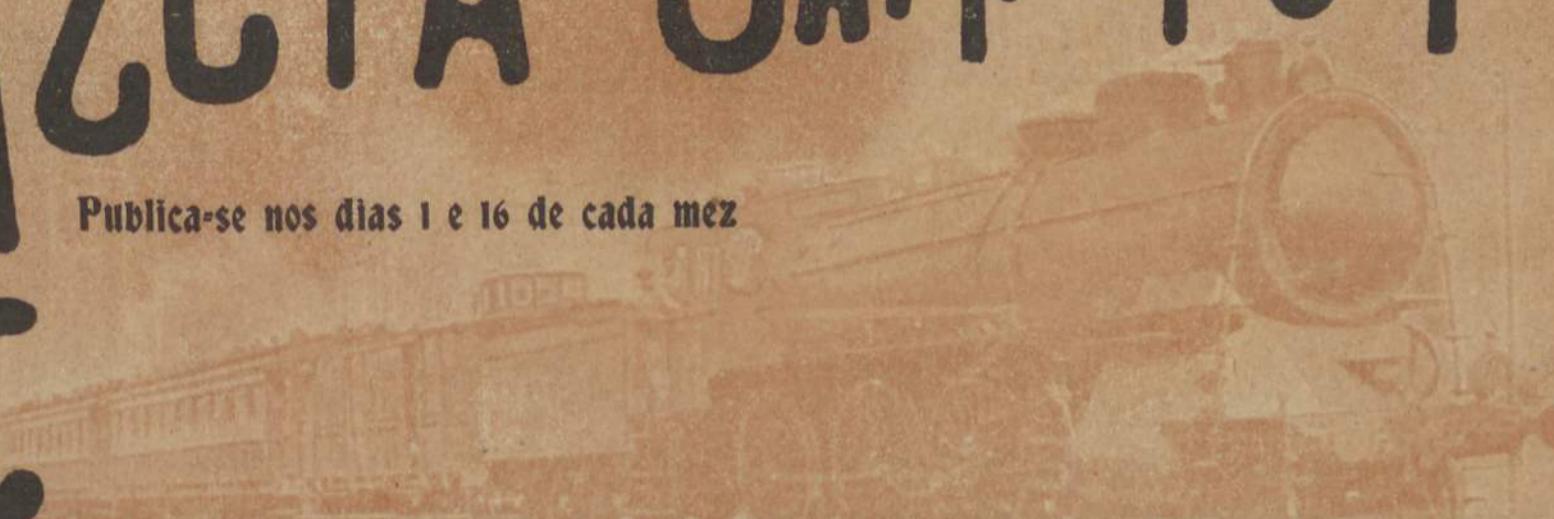


# AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

FUNDADA  
EM  
1888

DISTRIBUE, COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem 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)

## Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Proprietario-Director — L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
Engenheiro-Consultor — Antonio Carrasco Bossa, Sub-Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## REDACTORES:

Caminhos de Ferro — J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira

Engenharia em geral, Commercio e Industria — José Maria Mello de Mattos, engenheiro, Chefe de secção da Propriedade Industrial

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
Secretario da Redacção — Alexandre Fontes, capitão d'infantaria

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro



## 26.º ANNO — 1913



Redacção, Administração e Typographia

48, Rua Nova da Trindade, 1.º — LISBOA

Telephone n.º 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

## PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORtUGAL E COLONIAS, Anno 2\$50 (2\$500 rs.) — SEMESTRE 1\$40 (1\$400 rs.)

Allemania .....	14,40 marcos	Inglaterra .....	£ 0-14-6
Austria .....	7,20 florins	Estados-Unidos .....	3,50 dollars
Belgica .....	18 francos	França .....	18 francos
Brasil (moeda fraca) .....	12\$000 réis	Italia .....	18 liras
China .....	2,5 taeis	Japão .....	7,8 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia .....	13 krónes	Russia .....	8 rublos
Espanha .....	18 pesetas	Suissa .....	14,60 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples \$12 cent. (120 rs.) atraizado, o duplo, annexos \$01 cent. (10 rs.) por folha

## Annuncios

	Anno ou 24 n. <sup>os</sup>	Semestre ou 12 n. <sup>os</sup>
Pagina .....	60 esc.	40 esc.
Meia pagina .....	40 »	25 »
Quarto de pagina .....	25 »	13 »
Oitavo de pagina .....	13 »	7 »

