprovado pelo nosso Governo, devendo entrar brevemente em vigor, o projecto de ampliação da tarifa E. P. n.º 3 de pequena velocidade, para o transporte de mercadorias entre estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e as da Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante, ás estações d'esta ultima companhia desde Tarragona até Portbou-Cerbère.

Esta ampliação é de alta importancia para o desenvolvimento dos transportes entre Portugal e a Catalunha, e de ha muito que era esperada com anciadade pelo comércio dos dois paizes.

Estabelece a tarifa preços muito reduzidos para as procedencias ou destinos portuguezes de Lisboa, Vendas Novas, Coimbra, Santarem e Porto-Campanhã, e para as hespanholas de Tarragona (Norte), Villafranca de Panadés, Martoreil, Villanueva y Geltrú, Barcelona n.º 2, Mataró, Granollers, Gerona, Figueras e Portbou-Cerbère, preços que são tambem applicaveis ás estações intermedias, tanto do percurso portuguez como do hespanhol.

No trafego combinado com a França, os preços de Portbou-Cerbère applicar-se-hão: até Cerbère ás remessas destinadas a França, e desde Portbou ás procedentes d'aquelle paiz.

Ao abrigo d'esta tarifa podem ser transportadas todas as mercadorias com excepção de: mercadorias que tenham de ser transportadas pela velocidade dos passageiros; as que excedam as dimensões do material circulante; os volumes indivisiveis de mais de 3 toneladas, e as materias inflammeaveis ou explosivas.

Esta ampliação ainda conta outras condições que são identicas ás que constam da tarifa que está em vigor há muitos annos, mas que não ia além da estação de Hospitalet (de Tarragona).

Tambem muito brevemente entrará em vigor uma ampliação á tarifa Internacional n.º 304 de grande e pequena velocidade, pela qual serão considerados incluidos na tarifa os furgões para bagagens, no seu § 2.º do cap.º II e pelos preços constantes d'esse paragrapho.

Transporte de minério nas linhas do Sul e Sueste

Conforme o Aviso ao Publico dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste que distribuimos com o presente numero, os «preços especiaes» n.º V do § 2.º da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade para os transportes de minério para vagão completo entre varias estações são modificados a partir de hoje.



XVII

Pelas aldeias semi-selvagens.— Os vapores do Nilo Branco.— Tudo nu e tudo fugindo.— Mercados e cubatas.— Jaçarés e hippopotamos.— O extremo da viagem.— Escravos em paiz inglez.

Como nada mais ha que ver em Kartum senão o jardim zoologico, que, contra toda a nossa expectativa n'um centro de extraordinaria fauna, é pobre e mal tratado, e á noite, o theatro grego, onde, empregando a phrase vulgar «nos vemos gregos» para perceber alguma coisa, tratemos de prolongar a viagem para o sul—como era já nossa intenção á partida de Lisboa—á busca de impressões mais empolgantes, extraordinarias mesmo para os turistas que vão ao Egypto.

Porque, d'estes, raros se alongam até tão longinquas paragens, e dos nossos compatriotas estamos em apostar que nunca pé portuguez foi até lá.

E' que álem de Kartum só vão ou os negociantes que fazem o trafego d'aquellas regiões ou os caçadores, especialmente os scientificos e os agentes dos jardins zoologicos, á busca de exemplares raros de animaes africanos, para abastecimento d'esses estabelecimentos europeus.

Mas os nossos leitores merecem bem que nos adeantemos n'uma excursão original, para lhes referirmos alguma coisa que outros não possam contar-lhes.

Dois serviços de vapores sobem o Nilo Branco: um que vai até Gondo-Koro, na Uganda, e estabelece a ligação para o centro de Africa, levando 21 dias ida e volta, e custando a viagem 68 libras. E' um vapor de correio e carga muito original, de que, por uma casualidade, podemos fallar mais adeante.

Outro é um vaporzinho pequeno que só nos meses de janeiro a março vai até Goz-Abu-Goma e volta, em 7 dias, por 15 libras.

Tambem alli se pôde ir em caminho de ferro e regressar no vapor—e era o que projectaramos, mas desistimos d'este itinerario por não haver onde pernoitar em Kosti, caso o vapor fosse atrazado, e não ser soridente a perspectiva de passar uma noite na praia, n'uma povoação, onde, entre 6.000 habitantes, ha apenas 14 europeus.

Aquelle vaporzinho, o Cairo, pertence ao governo Sudanez, e é um pequeno barco, de fundo chato e rodas

lateraes, anunciado como serviço de turistas, mas que, afinal, faz de comboio de mercadorias, porque a elle são ligadas, lateralmente nada menos de quatro enormes barcaças e na frente uma outra com uma cabana de palha



Tukles (Cubatas) de Hassanis em El-Ducim

onde é cozinhada a comida especial dos tripulantes indígenas, por uma preta selvagem, apenas cobrindo o centro do corpo com uma manta. Muito curioso aquelle corpo de azeviche lustroso e os cozinados que ella fabrica. Emfim, o vapor com os seus accessórios, é um perfeito cacho de embarcações.

Uma pequena desillusão temos logo á passagem no chamado «Morgreen Point» onde as aguas do Nilo Azul se juntam com as do Nilo Branco, sem que, segundo dizem os folhetos que nos são distribuidos, se confundam as suas cores.

Assim succede, effetivamente, mas só com a diferença que o azul é verde e o branco é pardo. Descanseem, pois, os que poderiam suppôr que nos extasiámos alli ante a antiga bandeira portugueza... em líquido.

Entrado no Nilo Branco o canal alarga-se consideravelmente attingindo 4 a 5 kilometros, o que lhe dá a apparencia de um lago, em cujas margens chatas pastam rebanhos de carneiros pretos, e vaccas, em tal quantidade que, vistos de longe, parecem grandes exercitos em evoluções.

Varios bancos de areia ou de lama parda são povoados por centenares de gansos, pelicanos e outras aves aquáticas, e avistamos n'alguns, confundindo-se com a terra, enormes crocodilos que se apressam a immergir na agua, assustados com o ruido do vapor.

A 21 milhas andadas vemos á esquerda um vulcão extinto e pouco depois a noite começa, e acabado o jantar da semsaborona cozinha ingleza, passado um pedaço da noite sobre a tolda, á luz d'um esplendido luar, recolhemos aos quartos, dispostos sobre a coberta e bem ventilados, porque o calor vae sendo intenso, mesmo de noite.

Segundo o programma da viagem, o vapor devia parar durante a noite em Gateima: mas não pára porque só á meia-noite lá chegamos, justamente quando estamos no melhor do primeiro sonno.

Ahi se faz descarga e carga de mercadorias, com grande ruido, e poucas horas depois retoma-se a marcha.