# ÍNDICE

— DOS —

## ARTIGOS e SECÇÕES do 26.º ANNO — 1913

Abertura do Canal do Panamá.....	171	Commercio (O) nos Tropicos.....	187	Impostos em Inglaterra, nos automóveis.....	43
<b>Agenda do Viajante</b> , ultima pagina de todos os numeros.		Companhia Através d'Africa, relatorio do Conselho de Administração, 30, 46, 62, 78, 94 e.....	140	Indice do 1.º anno.....	383
Alma Negra .....	59	Companhia da Beira Alta — Relatorio do Conselho de Administração — Assembleia geral, 174; 194, 210 e	226	Jardim Zoologico.....	204
Alta (A) educação commercial dos empregados dos caminhos de ferro, por <i>Mello de Mattos</i> .....	314	Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio do Conselho de Administração — assembleia geral, 174; 194, 211, 226, 242, 258, 274, 290, 306, 322, 338 e....	354	Ligações (As) ferro-viarias das futuras installações marítimas do Porto, por <i>Ricardo Spratley</i> .....	165
Applicação dos cabos subterraneos nos caminhos de ferro de tracção electrica.....	224	Companhia do Porto á Povoa e Famalicão.....	240	Linha de Portalegre, 123, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 181 e.....	220
Arbitragem obrigatoria, 187 e.....	299	Concurso de motores para a aviação na Alemanha.....	28	Linha do Valle do Vouga.....	267
Arbitragem (A) obrigatoria na Nova Zelandia .....	334	Conferencia (A) de Algeciras.....	315	Linha (A) ferrea himalaiana de Darjeeling, por <i>Mello de Mattos</i> (Ill.).	294
<b>Arrematações</b> , 15, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 147, 163, 179, 195, 211, 227, 243, 259, 275, 290, 307, 323, 339, 355, 370 e.....	386	Conferencia internacional da hora. Congresso de Engenheiros Consultores e Peritos, 207 e.....	22	Linha ferrea postal de Londres....	350
Asia (Pela) Menor.....	204	Conluios de Empresas de Navegação, por <i>Mello de Mattos</i> .....	285	<b>Linhos estrangeiras</b> : 15, 30, 43, 63, 78, 94, 110, 127, 147, 163, 178, 191, 210, 223, 239, 258, 274, 288, 306, 322, 335, 352, 367 e.....	384
Ayamonte a Huelva, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ♦ 81, 283 e.....	345	Conquista (A) dos Alpes, por <i>Mello de Mattos</i> (illust.) 343 e.....	359	<b>Linhos portuguezas</b> : 14, 28, 43, 59, 78, 91, 107, 126, 143, 162, 178, 191, 210, 223, 239, 258, 274, 288, 304, 322, 335, 351, 366 e.....	384
<b>Bibliographia</b> :		Contabilidade ferro-viaria, por <i>Mello de Mattos</i> .....	98	Locomotivas gigantes.....	386
«Annuario Commercial» para 1913	91	Cotação comparada mensal e anual dos fundos portuguezes em 1912.....	26	Loetsberg (No).....	75
«Brazil-Ferro-Carril».....	75	Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 145, 161, 177, 193, 209, 225, 241, 257, 273, 289, 305, 321, 337, 353, 369 e.....	385	Lourenço-Maiques.....	87
«Diario de Noticias» .....	14	Doenças dos ferro-viarios, por <i>Mello de Mattos</i> , 215 e.....	231	Madrid-Zaragoza-Alicante.....	171
«Em prol da amnistia».....	110	Dourão e Leixões, por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	♦ 149	Maneira prática de descobrir as ondas hertzianas.....	242
«Illustração Catholica».....	233	Dynamo (O) mais pequeno do mundo	157	Marinha Mercante, por <i>Mello de Mattos</i> , 19 e.....	319
«Les chemins de fer français à l'Exposition de Gand, 1913»....	306	Electricidade da Suecia á Dinamarca	39	Melhoramentos marítimos no Montenegro, por <i>Mello de Mattos</i> (Ill.)	167
«Manual do Viajante».....	272	Electricos (Os) no Chiado, 173 (ill.)	200	Navegação para as Colônias.....	126
«Orthoepia e Orthographia».....	103	Emigração (A) italiana nos Estados Unidos.....	62		
«Relatório d'o Instituto dos Cegos no Porto».....	240	Emprego do cartão nas carruagens dos Caminhos de ferro.....	103		
«Sunny Portugal» (O Portugal do Sol).....	75	Energia (A) Electrica no Rio de Janeiro, por <i>Mello de Mattos</i> .....	183		
«Trabalhos Geodesicos e Topographicos».....	207	Ensino (O) technico na Alemanha.	350		
Bilhetes circulatorios — Brindes aos nossos assignantes, 252, 261 e...	283	Estação (A) de Lagos, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	♦ 357		
<b>Boletim Commercial e Financeiro</b> :		Estatística dos Caminhos de ferro.....	144		
12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 144, 160, 176, 196, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e		Estatística dos Caminhos franceses em 1909, por <i>Mello de Mattos</i> , 35 e	250		
Bordoadas de Cego, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 202 e.....		Estatística dos Caminhos de ferro franceses em 1910, por <i>Mello de Mattos</i> .....	66		
Brindes e calendarios.....	238	Estatística dos Caminhos de ferro Portuguezes de 1877-1910, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 129 e.....	144		
Cabrea (Una) colosal .....	30	Estreitamento (O) da via nos caminhos de ferro peninsulares, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 271, ♦ 277, ♦ 293, ♦ 309 ♦ 325 e.....	345		
Caixas de Reformas, 89, ♦ 97, 146 e	224	Excursões aos domingos.....	254		
Caixeiros viajantes.....	162	Excursão a Guadalupe.....	363		
Caminho (O) de ferro de Benguella por <i>J. Fernando de Souza</i> .....	156	Facilidades necessarias, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	♦ 229		
Caminho de ferro de Penalvel á Lixa	♦ 213	Formulas de cortezia na correspondencia commercial.....	315		
Caminhos de ferro e agricultura, por <i>Mello de Mattos</i> .....	313	Futura (A) exposição de Barcelona.	304		
Caminhos (Os) de ferro na America do Norte.....	247	Futura (A) exposição do Panamá-Pacifico.....	255		
Caminhos (Os) de ferro na Belgica e na Suissa.....	287	Futuro (O) transahariano.....	85		
Caminhos de ferro do Estado, 187 e	23	Gaz (O) nos automoveis.....	335		
Caminhos (Os) de ferro franceses..	319	Gelo industrial.....	71		
Caminhos (Os) de ferro inglezes em 1912.....	314	Guia dos caminhos de ferro.....	204		
Caminhos (Os) de ferro portuguezes em 1912, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	299	Habitações economicas, por <i>Mello de Mattos</i> .....	278		
Caminhos (Os) de ferro da Povoa e de Guimarães, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ♦ 245 e.....	♦ 2	Horario dos comboios, ultima pagina de todos os numeros.			
Camões em Paris.....	262	Idiomas universaes, por <i>Mello de Mattos</i> .....	51		
Canal (O) do Panamá, 330 e.....	303				
Canal (O) do Panamá e as suas consequencias economicas.....	370				
Carros electricos de Lisboa (vide Tracção).....	238				
Carreiras de automoveis.....	235				
Cartas do estrangeiro.....	237				
<b>Carteira dos Accionistas</b> : 11, 60, 76, 92, 108, 124, 144, 160, 176, 192, 208, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e	384				
Casa (A) R. Wolf .....	363				
Centenario (O) da locomotiva.....	365				
Comboios internacionaes, por <i>G. M. «Commercio (A) do Porto</i> .....	286				
	27				

# ÍNDICE

XXXVI.—Final de viagem — Um passeio marítimo por 6 contos..	222	72, 88, 104, 120, 140, 157, 172, 188, 205, 221, 236, 251, 268, 284, 300, 316, 332, 347, 364 e.....	380	Classificação geral (1.º additamento) 601
I.—Pelo Midi a Béziers—Châtel-Guyon .....	317	Volta (A) ao mundo pela telegraphia sem fios.....	334	Serviço combinado com a exploração do Porto de Lisboa..... 602
II.—Vichy — Lyon — Genebra — Londres em Dijon.....	349			Serviço de camionagem em Lisboa..... 606
III.—Dijon monumental—Chegada á capital da França.....	382			Tarifa de camionagem em Lisboa..... 606
Nova (A) estação terminus em Nova York, 55 e.....	255	<b>PARTE OFICIAL</b>		Annexo á tarifa de transportes a domicilio..... 606
Novas (As) carruagens da Companhia da Beira Alta (illustrado) ..	8	<b>Legislação por linhas</b>		Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem..... 606
Novas locomotivas para expressos, 71 e.....	86	Barreiro a Cacilhas..... 101		Additamento á classificação geral..... 615
Novo canal na Ilha de Cuba.....	14	Beira Alta..... 233		Aviso sobre expedições para Hespanha..... 615
Novo (O) material das linhas portuguezas por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illust.).....	◆ 57	Beira Baixa, 133 e..... 296		Aviso sobre a linha de Valença a Monsão..... 618
Novo sistema de caminhos de ferro	14	Foz-Tua a Mirandella, 69 e..... 250		Classificação geral (6.º additamento) 618
Orçamento da Companhia Portugueza.....	◆ 65	Loanda a Malange..... 297		Aviso sobre Aveiro-Canal..... 619
Pequena (A) propriedade, por <i>Mello de Mattos</i> .....	151	Mirandella a Bragança, 69, 250 e... 265		Aviso sobre direitos de importação..... 620
Pessoal da Companhia Portugueza.....	271	Moçambique, 155 e..... 267		Aviso sobre a linha de Espinho a Vizeu..... 620
Ponte (Uma) gigantesca.....	103	Paialvo a Thomar .....		Despesas accessórias (1.º additamento)..... 621
Ponte (Uma) notável, por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illust.) ◆ 17 e.....	◆ 33	Penafiel .....		Importação em Hespanha..... 621
Portimão a Lagos, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	◆ 197	Penafiel á Lixa..... 345		<b>Beira Alta</b>
Porto (O) de Antivari, por <i>Mello de Mattos</i> .....	198	Portalegre, 37, 117, 217 e..... 377		<b>Grande velocidade:</b>
Porto de Leixões, 69, 87, 141 e....	234	Portimão a Lagos..... 200		N.º 2, (3.ª ampliação)..... 645
Primeiros (Os) tremvias.....	187	Quelimane, 217 e..... 297		N.º 3, (2.ª " )..... 601
Progressos (Os) na Coreia, por <i>Mello de Mattos</i> .....	375	S. Thomé..... 54		N.º 3, (3.ª " )..... 609
Proposta de lei importante.....	56	Santa Comba a Vizeu, 69 e..... 250		N.º 8, (1.ª " )..... 607
Questão (A) do S. Gothardo.....	107	Sul e Sueste..... 155		N.º 11, (ampliação)..... 601
Quinquagenario do primeiro metropolitano do mundo.....	75	Thomar á Nazareth, 134, 200, 265 e... 281		N.º 14, Vagões frigoríficos..... 622
<b>Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 145, 161, 177, 193, 209, 225, 241, 257, 273, 289, 305, 321, 337, 353, 369 e....</b>	385	Torres Vedras á Figueira e Alfarellos, 6 e..... 296		<b>Pequena velocidade:</b>
Rede (A) hespanhola em 1912.....	62	Valle do Vouga, 69, 85, 104, 134, 139, 155, 200, 233, 250, 265, 296 e		N.º 5, (7.ª ampliação)..... 615
Relatório geral da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, II parte.....	366	<b>Legislação diversa</b>		N.º 19, Minérios em bruto..... 607
Reversão justificada, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	◆ 49	Accordãos do Tribunal arbitral sobre Reclamações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes..... 154		<b>Diversos:</b>
Segurança (A) nos Caminhos de ferro .....	386	Bilhetes de identidade..... 283		Declaração de um vagão de..... 610
Serviço (O) postal na Belgica.....	54	Caixa Económica dos Empregados dos Cam. de Ferro Portuguezes..... 233		Aviso sobre estacionamento de vagões..... 623
Serviços (Os) rápidos Porto-Paris, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	◆ 341	Circulação de comboios na Companhia Portugueza..... 133		<b>Sul e Sueste</b>
«Sierra (O) Nevada».....	23	Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado..... 200		<b>Grande velocidade:</b>
Sonho (O) do Pharaó, por <i>Mello de Mattos</i> .....	83	Construção de linhas em África..... 200		N.º 1, (7.ª ampliação)..... 640
Tarificação (A) dos vagões.....	362	Emprestimo de 4.300.000 escudos..		N.º 1, Recovagens e generos frescos..... 617
Telegraphia (A) sem fios e a guerra	14	Expropriação por utilidade pública 38 e..... 135		N.º 6 (1.ª ampliação)..... 609
Tracção (A) eléctrica em Lisboa, 173 (illust.) 200, 234, 365 e por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	◆ 373	Modificação da Tarifa Geral de Transportes..... 53		N.º 7 (3.ª " )..... 608
Trafego internacional, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	◆ 113	Modificação no Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado..... 185		N.º 10, Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos..... 618
Trafego internacional e turismo.....	352	Nomeação de funcionários..... 170		<b>Pequena velocidade:</b>
Transporte de generos damnificáveis, nos Estados Unidos.....	39	Regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, 101 e..... 117		N.º 3 (3.ª ampliação)..... 619
Transporte de peixe em França.....	351	Vencimento do pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado..... 200		N.º 8 (5.ª " )..... 605
Transportes (Os) de mercadorias que não podem esperar, por <i>Mello de Mattos</i> .....	269	<b>TARIFAS DE TRANSPORTE</b>		N.º 8 (6.ª " )..... 608
Tractado (O) de comércio com a Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i> .....	298	<b>Distribuidas com os números abaixo</b>		N.º 8 (7.ª " )..... 615
Tunnel (O) do Canal, por <i>Mello de Mattos</i> .....	347	<b>Caminhos de Ferro Portuguezes</b>		N.º 8 (8.ª " )..... 617
Tunnel (O) da Mancha, por <i>Mello de Mattos</i> .....	328	<b>Grande velocidade:</b>		N.º 8 (9.ª " )..... 619
Tunnel (Um) monstro na Alemanha do Sul.....	54	N.º 1, Ácido carbonico comprimido..... 616		N.º 9 (4.ª " )..... 618
Turquia, França e Alemanha.....	287	N.º 7-bis, Bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para viagens de regresso aos domingos e dias de feriado nacional..... 616		N.º 10 (5.ª ampliação)..... 619
Uma hora a menos entre Luxemburgo e Paris.....	159	N.º 27, Vagões frigoríficos..... 617		N.º 11 (14.ª " )..... 617
Vapor (O) «Lutetia».....	383	N.º 318, Serviço de reembolsos em remessas entre Portugal e França 614		N.º 13 (7.ª " )..... 611
Vapor «Moçambique».....	87	<b>Pequena velocidade:</b>		N.º 101 (2.ª " )..... 614
Ventilação (A) do Central London Railway.....	30	N.º 2 (1.º additamento)..... 601		<b>Diversos:</b>
<b>Viagens e transportes:</b> 7, 24, 40, 55,		N.º 7, 10 e 11 (1.º additamento)..... 605		Transporte de bagagens e mostruário de caixeiros viajantes..... 604
		N.º 8 (2.º additamento)..... 618		Bilhetes e transportes de bagagens dos caixeiros viajantes..... 608
		N.º 11 (2.ª ampliação)..... 616		Additamento ao art. 15º da tarifa de despesas accessórias..... 609
		N.º 104, Minério de urâno em bruto..... 615		Segundo additamento ao mesmo artigo..... 609
		N.º 207, Baterias de acumuladores eléctricos..... 619		Additamento á tarifa de despesas accessórias..... 610
		N.º 404, Mercadorias diversas..... 622		Tarifa de despesas accessórias (1.ª modificação)..... 611
		M. L. n.º 1 (ampliação)..... 617		Classificação geral de mercadorias (additamento)..... 617
		N. B. n.º 6, Frutas verdes..... 624		Aviso sobre a nova tarifa geral..... 618
		P. N. n.º 11 (14.ª ampliação)..... 617		Classificação geral (1.º additamento)..... 618
		<b>Minho e Douro</b>		Tarifa geral para transportes..... 619
		<b>Diversos:</b>		Classificação geral (2.º additamento)..... 619
		Aviso sobre serviço combinado com o Valle do Vouga..... 601		Tarifa de transporte fluvial (1.ª modificação)..... 620
				<b>Mínho e Douro</b>
				<b>Pequena velocidade:</b>
				N.º 101 (2.ª ampliação)..... 616
				P. n.º 3 (ampliação)..... 618
				P. H. n.º 2 (additamento)..... 615
				<b>Diversos:</b>
				Classificação geral (1.º additamento) 621