O segundo dia passa-se rodando o vapor entre margens arborizadas, e só ás 5 da tarde paramos em El-Dueim, onde os turistas vão a terra, sequiosos de curiosidade por ver, de perto, aquella curiosa povoação de cubatas, cobertas de palha e separadas em grupos por palissadas.

E' que cada um d'estes grupos pertence a uma família ou tribu differente; algumas mesmo não se dão, entre si. Os habitantes, *danaglas*, *hassaris*, etc. usam uma simples tanga, os homens; nas raparigas essa tanga é uma franja preta, de um palmo de altura pendente da cintura — nada mais — e quanto ás mulheres nada podemos dizer

porque fugiam a grande distancia, recolhendo-se nas cabanas. E n'estas, nem mesmo dentro das palissadas, se pôde penetrar, sem risco de se ser assaltado pelos homens e pelo cão selvagem, sentinelha vigilante de cada habitação.

Os proprios homens fugiam de nós com tal precipitação que a nossa machina photographica só um poude apañhar, correndo, como se mostra na gravura que damos.

A margem do rio é toda ocupada por bazares, mercado abundante de generos indígenas e gomma arabica que alli vem, de Kordofan, em grande quantidade. Barracas de ourives onde se trabalha a prata em toscas filigranas de que se fazem pulseiras e argolas com que as *damas* ricas... e nuas ornamentam as pernas.

Junto ao caes ha uma raras casas de europeus, gregos em geral, entre as quaes um botequim com bilhar, de um club inglez.

No manhã seguinte paramos em Djibeid, outra povoação no mesmo genero mas mais nativa ainda.

Para o desembarque das mercadorias ha que construir uma ponte sobre algumas estacas que estão fixadas na areia, trabalho bem original, constando de, sobre essas estacas serem postos alguns troncos de arvores e sobre estes lançadas raizes de arvores com a terra adherente, faina executada com certa rapidez por numerosos homens e mulheres indígenas, enquanto o vapor atracava, e que a nossa gravura reproduz.



Indígenas construindo a ponte em Djibeid

Numa floresta proxima ha numerosos macacos, à busca dos quaes vamos, sem contudo termos o prazer de avistar senão dois.

Por entre florestas d'accacias bravas, nas duas margens, navegamos até ao meio dia em que a nossa attenção é chamada por um dos pilotos para grandes redemoinhos que, a certa distancia, se produziam na agua.

Eram dois enormes hippopotamos que evolucionavam e cujas cabeças apareciam fóra da agua para em breve n'ella mergulharem, vendo-se então os corpos immensos, negros, como cascós de barco voltado.

Na paragem em Tachi Shoya só os nativos foram a terra porque não ha ponte, tendo os embarques e desembarques que ser feitos *às cabritas*, como o mostra a nossa gravura.

Eram n'esta terra, n'outro tempo, os estaleiros navaes de Mohamed-Ali.

As 5 da tarde chegamos a Kosti, on Goz-Abu-Goma, extremo da viagem, tendo visto em caminho, numerosos crocodilos e boa duzia de corpulentos hippopotamos.

Estamos a 297 kilometros de Khartum e a 2700 kilometros do Mediterraneo, entrando por Port-Said, isto é, no ponto mais longinquo da nossa viagem, conforme o leitor poderá ver pelo mappa que publicâmos com o artigo XIV, em 16 de agosto.

Goz-Abu-Goma é uma povoação enorme, toda de cabanas de palha, separadas em bairros por sebes de plantas

silvestres. Mas os habitantes, menos selvagens ao que parece, não fogem deante de nós, e até nos deixam entrar nos seus terrenos em que nada vemos e alguns até nos saúdam familiarmente assenando com as duas mãos e pronunciando o seu cumprimento «ababá» que é como quem diz: «adeus, como estás tu?» ou «viva lá». Nas cabanas não se entra.

Muito amaveis, sim senhor, mas, em todo o caso, o visitante é acompanhado na sua visita á cidade, por um polícia inglez, um elegante *Karakol*, como lá lhes chamam.

A povoação extende-se pela margem do Nilo, a perder-se de vista, devendo ter não menos de tres kilometros de comprimento. Os bazares teem, porém, pouca importancia



O caes de Fach Shoa e o embarque dos árabes

para o visitante; difícil é encontrar-se um objecto para recordação. Bilhetes postaes, já se vê que não ha senão os do correio.

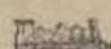
Todavia é povoação muito importante pelo seu comércio e mais prospere irá sendo, porque, desde o principio d'este anno, está já ligada por caminho de ferro com El-Obeid, capital do Kordofan.

A linha ferrea vem até o caes, centro onde acaso se encontra um pequeno club inglez e algumas casas de gregos ou de operarios europeus. Fóra d'allí não se vê pelle branca.

A maior parte dos habitantes são *bagardis*, de pelle castanha escura, avermelhada e muito luzidia; havendo tambem muitos pretos azeviche, da raça *bagre-el-gazal*, raça escrava depois das guerras em que ficou vencida, pertencendo hoje a um senhor que os aluga e cobra o producto do trabalho d'elles.

Até o ventre da mulher é escravo, considerando-se escravo o recemnascido, o que aumenta os proventos do senhor.

E depois d'isto, vinham dizer os benemeritos chocolateiros ingleses que é Portugal que permite a escravatura nas suas possessões africanas...



Frotas aereas

Tal como em Portugal, fez-se tambem na Alemanha uma subscricção publica, destinada a auxiliar o desenvolvimento da frota aerea d'esse paiz, subscricção que, até ha pouco, havia já produzido a bella somma de 6.150.000 (cerca de 1.500 contos de reis). A subscricção francesa anda já por cerca de 500.000\$000, tendo pois attingido o terço do que attingiu a allemã.

Com relação a este assumpto (frotas aereas) ocorremos dizer que n'uma das ultimas sessões do congresso interparlamentar de paz, um tal Sr. Beerlein (salvo o erro), delegado alemão, propôz que as operações aereas fossem

prohibidas como manobras de guerra, isto é que se excluisse a aviação, da guerra. Esta proposta foi aprovada por maioria. Contra ella, porém, protestaram os delegados franceses, com o fundamento justissimo de que (*à la guerre comme à la guerre*) quem se encontra em belligerancias tem o direito de escolher as armas com que melhor se possa defender... E parece-me que assim mesmo é que ha-de ser... Todos se hão-de reservar esse direito e essa experiteza.



A Electrificação dos Caminhos de Ferro

O ultimo boletim da Sociedade para o «Incitamento da Industria Nacional» (*Encouragement pour l'Industrie Nationale*), de França, contem uma muito interessante comunicação do Sr. Richard ácerca da electrificação dos caminhos de ferro.