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 26.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 601

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Janeiro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphicico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso: 1.º additamento á classificação geral (P. V.); Aviso: 1.º additamento á tarifa especial interna (P. V.); Aviso: Serviço combinado com os C. de F. do Valle do Vouga.

Beira-Alta — Ampliação á tarifa especial n.º 11 (G. V.); 2.ª ampliação á tarifa especial n.º 3 (Salões-camas).

Resto e índice, da collecção de 1912.

## SUMMARIO

	Paginas
Os caminhos de ferro portuguezes em 1912, por J. Fernando de Sousa	2
Conselhos de Empresas de Navegação, por Mello de Mattos	4
Parte Oficial. — Decreto de 24 de Dezembro de 1912, pelo Ministerio do Fomento	6

	Paginas
Viagens e Transportes	7
As novas carruagens da Companhia da Beira Alta (Illustrado)	8
Notas de viagem. — XXIII — (Illustrado) — Bethlem. — O berço de Jesus. — Um convento industrial. — O tumulo dos Reis. — Jericó, o Jordão e o Mar-Morto. — Um banho desagradável.	9
Jules Meecús	11
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	11
Boletim Commercial e Financeiro	12
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	13
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis	13
Diário de Notícias — Natal de 1912	14
Novo sistema de caminhos de ferro	14
Novo canal na ilha de Cuba	14
A telegraphia sem fios e a guerra	14
Linhos portuguezas. — Penafiel à Lixa — Torres-Figueira a Alfarellos — Garregado à Merceana — Valle do Vouga — Beira Alta — S. Thomé	14
Linhos estrangeiras. — Hespanha. — Belgica	15
Arrematações	15
Agenda do Viajante	16
Horário dos comboios	16



## UM QUARTO DE SÉCULO

Com o numero passado completou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* esta bonita edade.

Vinte e cinco annos, viante e cinco volumes de 400 paginas, formam já um grosso tomo que ocupa toda uma prateleira da estante, como o podem atestar alguns, não poucos, dos nossos assignantes que conservam a collecção encadernada desde o 1.º numero.

Especialmente a esses que, desde a apparição do nosso jornal, nunca deixaram de o proteger, manifestamos aqui o nosso agradecimento, extensivo aos que, durante esse longo periodo, se tem aggreiado, concorrendo todos para que esta revista continue e prospere, como tem sucedido.

Desde o primeiro numero tambem, se manteem os contractos que temos com o Ministerio, as Direcções das linhas do Estado e as das Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes, Beira-Alta, Nacional, Salamanca à Fronteira e Através d'Africa, pelos quaes esta *Gazeta* é considerada o seu orgão especial de publicidade, de todas as leis e disposições officiaes, sobre caminhos de ferro, emanadas do ministerio do Fomento, e de tudo que se refere a tarifas e relações commerciaes com o publico, no que respeita ás diferentes administrações ferroviarias.

A renovação d'estes contractos, por vinte e cinco vezes, por parte das Companhias, sem a menor hesitação; por seis vezes, com o Ministerio das Obras Publicas, hoje do Fomento, sendo a ultima já no actual regimen, é prova cabal de que temos tido a felicidade de manter o jornal n'uma orientação que a todos agrada.

Os jornaes de caminhos de ferro ou são absolutamente technicos, como a *Revue Générale*, a *Railway Gazette*, a *Railway Age*, ou exclusivamente financeiras, como o *Journal des Chemins de fer*, ou especialmente proficionaes, como o *Ferroviario*.

O nosso é um mixto de tudo isto e mais alguma coisa: ao mesmo tempo que interessa ao engenheiro, ao technico, ao financeiro, tem valor para o comerciante porque lhe distribue as proprias tarifas officiaes, e lhe facilita a sua comprehensão, necessaria ao seu negocio; e a par da sua leitura ser útil ao grande industrial, não o é menos ao funcionario da via ferrea porque lhe dá muitas noções de sã doutrina que lhe aproveitam ao desempenho do seu servico. E' assim que entre os nossos subscriptores contamos, a um tempo, pessoas das mais elevadas e das mais modestas posições sociaes.

Vinte e cinco annos são já garantia mais que bastante de que assim procederemos no futuro; inutil pois fazer promessas.

E porque não costumamos fazê-las, sem a certeza de as poder cumprir, apenas, como allusão, diremos que abrigamos a esperança de, por meio de uma combinação de difícil execução mas que esperamos poder pôr em prática em breve, oferecermos aos nossos assignantes e annunciantes, exclusivamente, vantagens materiaes de tal importancia que nenhum outro jornal o poderá fazer.

Para isso trabalharemos com o prazer de quem, sendo grato, busca meio de manifestar a sua gratidão a quem tanto lh'a merece.

O Director.

# Os caminhos de ferro portugueses em 1912

O trabalhador, que dia a dia labuta paciente em fabrica de vulto, sente a espasos a necessidade de relancear a vista, n'um momento de repouso, pela obra realizada, comparando-a com o objectivo que se proposera e cobrando alento para a sua penosa tarefa.

Como os individuos, tambem é natural que as nações procurem fazer de tempos a tempos o balanço da obra collectiva, considerada quer na complexidade do conjunto, quer n'uma das formas restrictas que a actividade nacional reveste. E que fim de periodo mais proprio para esses exames de consciencia que o d'essa corôa de dias (segundo uma bella imagem antiga), que se chama o anno?

Vejamos, pois, o que em materia de caminhos de ferro accusa o nosso balanço annual.

Começemos pelo que respeita á construcção de linhas. Dir-se-hia que se fosse desenterrar do tumulo do heroë macedonio a famosa espada de Alexandre para cortar varios nós gordios, que os nossos estadistas não procuravam desatar. Ou por enferrujada; ou porque a entregassem a mãos pouco exercitadas, foram incertos os golpes vibrados e por isso a custo se cortaram os nós sem a rapidez e pericia dos feitos de Alexandre. Senão, vejamos.

Esteve durante alguns annos paralysada a construcção da linha do Valle do Vouga. A rasgada iniciativa de M. Mercier arcou com as dificuldades e conseguiu superá-las, obtendo os meios financeiros necessarios, mediante uma prorrogação de prazo. Concedeu-a o Governo provisorio, obtendo o compromisso da construcção em determinado prazo, depois da approvação, do projecto de 80 kilometros que faltava construir.

Foi este apresentado pontualmente na data fixada, e obteve o beneplacito do Conselho Superior, mas o caci quisimo regional teve artes de pesar na balança politica, pretendendo fazer prevalecer absurdas pretenções locaes sobre o interesse geral e a opinião competente dos technicos.

Surgiu a peregrina ideia de confiar o exame do litigio a uma commissão especial com larga representação de commissões parochiaes, não figurando n'ella quem ia empregar alli importantissimos capitaes mediante garantia parcial, apenas. Felizmente a integridade e energia do elemento technico e especialmente do engenheiro que presidia á commissão, fizeram prevalecer a boa doutrina, depois de se terem porém perdido seis mezes, durante os quaes correu o juro das obrigações emitidas, sem compensação de especie alguma e por culpa exclusiva do Estado.

Outro nó gordio foi golpeado: o das linhas do Alto Minho, negocio que se arrastava no Parlamento desde 1908 e cujas vicissitudes por demais conhecem os leitores, para que seja necessario recordá-las. O que o Governo provisorio podia tão facilmente ter feito, no uso, que se arrogou, de poderes discretionarios, foi deixado para as Camaras, onde a discussão correu deploravelmente, mostrando, salvo raras excepções, a incompetencia dos que arcavam com o assunto. Para se votar a lei foi preciso o *forceps* do congresso pleno, e ainda assim se amputaram 10 annos ao prazo da concessão, como se fosse tão larga a margem financeira da concessão e tão propicio o momento actual para levantamento do capital, que se houvesse de cercear aquelle, dificultando este! E por pouco não vingaram verdadeiros dislates, como o arrendamento do ramal da Senhora da Hora por curto periodo, a concessão, em concurso, do troço do Mindello a Louzado, etc.

Cortou-se pois a botes incertos e impetos de durindana o nó gordio legislativo. Restava a laboriosa combinação necessaria para effectuar o plano aprovado. Realizou-se, e foi proposta ao Governo a formula para a constituição da empresa que deve unificar sob a sua acção as linhas de via reduzida do Minho. Esperemos que nas varias esta-

cões officiaes, por onde o negocio tem que transitar, se comprehenda o valor do tempo e a necessidade de levar á phase da realização um negocio, que já para alguns desalentados começa a tomar proporções de lenda.

Outro nó gordio cortado foi o do levantamento de capitaes para a construcção da linha do Sado e conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas. Desde outubro de 1909 estava promulgada a lei. Desperdiçou-se em principios de 1910 o ensejo oportuno. Egualmente foi desaproveitado em fins de 1910 e principios de 1911 novo ensejo de realizar a operação de credito necessaria aproveitando o interesse que poderosas entidades financeiras tinham na construcção da linha. Depois de varias tentativas tardias, viu-se a necessidade de fixar em oiro os encargos do emprestimo, e para isso foi votada a lei de 11 de julho de 1912, segundo a qual, tanto o capital levantado, como os juros, serão computados em oiro.

Depois de laboriosas negociações effectuou-se o emprestimo, mas o decreto annexo ao contracto encerra prescrições em antinomia com a boa razão e com a legalidade.

Assim, parece que sendo levantados 2.400 contos em oiro e pagos pelo fundo especial a annuidade respectiva e os juros antes do periodo de amortização, tambem em oiro, n'essa moeda, ou em quantia equivalente, lhe deviam ser entregues os capitaes obtidos. Pois não é assim. Os caminhos de ferro do Estado recebem 2.400 contos em papel e entregam juros e annuidade em oiro.