O auctor começa por constatar que o problema dos transportes urbanos e suburbanos está longe de ser resolvido. Para a resolução d'este problema, conta-se com a electrificação, não sómente das linhas metropolitanas, onde ella se impõe imperiosamente, como tambem das linhas dos suburbios, onde já tem alcançado brilhantes victorias: Nova-York, Liverpool, Londres, Hamburgo... Cita aqui o auctor algumas palavras das conclusões a que uma muito critica situação levou recentemente o governo da Prussia, a decidir a renovação, para estar prompta em 1916, de toda a rede dos suburbios de Berlim. E diz:

«A rapidez do incremento de Berlim é muito sensivel: de 1895 a 1909, ultimo recenseamento, isto é, em 14 annos, a população de Berlim aumentou de 2.017.000 a 2.898.000, e a dos suburbios de 382.000 a 807.000, de forma que a população berlinense, com a suburbana, attingia em 1909, 3.705.000. Quanto ao trasego do Metropolitano, passou de 75.000.000 de viajantes em 1895 a 157.000.000 em 1909, e o das linhas suburbanas passou de 41 a 137 milhões. Ao domingo, a multidão é enorme, passa nos suburbios de 341.000 viajantes a 794.000, em media. Emfim, com o augmento da população aumenta o numero de viagens por habitante e por anno, passando de 107 em 1895 a 170 em 1909».

Estudaram-se, para se sahir d'este atravancamento, todas as soluções, o desdobramento, a modificação, e até a renovação completa das linhas suburbanas e do Metropolitano, mas sempre com locomotivas a vapor, e optou-se por ultimo pela electrificação geral de todas estas linhas. De facto, as mais possantes locomotivas a vapor não podem arrastar, por hora, e em cada direcção, mais de vinte trens de 488 viajantes, e, em 1916, serão precisos, pelo menos, 40 de 610 viajantes, condição considerada irrealizavel, na pratica, com o emprego do vapor, pois se não pôde já augmentar muito mais a potencia das locomotivas, nem passar á dupla tracção.

Admittida a electrificação, era preciso optar entre a locomotiva electrica e a automotriz, entre as locomotivas propriamente dictas e as de tractores multiplos; preferiu-se a locomotiva, por ser mais simples e de mais facil deslize. A locomotiva substitue muitas automotrices, e podem juntar-se muitas, guiadas por um unico machinista, e por forma a poder arrastar, sendo preciso, comboios enormes.

O seu custeio é menos dificil do que o das automotrices, por motivo da sua mais ampla e mais accessivel installação, e o seu rendimento maior. Os dynamos, nas locomotivas, ficam suspensos, sem que as vibrações incomodem os viajantes, como não sucede nas automotrices; e emfim, o emprego das locomotivas permite o aproveitamento de grande parte do material circulante actual. Em caso de muita pressa, os comboios serão arrastados por duas locomotivas electricas, uma á frente e outra atras, e compõr-se-hão de 13 vagões de 6 rodas.

As locomotivas funcionarão com corrente alternativa monofásica de 12 períodos, conduzida por uma linha aérea de 15.000 voltas, como as dos subúrbios de Hamburgo e de Dessau-Bitterfeld, que tem satisfeita plenamente.

A electricidade será fornecida por duas estações de 100.000 kilovatess cada uma. Uma ficará instalada a 130 quilómetros de Berlim, perto das hulheiras de Bitterfeld, e enviará a electricidade a 60.000 voltas por seis pares de cabos subterrâneos.

A outra ficará em Berlim. O custo das estações e cabos, 113 milhões de marcos; e serão construídas por uma Companhia, mediante um contrato por 30 anos, pensando o Governo da Prússia ser preferível fornecer-se de electricidade com um concessionário sério do que fabricá-la por sua conta.

Com as estações e sub-estações, linhas aéreas, apparelhamento eléctrico, em que se contam 557 locomotivas, 690 vagões novos, 29 furgões de concertos e de vigilância, a despesa elevar-se-há a 156 milhões de marcos (cerca de 45.000 contos de reis), pouco mais ou menos, contando-se ter tudo concluído em 4 anos e meio.

Trata-se, pois, de uma muito interessante e vasta empresa, abrangendo todo o conjunto dos subúrbios de Berlim e do respectivo Metropolitano.



Antonio Augusto Duarte do Amaral

Faleceu a 23 do mês passado o Sr. Antonio Augusto Duarte do Amaral, estimado chefe do tráfego dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, filho do antigo chefe do movimento dos mesmos caminhos de ferro, José Duarte do Amaral, já falecido, e nosso saudoso amigo.

Sentimos o passamento do zeloso funcionário, e antigo co-socio nosso no «Guia Oficial dos C. de F.», onde sucedera a seu extremoso paiz, fundador do mesmo Guia.

Tinha 57 anos de idade e 37 de serviço nos C. de Ferro. Servira também no Sul e Sueste, onde estivera em comissão, durante dois anos.

O nosso sentido pesame à Ex.^{ma} Viúva e a seus filhos; e um apertado abraço de sentimento a todos os seus irmãos.



CARTA TOPOGRAPHICA DE PORTUGAL

Recebemos e agradecemos o exemplar recebido das folhas n.^{os} 19 B (Loures) e 20 C (Lisboa) da *Carta de Portugal*, na escala $\frac{1}{50.000}$, a 5 cores, acabadas de publicar pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos. Trabalho primoroso, como sempre.



Expedição de cães

Dois cães de estimável foram expedidos de Bolonha para Paris em Agosto de 1911. A chegada, um dos cães apareceu morto no caixote onde o tinham metido. Baseando-se em que o transportador é responsável, a não ser que se prove a força maior ou o vício de origem, o destinatário demandou a Companhia pelo pagamento do valor do cão e em 1.000 francos por perdas e danos.

A autopsia do cão, porém, mostrou que o animal não havia sofrido nenhum choque, nem nenhuma violência; que tinha succumbido por uma espécie de asphyxia lenta, provocada tanto pela temperatura excepcional da estação como pelo exiguidade do caixote.

E o tribunal decidiu:

«O conjunto destas considerações leva a descartar completamente a responsabilidade da Companhia, visto que nenhuma falta directa lhe é assacável.»



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Setembro de 1912.

O acordo, assinado a 13 de Setembro último, entre Portugal e Espanha, concernente às dissensões havidas entre os dois países, a propósito da celebre questão dos conspiradores monárquicos, parece dever influir muito proficuamente para o bom andamento das negociações, que, entre os mesmos países, estão sendo efectuadas para a elaboração do respectivo tratado de comércio. Posta a política de parte, trata-se unicamente do que verdadeiramente interesse aos dois povos irmãos, peninsulares.

Segundo os trabalhos da nossa Direcção Geral de Estatística, trabalhos que podem dar-se por terminados, se bem que ainda faltem as últimas operações de reverificação, a população portuguesa era, em 1 de Dezembro de 1911, de 5.975.000 habitantes, ou seja mais 2.860.000 do que em igual dia e mês de 1801, o que quer dizer que em cem anos, aproximadamente, a população portuguesa quasi duplicou.

O incremento da população, neste período, deu-se como segue:

1801.....	3.115.000	1861.....	4.035.000
1835.....	3.461.000	1864.....	4.188.000
1838.....	3.224.000	1878.....	4.550.000
1841.....	3.737.000	1890.....	5.049.000
1854.....	3.844.000	1900.....	5.423.000
1858.....	3.923.000	1911.....	5.975.000

A população de Portugal é, actualmente, superior á dos seguintes países europeus: Grécia, Dinamarca, Sérvia, Suíça, Bulgária, Suécia, Holanda, România, Escócia, Irlanda e Finlândia. A população da Bélgica é superior á nossa: 6.693.000 habitantes.

A percentagem do acréscimo, segundo os dados compilados na Direcção Geral, é, considerando-a de 1% annual, superior ao da Áustria (0,92) ao da Hungria (0,82), e da Itália (0,66), da Noruega (0,68), da Espanha (0,88), da Suécia (0,79) e da França, onde há decréscimo da população.

A população de 1911 decompõe-se em 2.835.000 varões e 3.140.000 femeas, números estes que em 1900 eram, respectivamente, 2.592.000 e 2.832.000.

Os distritos mais povoados são os de Lisboa, com 873.000 habitantes; Porto, com 647.000; Viseu, com 417.000; Braga, com 413.000; Coimbra, com 360.000, e Santarém, com 323.000. Os menos povoados, são: Évora, com 144.000 habitantes; Portalegre, com 142.000, e Beja, com 193.000.

Lisboa conta hoje 436.434 habitantes, sendo 212.276 varões e 224.158 femeas. A população da capital era, em 1890, de 301.206 habitantes, e, em 1900, de 356.009. A população lisboeta, por estados, é, hoje, a seguinte: solteiros, 134.529 varões e 136.166 femeas; casados, 69.442 varões e 64.404 femeas; separados judicialmente, 517 varões e 501 femeas; divorciados, 289 varões e 382 femeas; viúvos, 7.498 varões e 23.005 femeas.

Quanto á instrução, na capital, temos a seguinte balanço: 80.313 analfabetos, e 107.396 analfabetas. Deduzindo destes números os habitantes de menos de 7 anos de idade, ficam ainda 46.834 analfabetos e 74.553 analfabetas.

A população de Lisboa, por bairros, é a seguinte: 1.º bairro, 129.938 habitantes; 2.º bairro, 81.915; 3.º bairro, 92.395; 4.º bairro, 132.416.

O Porto conta hoje 194.064 habitantes, 90.034 varões e 104.030 femeas; solteiros, 57.005 varões e 66.354 femeas; casados, 29.448 varões e 27.955 femeas; separados judicialmente, 262 varões e 254 femeas; divorciados, 80 varões e 113 femeas; viúvos, 3.239 varões e 9.354 femeas.

O número de estrangeiros é, aproximadamente, de 42.000.

No distrito de Lisboa, há 12.000 Espanhóis, 2.500 Brasileiros, 4.200 Franceses, 1.453 Ingleses, 549 Alemanes e 341 Italianos; e no distrito do Porto, 2.500 Espanhóis, 2.000 Brasileiros, 500 Ingleses, 250 Franceses, 200 Alemanes e 100 Italianos.

Venderam as «Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade» no ano económico de 1911-1912, mais 350.000 metros cúbicos de gaz e mais 1.000.000 de kilovatess de electricidade, do que no ano anterior.

Fallou-se vagamente, parece que em consequência do alívio de um pluvioso qualquer, no lançamento de um empréstimo quantioso, cerca de 60.000 ou 70.000 contos de reis, dando como

caução o rendimento bruto de um mez de todos os predios urbanos e rústicos, do paiz. Esse rendimento entraria na Caixa Geral dos Depositos.

Não percebemos como é que tal caução poderia servir aos prestamistas, nem como os proprietários se resignariam a entrar com essas quantias na Caixa.

Afigura-se-nos que os recursos do paiz, e o seu credito, são outros, muito mais lisonjeiros, sem grande necessidade de recorrer-se a operações nefelibatas.

*
Os cambios tiveram uma levíssima baixa, vendendo-se hoje a libra a 4\$920, e comprando-se a 4\$960.

O Rio-Londres cota 16 1/4 ou 14\$769 reis fracos por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	EM 30 DE SETEMBRO		EM 14 DE SETEMBRO	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	48 1/2	48 3/8	48 5/8	48 1/2	—
" 90 d/v	49	—	49 1/8	—	—
Paris cheque	586	589	585	587	—
Berlim	241 1/2	242 1/2	241	242	—
Amsterdam cheque	409	411	408	410	—
Madrid cheque	925	935	920	930	—

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

SETEMBRO

Bolsas e títulos	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
Lisboa : Dívida Interna 3%, assentamento	37,75	37,75	37,75	37,75	37,75	37,75	37,75	37,80	37,85	—	—	37,85	37,80	—
Dívida Interna 3%, coupon	37,80	37,85	37,80	37,85	37,85	37,85	37,85	37,90	—	—	—	37,85	37,90	—
" 4%, 1888, c/premios	—	—	55.000	55.000	—	—	20.800	20.800	—	—	—	20.800	—	—
" 4%, 1889/9	—	—	48.500	—	—	—	55.800	55.800	55.800	56.000	—	—	56.000	—
" 4%, 1890	—	—	9.100	—	—	—	9.100	9.100	—	9.050	—	—	9.100	—
" 3%, 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob., (C.º de F.º Est)	—	—	79.700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3%, coupon 1.ª série	64.500	64.500	64.500	64.500	64.500	64.500	64.500	64.600	64.600	64.600	64.600	64.600	64.700	—
" 3%, 2.ª série	63.400	63.300	—	63.400	—	—	—	—	63.600	—	—	—	—	—
" 3%, 3.ª série	67.100	67.300	67.100	—	—	—	—	67.100	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	157.000	157.000	157.400	158.000	—	158.300	158.300	158.800	159.000	—	159.500
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	131.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	97.000	97.000	—	—	—	—	97.000	—	97.200	—	—	97.300	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	63.400	63.500	64.600	64.500	65.500	66.000	66.200	66.200	66.30	66.200	65.500	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon	59.800	59.800	—	59.700	—	60.300	60.500	—	60.500	60.500	60.500	60.500	60.500	—
Companhia Atraves d'Africa	—	—	88.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.200	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	50.000	50.200	50.300	—	50.700	—	50.800	—	—	—	50.400	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	16.000	—	—	—	—	—	—	—	16.150	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	61.500	61.500	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	86.000	—	—	—	79.400	—	79.000	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	65	—	—	—
Paris : 3% português 1.ª série	65,25	65	65	—	—	—	—	—	—	65	65	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port	—	—	350	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	42,50	42	41	40,25	—	—	—	41,25	40,50	—	40	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	468	465,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	306	307	306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	323	322	323	322	325	325	321	323	324	320	319	318	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	254	253	252	256	258	258	256	256	256	258	256	256	—	—
Companhia da Beira Alta	294	292	292	292	292	292	287	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	181	184	185	184	185	184,50	184,50	182,25	182,25	181,50	182	—	—	—
Londres : 3%, português	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	—	—
Amsterdam : Obrig. Atraves d'Africa	—	—	88,43	—	—	—	—	87,62	—	88,31	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA			
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
Portuguezas									
Companhia Cam. F. e de ferro Rêde geral	9 Setembro	1.073	4.414.144.000	1.073	4.244.177.000	+169.967.000	4.113.8		