Ha mais. O regulamento de 2 de novembro de 1899 determina, no seu art. 63, que o producto das operações de credito por conta do fundo especial dará entrada na Caixa geral dos depositos á medida que for realizado, para ser incorporado no fundo especial.

Não se acha revogado esse preceito.

Não obstante, o decreto citado determinou que o producto do emprestimo fosse sendo entregue ao Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado á medida das necessidades, apesar de ter havido anticipação de entrega de prestações e de correr por conta do fundo especial o juro respectivo.

Assim pois, o Thesouro recebe o emprestimo em oiro, fazendo anticipar as prestações; aproveita-o para as suas necessidades, em vez de entrar com os capitaes levantados no fundo especial. Todavia d'este vão sahindo os juros em oiro, apesar de haver sido incorporada n'elle exigua quantia, certamente, pois grandes despesas de construcção só se tornam efectivas, quando esta se acha adeantada pela compra do material de via, liquidação de pontes e de outras empreitadas.

Se o regulamento fosse observado, o fundo especial receberia o juro de 2 % da Caixa geral pelo seu deposito. A infringi-lo, pedia a equidade que a Administração dos Caminhos de ferro do Estado fosse considerada como prestamista da dívida fluctuante, abonando-se-lhe o juro de 5 % pelo menos, das quantias que o Thesouro retivesse, ou fazendo-lhe pagar apenas a quota-parte dos juros correspondente á quantia por elle recebida. A forma por que a operação foi regulada no respectivo decreto dá-me pois motivo para taxar de pouco certeiros os golpes atirados ao nó gordio.

Havia antes sido contractado com a Caixa Geral uma operação provisoria que permitiu iniciar a construcção, achando-se esta adeantada.

Outro nó gordio se cortou, como tive ensejo de ponderar na occasião: o da passagem de Marateca, mas com pouca limpeza. Por caminhos tão sinuosos como o traçado, adoptou-se uma variante de legalidade duvidosa e em que as praxes foram postergadas, e para poupar uma centena de contos na construcção onerou-se para para todo-sempre o futuro com o encargo do extenso percurso supplementar em linha que tinha por objectivo capital encurtar distancias para o Algarve.

Trabalha-se activamente na construcção entre Garvão

e o Sado, e para desejar seria que o assentamento de via se effectuasse com rapidez, de modo que antes de concluída a secção de Alcacer a Setubal podessem chegar os transportes por caminho de ferro ao Sado e iniciar-se a exportação de minérios da região, aproveitando provisoriamente a via fluvial.

Não se limitou ás tarefas apontadas a velha espada alexandrina; outro nó gordio cortou, para deixar resolvida a magna questão da navegação do rio Judeu. E como nada ha mais certo que as maximas, em que a sabedoria popular crystalliza, e as mais antigas são as que mais larga consagração teem da experientia, o *habent sua fata nomina* dos Latinos foi mais uma vez confirmado. Pois não havia de ser uma judiaria o litigio que provocasse o rio Judeu?!

De que se tratava, na essencia? D'erguer altaneiro o eixo de rotação de um tramo de ponte, obrigando-o a deixar a humilde posição horizontal, que a um modesto alçapão convinha, para o tornar erecto e firme na posição vertical, correspondendo ao quicio do duplo tramo girante. Dois annos se passaram em estudos e locubrações, correndo paralelos as perdas e danos emergentes para o empreiteiro. Avultada quantia vae ser dispendida na construcção de mais um pilar ao centro de um vão, que devia ser fixo, para assentar n'elle o famoso eixo de rotação, como padrão glorioso de quanto podem influencias locaes iradas e não secundas. Não fica facilitada a passagem, mercê do embaraço causado pela estacada normal à ponte, que para um e outro lado é necessaria assim de proteger o tramo movel. Podia-se ter recorrido em ultimo caso a uma estacada semelhante, não para appoio e defesa do tramo girante, mas para sirga dos barcos, se houvesse dificuldades na entrada, deixando ficar o tramo de alçapão, prompto e construido. Golpes incertos da espada de Alexandre.

Terminou enfim a construcção do troço de Pocinho a Carviçaes e iniciou-se a exploração, ficando ainda sem solução o instante problema do seu prolongamento, bem como do da linha do Tamega.

O troço de Valença a Monção não logrou ser levado a cabo, sendo para desejar que se ultime quanto antes.

Foram pois os 32 kilometros de Pocinho a Carviçaes os unicos accrescentados em 1912 á rede portugueza.

A actividade com que se está procedendo á construcção da linha do Vouga entre Sarnadas e Vizeu faz esperar que em 1913 se possam abrir algumas dezenas de kilometros e que toda a linha fique concluida no principio de 1914 o mais tardar.

Finda essa construcção e a do Sado, que pelo contracto de emprestimo tem data fixada para a conclusão, atacada com decisão a das linhas do Alto Minho, a nossa rede ferroviaria terá um accrescimo importante pela extensão e pela função económica das novas linhas.

Golpe feliz da espada macedonia foi o atirado ao nó gordio do prolongamento, até Lagos, do ramal de Portimão. Graças á intervenção de dois distintos engenheiros, Vasconcellos Correia e Santos Viegas, foi preparada e promulgada a lei necessaria, realizado o emprestimo com a Caixa geral e continuada a construcção, que se achava quasi paralizada.

Não foi igualmente feliz a linha d'Evora a Reguengos, apesar de ter lei que a auctorize. Parece opportuno o momento actual para que a Caixa geral, que fez emprestimos para obras á Administração dos Caminhos de ferro e ás Camaras de Setubal e Lagos, proceda por igual forma, como é justo, para com a Camara de Reguengos, tornando assim possível a realização de um melhoramento de resultados seguros.

Finda o anno de 1912 sem ter ainda solução o litigio pendente desde 1908, entre o Governo e a Companhia Real, e affecto ao juizo de um tribunal arbitral, sobre o ramal de S. Jorge da linha de Gaia a Sobrado de Paiva. E para desejar solução favorável e prompta, que tenha

em conta os beneficos effeitos da nova linha para a do Norte, a qual, longe de sofrer desfalque no seu trafego, o verá augmentado por um valioso affluent e pelas facilidades de comunicação com o porto que se pretende crear na margem do Douro.