Os Caminhos de ferro do Estado e o Sr. Berthélemy

(Do *Journal des Transports*, de 31 de Agosto ultimo)

«O Sr. Berthélemy, professor da Faculdade de Direito de Paris, e um dos nossos mais eminentes juristas, acaba de publicar a setima edição do seu *Tratado elementar de Direito administrativo*, um trabalho que serve de auctoridade há muito tempo. O auctor juntou alguns complementos às edições precedentes, dos quais um interessa particularmente aos caminhos de ferro.

«O Sr. Berthélemy foi um dos mais convencidos partidários da nacionalização das vias férreas. Modificou muito a sua maneira de ver, como é evidente na seguinte opinião, que o illustre professor introduziu no seu prefácio. «Sobre uma outra matéria, não se devem surprehender de ver combatidas n'este livro ideias que foram defendidas nas edições precedentes. Não mais nos mostraremos favoráveis ao sistema de exploração administrativa dos caminhos de ferro». Não é que o Sr. Berthélemy considere os Caminhos de ferro do Estado menos bem dirigidos do que as redes particulares. «Mas um argumento, que outrora nos parecia a única crítica séria contra o regimen estadual, tomou de repente uma importância tão grande que já não é possível considerá-lo insignificante. Tornou-se preponderante. Não são nem os directores, nem os engenheiros, que administram os caminhos de ferro nacionaes, mas sim, os parlamentares. Demais, isto é inevitável, porque os «ferro-viarios» constituem duzentos mil eleitores. Ninguem procure aqui uma critica vã, d'ordem política, contra um partido ou contra um grupo; todos os partidos são unanimes, todos os grupos se juntam e concordam quando se trata d'obedecer à *vox populi*. Os ministros devem ser os servidores do Parlamento, e o Parlamento, sob todos os aspectos, fez-se o servidor das exigências dos ferro-viarios».

«D'esta ingerencia do parlamentarismo na exploração das redes do Estado, resultou e resulta necessariamente um relaxamento da disciplina, que é incompativel com o bom funcionamento d'uma industria tão complexa e delicada como a dos caminhos de ferro. O Sr. Berthélemy reconhece isto n'uma outra parte da sua obra, em que estuda a intervenção administrativa na industria dos transportes.

«Com uma bella lealdade, comfirmado o seu *mea culpa*, o auctor incrimina «a evidente incapacidade em que se encontra um governo democratico, dominado pela opinião publica, de manter uma disciplina bastante severa n'um pessoal operario tão numeroso».

«No desejo de obter as boas graças e de se assegurarem os boletins d'eleição dos ferro-viarios, os parlamentares não se cansam d'appoiar a anarchia nas redes administradas por conta do Estado, sacrificam o publico immóvel e sem defesa aos agentes batalhadores e syndicados».

Quando é necessário optar «entre a exploração no interesse dos accionistas ou a exploração no interesse dos ferro-viarias, os parlamentares nunca hesitam. Vão para o lado dos revoltados. Sem duvida, diz o professor da Faculdade de direito, podem-se preferir os ferro-viarios, «honrados e modestos trabalhadores», aos accionistas, «que muitas vezes são especuladores e ricos» — as estatísticas estabelecidas pelo Sr. Neumarck provaram o contrario, e é lastimável que o Sr. Berthélemy pareça desconhecer-las, mas «é sobretudo no publico que nós devemos pensar». Ora, o publico «reclama com razão a exploração pelos accionistas, contra os quais o Estado poderá sempre defendê-lo». Notaremos desde já que esta teoria é a que sempre sustentou o Sr. Colson.

«O Estado, pelos seus regulamentos, tem todo o poder sobre os caminhos de ferro de concessão. As Companhias

particulares não podem portanto abusar da situação. Pelo contrario, o publico teme a exploração pelos ferro-viarios, as reivindicações dos quais o Estado parlamentar nunca hesitaria a sacrificá-lo. O Sr. Colson conquistou o Sr. Berthélemy para a sua causa. Só temos a regosijar-nos com isso.

«O Sr. Berthélemy admittiu sempre que os caminhos de ferro devem ser explorados no interesse do publico, isto é, para a maior utilidade do commercio e da industria. «É preciso, proclama elle, procurar, não o proveito a tirar, mas o serviço a prestar». Faremos todas as reservas relativamente á these do auctor do *Tratado de Direito administrativo*. Se não houvesse mais nada a considerar que os serviços a prestar, dever-se-hiam multiplicar as vias-férreas, de modo a servir todas as povoações, sem se procurar saber que receitas se poderiam recolher, e contribuir-se-hia a sobre-carregar o orçamento com despesas consideraveis. Não hesitamos em declarar que isso seria, não só fazer industria retrograda, mas também má administração. Já foram criadas demasiadas linhas improdutivas, porque, sob o pretexto de «serviços a prestar», era preciso satisfazer interesses políticos.

«Não ha razão nenhuma para que o Estado não encare a industria dos caminhos de ferro como a dos phosphoros, que elle monopolizou, e não procure aumentar receitas que lhe são cada vez mais indispensaveis, com o voto de leis «humanitarias», com que é preciso saldar a conta.

«A verdade é que os Caminhos de ferro devem servir os interesses do publico e os das collectividades—Estado ou accionistas—que facilitaram o seu estabelecimento. Porém, não é assim: «Infelizmente a experiência encarregou-se de nos demonstrar que o Estado—isto é, os governantes—sob a pressão fatal das Camaras, era impotente para defender o interesse publico contra o interesse particular dos ferro-viarios». E o Sr. Berthélemy foi obrigado a perguntar a si proprio, com o publico, lesado e troçado, qual seria o sistema preferivel, se o da exploração dos accionistas ou da dos ferro-viarios. Depois de refletir, pronunciou-se: «evidentemente, é o primeiro sistema que nos oferece menor risco». E a razão é muito simples.

«Provido do direito de fiscalização sobre as Companhias particulares, o Estado pode facilmente oppôr-se a todos os abusos d'estas Companhias, agora que elle está na impossibilidade de se defender contra 240:000 ferro-viarios, que teem por advogados os parlamentares.

«Observemos, alem d'isto, com o Sr. Berthélemy, que os parlamentares são comerciantes detestaveis. «Que se pensaria d'uma industria particular que juntasse 56 milhões de novos emprehendimentos quando tem, noutras encargos, 26 milhões de perdas a deplorar?»

«A nacionalização dos Caminhos de ferro não poderia ser vantajosa «senão nos paizes onde os eleitos do suffragio universal não sejam senhores absolutos do Poder executivo».

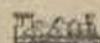
«Como não se pôde pensar em transformar o regimen actual do paiz, que conviria fazer para aliviar o Estado industrial dos entraves politicos «que o reduzem á impotencia?» Muito simplesmente, aplicar aos Caminhos de ferro do Estado methodos experimentados na exploração dos Caminhos de ferro particulares. O Sr. Baudin, em 1911, pediu ao Senado que consuisse a administração das redes do Estado a um Conselho technico e commercial, gozando d'uma liberdade completa, mas, não obstante, submetido á fiscalização dos Poderes publicos.

«O Sr. Carlos Dumont, de nefasta memoria, recusou associar-se a estas propostas, e constituiu-se um Conselho da Rede «completamente impotente» para que fosse «inofensivo», e um director e dois administradores «à discreção do Ministro». O Sr. Berthélemy censura muito severamente a formação d'esse Conselho «phantasma».

«Elle julga-o «sem prestigio e sem poder», e capaz sómente «de offerecer passes a alguns amigos do Poder».

«Demais, o Sr. Berthélemy, não poupou, n'outro terreno, as suas críticas ao Estado, explorando vias-ferreas. Tanto assim que elle censura à organização financeira da rede do Estado o «constituir uma brecha importante nos principios da nossa legislação orçamental».

«O eminente jurista «desculpa-se» de ter mudado de doutrina. Felicitamo-nos na parte que nos diz respeito, com a conversão do Sr. Berthélemy, e só podemos louvar a nobre franqueza com que elle queimou os seus deuses no dia em que verificou que estes ultimos o tinham desmanteado».



S. Thomé. — O «Diário do Governo» publicou, a 23 de Setembro, o aviso de que, conforme o programma dado, efectuar-se-ha no dia 20 de Dezembro, às 2 horas da tarde, a recepção e abertura das propostas para a execução, por empreitada, dos estudos das directrizes dos traçados das vias-ferreas da Cidade a Monte-Café, de Quisindá ao Valle do Rio Abbade, do Cruzeiro da Trindade a Trás-os-Montes, e da roça Ió-Grande à Angra das Angolares, todas em a ilha de S. Thomé.

Os cadernos de encargos podem ser vistos na 4.^a Repartição da Direcção geral das Colónias, todos os dias úteis, das 11 ás 4 horas da tarde.

O deposito provisório é de 200\$000.

Malange. — Os comerciantes e agricultores do planalto da Lunda anseiam pelo prolongamento d'este caminho de ferro, não só como instrumento de penetração na Lunda, como para beneficio da agricultura do planalto, que de dia para dia se vae tornando florescentissima. A descida da vertente oriental da serra, pelo rio Bale, deve vir a ter cerca de 30 kilómetros, com um traçado que cortará muitos contrafortes e ravinhas, mas em que o distinto engenheiro, Sr. Armando de Andrade, director do caminho de ferro, espera obter um bom perfil longitudinal, fugindo a obras de arte importantes ou dispendiosas.

Mossamedes. — O governador do distrito de Mossamedes, acompanhado pelos engenheiros d'este caminho de ferro, Srs. Amorim e Valente, percorreu a estrada dos carros *boers*, desde a villa Arriaga (kilometro 170) até o Lubango. Parece que o traçado, seguindo este caminho, seria preferivel, por offerecer condições mais economicas, ao traçado já estudado, na vertente do Chella.



Hespanha

Trata-se de construir um novo caminho de ferro, nas Baleares, o qual, partindo de La Puebla, passará por Muro, Santa-Margarita, Maria, Briañy, Manacor, San-Lorenzo, San-Servera, Artá e Capdepera.

O caminho de ferro, tambem nas Baleares, Inca-Alcudia-Pollença la Puebla, deve ter sido inaugurado n'este ultimo Setembro.

Foi apresentado, no ministerio do Fomento, do vizinho reino, um projecto acompanhado da respectiva fiança, sollicitando a concessão de um tremvia com motor electrico, em Barcelona, desde La Rambla de la Cataluna até Pedralbes, passando pela avenida Diagonal e pelo passeio de Pedralbes.

Espanha. — A concessão do tremvia de Renteria à fronteira francesa, foi annullada, segundo se vê pela *Gaceta de Madrid*, de 3 de Setembro ultimo. Havia sido outorgada à Companhia do Tremvia de São-Sebastião a Tolosa.

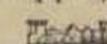
Espanha. — O numero de 16 de Setembro ultimo, da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, de Madrid, traz em um appenso de oito páginas, o «Regulamento provisório para a applicação da lei dos Caminhos de Ferro secundários e estratégicos», do paiz vizinho.

Bolívia

Para a exploração das famosas minas de estanho, pertencentes ao chamado «Rei do estanho», Simão J. Patino, proceder-se-ha à construcção de uma via-ferrea de cerca de 100 kilómetros de extensão, de via ampla normal, e cujo custo andará por uns 2.000 contos de reis.

A construcção d'este caminho de ferro, bem como a de todo o seu material fixo e circulante, foi adjudicada à conceituadíssima firma alema Orenstein & Koppel, que se comprometeu a terminar todos os trabalhos n'um prazo relativamente curto.

A firma Orenstein & Koppel, de Berlim, tem como representante em Lisboa, o Sr. Arthur Koppel, R. do Commercio, 128, 1.^o



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Construcção da linha do Sado

No dia 22 do corrente mez pelas 12 horas, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico, para a adjudicação da empreitada de construção e montagem de um tramo metallico de taboleiro inferior de 30^m.0 para a ponte sobre a ribeira de Garvão, da linha do Sado.

Para ser admittido à licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 1125500 reis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu deposito provisório até à percentagem necessaria para perfazer 5% da importancia total da adjudicação.

Todos os depositos provisórios devem ser feitos até às 15 horas do dia 21 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, largo de S. Roque, 22, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias úteis, das 10 ás 16 horas.