O que não é lícito é deixar indefinidamente em suspenso uma concessão, para a qual estão destinados avultados capitais trazidos por uma vigorosa iniciativa sem encargos para o Estado. Esperemos que 1913 começará a sua tarefa, remediando a inercia dos seus predecessores e dando corda á machina burocratica para que trabalhe menos devagar.

Quanto á linha de Portalegre, a morte do concessionario e as questões emergentes relativas á sua herança crearam uma situação difícil e quasi insolvel. Mediante novo concurso, que se effectuou, devia ser com elle contractada a concessão com as condições instituidas na lei de 1909. Segundo a lei geral sobre empreitadas de obras publicas, e outra causa não é uma concessão de caminhos de ferro, o Governo poderia annullar a concessão, ou mantê-la aos herdeiros. Quaes são elles, quando surgem pretensões que só mediante longo processo serão dirimidas? Pode, por outro lado, ficar indefinidamente pendente negocio de tal interesse publico? No caso de annullação, com a liquidação equitativa do que se acha dispendido tem o Governo outra solução viavel? Ahi está um problema que o anno de 1912 deixou sem solução e que o seu successor transmitirá delicadamente no mesmo estado a quem vier depois. Pois vale lá a pena pensar em questões de fomento neste jardim da Europa?

Assim, por exemplo, pensou alguém a serio, no anno que finda, em fazer construir a linha do Seixal a Cezimbra, de grande alcance e de resultados certos, que se pôde fazer sem o minimo encargo? Pois acaso os pretores devem descer a tales minucias? Contentemo-nos com ver cruzarem-se no ar em todas as direcções as linhas... de aeroplanos, ou as diaphanas teias de aranha da nossa vida publica.

A classificação da linha de Thomar á Nazareth e a existencia de pedidos de concessão nos termos da lei de 16 de julho de 1899 fez esperar a muitos que não passaria 1912 sem ser ao menos aberto o concurso para a concessão. Algum nó foi dado, que não encontrou dedos que o desatassem, nem durindana que o cortasse. Deus queira que no inventario da obra de 1913 não se encontre de aqui a um anno, a mesma verba do passivo.

Se da construcção passamos á exploração, um facto convém notar: o crescimento notavel da receita de quasi todos os nossos caminhos de ferro apesar do deploravel anno agricola que atravessámos.

E não se diga que é á modificação das tarifas de mercadorias que a Companhia Real deve a enorme cifra do seu augmento, quando d'essa causa apenas deriva uma parcella do accrescimo.

Não; apesar de todas as causas depressivas, é grande a elasticidade das receitas dos caminhos de ferro portuguezes e inumeras são as manifestações da vida económica do paiz que seria bem mais pujante se dispusesse de transportes faceis.

Pois não se encontra aquella Companhia a braços com mil dificuldades, da não conclusão e provenientes da deficiencia das estações, do aterro da segunda via, da falta de material circulante, que esteve quasi remediada com um contracto de locação, o qual encontrou os maiores embaraços e duvidas de onde não deviam surgir?

Essa falta de meios de transporte rapido, proveniente, quer de installações defeituosas, quer de penuria de material, sentiram-na as outras linhas, a começar pelas do Estado. Que seria, no Sul do Paiz, a industria mineira se contasse com transportes e embarques promptos e economicos?

Grave problema este, que 1912 deixa sem solução...

E é quando importava dar á iniciativa das companhias as maximas facilidades de acção, que se vem clamar

pelo phantasma do resgate, inexequivel, mas cuja evocação basta para tolher muitos progressos.

Sob o ponto de vista do turismo por caminhos de ferro, convem lançar ao activo de 1912 a criação da agencia da *Compagnie des Wagons-Lits* em Buenos-Aires, que trará decerto á linha terrestre Lisboa-Paris valiosa clientela. Tambem são louvaveis os exforços, que se estão fazendo para melhorar o serviço de ligação dos rapidos da Companhia Real com os do Norte de Hespanha. Ainda n'este ponto deixa porém 1912 a sua tarefa incompleta.

Pelo que respeita ás relações das administrações com o seu pessoal, continua pendente a reforma das caixas de aposentações, assumpto difficulte e delicado, que é porventura explorado por agitadores, como em Hespanha a gréve geral planeada, obedecia a manejos politicos, hoje bem conhecidos.

Seria preciso fazer pacifica e serenamente a destrinça do que é pratico e realizavel, do que pôde ser taxado de uto-pia excessiva, e proporcionar encargos e vantagens aos recursos com que se pôde razoavelmente contar.

Prevalecerão os conselhos da prudencia e do senso pratico sobre as instigações corrosivas do sectarismo? O anno proximo o dirá.

Em summa, não é extraordinariamente brilhante a folha de serviços de 1912, embora não se ache de todo em branco.

Ousemos esperar, ou desejemos ao menos, que o novo anno traga a todos a noção patriotica do dever de se occuparem do progresso economico do paiz, tomando por lema pacifico—*A união pela vida*.

J. Fernando de Sousa.



## Conluios de Empresas de Navegação

(338.8 + 387.5)

Ha precisamente dois annos que aqui fallei d'um perigo para o porto de Lisboa e já hoje tenho que apontar outro, que, por desgraça, é bem da actualidade, ao passo que aquelle prende com a solução de muitas variaveis, a maioria das quaes dependem da diplomacia.

Ora os nossos vizinhos na Europa possuem um prologo que os acontecimentos tornam de frizante actualidade, porque se «*Las cosas de palacio van de espacio*», certo é que o espaçamento ás vezes faz perder a paciencia e então o equilibrio, a custo mantido, quebra-se por onde menos se espera.

O Montenegro assim o deu a perceber. As zonas de influencia marroquina podem parecer-se com o conflicto balkanico e o *paspalhão* do I. A. A, com que já se condecora o Ibero-Afro-American, como se fosse coisa muito conhecida, pode transformar-se n'um desastre para nós.

Que elle não seja nunca senão o medo, o *paspalhão*, como espiritusamente o classificou o Sr. Vicente d'Almeida d'Eça na Sociedade de Geographia, é o que sinceramente deseja quem isto escreve, mas a esse perigo remoto acresce um absolutamente real, que já existe.

E' o dos conluios das empresas de navegação que frequentam o porto de Lisboa, e que procuram desviar o tráfego para os portos do norte da Europa.