CALDEIRAS

J. & A. Niclausse, desejam vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhes foi concedido pela patente N.^o 7385, e pelo additamento de 4 de Fevereiro de 1911, para «systema de caldeira».

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

Alexandre Fontes

GRALHOS DE PENNADAS

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

Pedidos à 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 à illustre colonia brasileira. Domingos, *matinées* com programmas escolhidos para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chazarra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortáveis e asseados—Magníficas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnífico parque para recreio—Illuminação eléctrica—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 inexcáveis comodidades e asseio; tratamento recomendável—Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Caminhos de Ferro Portuguezes			Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.							
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Alfarelos	Pampilh.	Alfarelos	Lisboa	Evora	Lisboa	Regoa	Vidago	Regos					
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		8 50	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	o 1 35	5 10	
6 50	7 21	7 55	8 30	11 45	12 28	1 30	2 14	Figueira	Porto	Figueira	Lisboa	1 5	4 25	o 7 36	10 35					
7 50	8 26	8 55	9 30	12 45	1 20	2 45	3 28	Coimbra	Figueira	Coimbra	Regoa	o 6 26	9 26	10 58	2 24	j 8 35	12 26	5 35	9 47	
8 45	9 16	9 25	9 55	3 8	3 51	5 30	6 9	7 20	1 1	11 25	Livração	Amarante	Livração							
9 19	9 49	10 15	10 50	10 52	11 36	12 20	1	7 20	1 1	11 25	10 50	11 24	6 1	6 35	7 5	7 39	4 35	5 9		
10 25	10 56	11	11 35	Mais os da Povoa e V.º Franca.				Coimbra	Louzã	Coimbra	Lisboa	10 20	11 10	7	7 55					
w 3 5	3 35	3 45	w 4 15	Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	12 20	5 25	6 54	7 10	8 35	5 12	5 50	4 15	4 45					
4 30	5 6	5 20	5 55	10 22	11 20	12	12 58	4 50	6 48	11 25	1 3	11 43	12 23	10 30	11 16					
5 20	5 31	6	f 6 30	Mais os de Villa Franca.				Colimbra	Louzã	Coimbra	Lisboa	8 35	3 5	6 30	1 40					
5 50	6 21	6 30	7	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	4 48	6 3	6 18	7 27	5 40	12 45	2	8 15						
6 19	6 49	7 5	7 35	7 2	8 14	5 32	6 44	Porto	Espinho	Porto	Lisboa	8 35	4	6 30	1 40					
6 50	f 7 21	8	8 30	1 44	3 2	7 15	8 35	12 20	1 43	2 50	1 3	5 40	12 55	11 5	8 35					
7 20	IU 7 50	9 45	w 10 15	a 5 9	5 1	8 40	10	4 48	5	5 53	7 10	5	5 40	12 55	11 5	8 35				
7 49	8 19	—	—	5 42	7 4	3 19	4 46	7 37	8 45	9 38	11 30	12 25	10 25	11 18	—					
8 57	w 9 28	—	—	11 53	1 13	9 12	10 35	1 18	2 35	—	Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira	8 35	4	6	1 40	8 40	3 15	1	8 15	
Mais os de Cascaes, excepto os a.			Mais os de Cascaes, excepto os a.				Mais os de Cascaes, excepto os a.				Mais os de Cascaes, excepto os a.				Mais os de Cascaes, excepto os a.					
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	Porto	Ovar	Porto	Beja	Tunes	Beja	Trofa	Fafe	Trofa					
6	7 8	5 24	6 30	5 9	7 10	10 40	12 37	6	7 28	5 30	7 40	7 28	5 5	12 8						
b 7 15	8 6	6 25	7 31	Setil	Vendas Novas	Setil	6	7 28	8	9 30	11 5	Lisboa	V. R.º S.º Ant.	Lisboa	8 35	7 40	9 30	8 15		
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7	Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	6	7 28	8	9 30	11 5	8 35	7 40	9 30	8 15					
b 8 20	9 11	7 50	f 8 55	7 30	11 4	5 35	11 5	12 26	1 33	2 38	3 34	8 35	6 10	10 30	8 15					
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9	5 9	8 8	12 7	5 55	12 40	1 33	2 38	3 34	8 35	6 10	10 30	8 15					
a 9 45	10 21	8 50	f 9 37	—	—	8 40	12 37	5	5 53	7 10	8 6	8 35	6 10	10 30	8 15					
9 50	10 58	a 9 25	10 1	Lisbon-R.	Entrone.	Lisbon-R.	5 9	1 2	6	8 26	8 35	4 45	11 49	12 50						
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22	7 30	11 23	7 40	11 5	2 40	5 1	11 27	c 2 24	8 14	8 26	9 45						
11 20	12 28	b 10 13	11	—	—	5	8 7	6 54	9 25	2 47	5 12	7 10	9 36							
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6	Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.	1 2	1 2	6	8 26	8 35	4 45	11 49	12 50						
w 1 30	2 33	a 12	12 26	a 11 30	2 45	a 7 8	10 52	2 40	5 1	11 27	c 2 24	8 14	8 26	9 45						
a 2 15	w 2 51	b 12 50	1 37	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	5 9	8 36	a 8 39	2 31	8 19	4 50	7 25							
a 2 20	3 28	2 20	3 25	8 30	1 16	7 14	5 55	8 20	10 56	7 20	10 2	8 20	6 10	10 30	8 15					
a 3 25	f 4 16	3 50	4 56	9 30	8 36	a 8 39	2 31	8 20	10 56	7 20	10 2	8 20	6 10	10 30	8 15					
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1	11 26	12 4	3 49	1 13	8 20	10 56	7 20	10 2	8 20	6 10	10 30	8 15					
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7	a 7	12 44	a 5 49	11 44	8 20	11 36	6 35	8 31	8 20	6 10	10 30	8 15					
b 5 15	f 6 36	b 6 20	7 7	d 7 5	e 2 24	7 54	6 15	10 10	8 14	—	7 15	9 11	2 50	4 46						
b 6 15	7 6	6 55	8 1	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	1 2	1 2	6	8 26	8 35	4 45	11 49	12 50						
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6	8 33	b 7 50	8 37	9 31	1 25	2 20	—	9 31	1 25	2 20	—	9 31					
7 25	f 8 33	8 25	9 31	Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	2 25	2 20	—	9 31	1 25	2 20	—	9 31						
a 8 15	8 51	a 9 3	9 36	11 11	7 10	a 2 31	11 28	3 15	5 10	10 35	12 22	8 30	10 20	5 40	7 36					
a 8 30	9 38	9 55	11 1	1 3	10 10	8 30	5 55	8 30	10 20	5 40	7 17	Lisboa	Nine	Campan.	St. Comba	7 15	9 9	1 350	5 46	
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6	1 2	9 48	2 45	11 30	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46					
10	11 8	10 43	w 11 45	1 2	9 48	2 45	11 30	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46					
10 35	w 11 38	11 25	12 31	1 2	9 48	2 45	11 30	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46					
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41	1 2	9 48	2 45	11 30	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46					
11 25	12 33	12 55	j 1 55	1 2	9 48	2 45	11 30	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46					
b 11 55	w 12 45	a 1 35	2 11	Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	1 2	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46					
a 12 50	1 26	—	—	1 2	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46				
b 12 55	1 46	—	—	1 2	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46				
1	2 8	—	—	1 2	1 2	5 12	4 47	3 34	8 30	6 12	4 47	3 34	8 30	6 12	10 30	5 46				
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	11 36	11 50	4 55	a 2 31	11 45	8 40	9 10	c 8 25	9 35	Lisboa	Barreiro	Lisboa	6 25	7	6 35	1 40	8 40	9 35
11 58	12 31	1 53	1 23	10 10	10 33	3 45	a 1 13	c 9 50	10 25	9 55	10 30	11 10	11 45	11 35	12 20	12 32	2 24	3 13	4 10	5 15
2	2 32	2 53	3 21	4 23	12 46	3 34	11 58	c 9 50	10 25	9 55	10 30	11 10	11 45	11 35	12 20	12 32	2 24	3 13	4 10	5 15
3 43	4 15	4 40	5 9	4 23	12 46	3 34	11 58	c 9 50	10 25	9 55	10 30	11 10	11 45	11 35	12 20	12 32	2 24	3 13	4 10	5 15
5 25	6 56	6 43	7 20	4 23	12 46	3 34	11 58	c 9 50	10 25	9 55	10 30	11 10	11 45	11 35	12 20	12 32	2 24	3 13	4 10	5 15
7 55	8 34	9	9 28	4 23	12 46	3 34	11 58	c 9 50	10 25	9 55	10 30	11 10	11 45	11 35	12 20	12 32	2 24	3 13	4 10	5 15
Mais os de Cintra, excepto os a.			Mais os de Cintra, excepto os a.				Mais os de Cintra, excepto os a.				Mais os de Cintra, excepto os a.				Mais os de Cintra, excepto os a.					
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	7 22	8 48	5 27	6 30	8 40	9 15	10 45	11 45	12 46	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	8 35	9 35	10 45	11 45	12 46	13 45
8 36	9 46	7 18	8 21	9 15	10 45	11 45	12 46	11 45	12 51	10 50	12 10	Lisboa-R.	Alfarelos	Lisboa-R.	8 35	9 35	10 45	11 45	12 46	13 45
a 9 24	10 4	7 55	8 58	11 45	12 46	3 34	4 35	5 40	6 48	7 35	8 15	Lisboa-R.	Bica	Lisboa-R.	8 35	9 35	10 45	11 45	12 46	13 45
11	12 6	a 8 30	9 6	11 45	12 46	3 34	4 35	5 40	6 48	7 35	8 15	Lisboa-R.	Montemor	Lisboa-R.	8 35	9 35	10 45	11 45	12 46	13 45
a 12 25	1 1	9 23	10 25	11 45	12 46	3 34	4 35	5 4												



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

4.^a modificação à tarifa especial n.^o 8 de pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Setembro de 1912)

Em vigor desde 1 de Outubro de 1912

O numero V do § 2.^o "Preços Especiais," d'esta tarifa é modificado como se segue:

Expedições de minérios por vagão completo de qualquer estação para as do Barreiro, Setúbal, Portimão, Faro ou Vila Real de Santo António.

H) — Minérios de ferro, pirites e minério lavado — por tonelada e quilometro 5,6 réis
I) — „ „ cobre, arsenico, manganez — por vagão ^(a) tabela n.^o 2 A

Minimo de percurso: 60 quilometros ou pagando como tal.

^(a) Observação: — Os vagões de tipo normal comportam 12 toneladas de carga.

Quando os vagões fornecidos comportarem apenas a carga maxima de dez toneladas o preço do transporte sofrerá a redução de 20%.

Lisboa, 5 de Setembro de 1912.

B n.^o 209

Expediente n^o 1:408

Pel'O Engenheiro Director

J. Abecasis Junior.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

TARIFA ESPECIAL TEMPORÁRIA — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 11 de Setembro de 1912)

Em vigor até 31 de Outubro de 1912

TRANSPORTE DE ADUBOS QUÍMICOS

POR VAGÃO COMPLETO DO MÍNIMO DE 10.000 KILOS, OU PAGANDO COMO TAL

Preços das estações abaixo indicadas para quaisquer estações das linhas do Sul e Sueste
álem de Vendas Novas

(Via Setil-Vendas Novas)

Estações de procedencia	Caminhos de Ferro Portugueses		Sul e Sueste
	Por tonelada	Por tonelada e quilometro	
Lisboa-Caes dos Soldados (Terra ou Mar), Braço de Prata ou Povoa	740 réis		
Alcantara (Terra ou Mar) ou Caes de Santos	800 réis		6 réis

Condições

1.^a — Aos preços da presente tarifa acrescem as respectivas despezas de manutenção e transmissão.

2.^a — São concedidos 8 dias d'armazenagem gratuita nas estações de chegada.

3.^a — Esta tarifa será aplicada de oficio a quaisquer remessas que estejam nas condições por ela exigidas se dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não reclamar por escrito na nota d'expedição a aplicação d'outra tarifa.

Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições gerais d'aplicação das tarifas especiais e bem assim as das tarifas gerais de cada Administração.

Lisboa, 12 de Setembro de 1912.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste***Aviso ao Publico****Ramaes das minas de Nogueirinha e Alvito**

As distancias correspondentes a estes ramaes, quando se trate dos transportes de minérios a que se refere a condição 9.^a da 2.^a modificação á tarifa especial n.^o 8 de pequena velocidade, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, são as seguintes:

	Nogueirinha	Alvito
De Vendas Novas	39 quilometros	64 quilometros
De Barreiro	95 »	120 ,

Quando se trate do transporte doutras mercadorias, quer se aplique a tarifa geral ou as especiaes internas, a taxa a aplicar á mina da Nogueirinha é pelo percurso desde ou até Casa Branca e mais 6 quilometros; e á mina de Alvito, (mas só por vagões completos, ou pagando como tal), pelo percurso desde ou até Villa Nova e mais 9 quilometros.

Ficam anuladas pelo presente Aviso, as distancias indicadas no Aviso ao Publico B. n.^o 2126 de 12 de Agosto de 1912.

Lisboa, 25 de Setembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director

Ferreira de Mesquita

B. 2137

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.^o 641

950 exemplares