Nos 27 annos que vão desde 1883 até 1909 inclusive, nos portos de Portugal englobando os das ilhas adjacentes, o numero de embarcações a vapor e de vela passou de 11200 a 10764, mas a tonelagem é que de 4.207.029 attingiu 20.091.858 toneladas de arqueação.

Todavia a arqueação nas embarcações portuguezas de longo curso e grande cabotagem em 1883 computava-se em 151.972 toneladas e, depois de alcançar em 1892 um maximo de 649.015, desceu rapidamente para volver a 651.785 em 1898, diminuindo de então para cá, para ficar em 1909 em 349.163 toneladas.

Ao passo, que se traduzia por uma curva sinuosa o movimento da nossa marinha mercante, as embarcações inglezas que frequentaram os portos do continente portuguez e ilhas adjacentes de 2.180.252 toneladas passaram a 9.090.732 em 1909 e no mesmo periodo de 27 annos as allemãs foram de 339.589 a 5.268.851, quasi que sem se desviarem da trajectoria marcada por uma curva que sempre se fosse afastando do eixo das abscissas.

Attentando apenas nos vapores, entraram em 1883 com bandeira portugueza 116.751 toneladas e sahiram 124.494. Em 1893 chegou-se ao maximo de entradas com 594.957 toneladas de arqueação e ao maximo de sahidas com 633.349. Em 1909 computaram-se as entradas em 299.124 toneladas de arqueação e as sahidas com 338.394, ficando inferiores ás allemãs, francesas, hespanholas, hollandezas, inglezas, suecas, e norueguezas e quasi attingidas pelas italianas.

Se nos limitarmos ao commercio maritimo dos portos de Lisboa, Porto e Leixões, as estatisticas publicadas desde 1905 para cá são as unicas que podemos consultar provetosamente.

O carregamento no porto de Lisboa dá para os navios estrangeiros em toneladas :

Em 1905.....	262.992
» 1906.....	329.897
» 1907.....	310.887
» 1908.....	329.600
» 1909.....	440.112

Para o ultramar portuguez em que, conforme se sabe, a nossa marinha mercante tem privilegio de bandeira, a carga em Lisboa deu em toneladas :

Em 1905.....	56.988
» 1906.....	57.622
» 1907.....	64.945
» 1908.....	70.906
» 1909.....	72.542

Incontestavelmente o commercio maritimo cresceu em Lisboa com destino ás nossas colonias; mas, quando se compara o peso expedido sob bandeira estrangeira com o que carregam as embarcações portuguezas, como se pode fazer olhando para os algarismos acabados de escrever, ainda quando se queira suppôr que tudo quanto enviamos para o ultramar foi sob bandeira nacional, chegamos, a despeito de tudo, a uma conclusão desanimadora.

O mesmo succede para Leixões em que o commercio maritimo em toneladas carregadas dá respectivamente ao estrangeiro e ao ultramar :

Em 1905.....	103.135	e	6.350
» 1906.....	92.749	»	6.570
» 1907.....	91.575	»	6.175
» 1908.....	81.379	»	5.672
» 1909.....	91.142	»	6.860

Para o Porto mais desoladora é a comparação dos algarismos porque accusa em toneladas respectivamente na carga para commercio estrangeiro e ultramarino :

Em 1905.....	117.331	e	220
» 1906.....	147.198	»	120
» 1907.....	135.075	»	174
» 1908.....	141.650	»	366
» 1909.....	143.649	»	282

Se, em logar de compararmos o commercio maritimo n'estes tres portos, observarmos a sua tonelagem por nacionalidades, vemos que para Lisboa, o longo curso e grande cabotagem, em 1905, foi para as cargas de 60.091 e para as descargas de 57.063.

As primeiras foram excedidas pela Allemanha e Inglaterra que contaram respectivamente 89.320 toneladas e 105.046 e as descargas pela Allemanha, com 182.915 toneladas, pela Inglaterra com 585.726, pela Noruega com 58.988.

Estas mesmas nações excedem a tonelagem total portuguesa (longo curso, grande e pequena cabotagem) em 1906, 1908 e 1909 e em 1907 a Noruega figura com 105.684 toneladas descarregadas em Lisboa e Portugal com uma totalidade apenas de 121.489 toneladas, comprehendendo longo curso, grande e pequena cabotagem.

Quanto á Inglaterra e Alemanha escusado será dizer que estão representadas nesse anno, como em todos os mais, com valores que muito excedem os portugueses.

Para Leixões e Porto, englobando as tonelagens nos dois portos, vemo-la sempre excedida nas descargas e nas cargas pela Alemanha e Inglaterra desde 1905 até 1909 inclusive, em 1906, 1908 e 1909 pela Noruega. Em 1907, a tonelagem norueguesa carregada ficou em 30.663 e a portuguesa em 32.555, comprehendendo grande e pequena cabotagem e longo curso, mas nas descargas a Noruega aparece com 92.553 toneladas e Portugal apenas com 43.949, isto é, menos de metade.

No seu primoroso livro «A Terra», já em 1891, o Sr. Dr. Anselmo de Andrade pôz em relevo os perigos da desnacionalização da nossa marinha mercante e em 1902, no *Portugal Economico* chega ás mesmas conclusões (¹).

Seria ocioso transcrever para aqui o que escreveu este illustre economista, cujos livros são sempre lidos com proveito, ainda quando se repita a leitura passado tempo. O que não pode deixar de frisar-se, porém, é que elle calcula no *Portugal Economico*, em nove mil contos o tributo que o nosso commercio exportador paga á marinha estrangeira, quando na *Terra* o avalia em dois milhões e meio esterlinos.

Quer seja nove mil, quer onze mil duzentos e cincuenta contos o custo dos fretes marítimos, que se pagam a estrangeiros, não é este todavia o maior mal de que soffremos.

Ainda hoje o maior mercado consumidor dos nossos artefactos e manufacturas, é o Brasil, mas a circunstancia de termos que recorrer a navios estrangeiros para as nossas expedições, leva as praças a que pertencem essas embarcações a augmentar os fretes por tal forma, que muitos dos nossos productos vêm vedar-se-lhes os mercados do grande paiz onde se falla a nossa lingua.

Não seria grande o mal, se as circumstancias em que se effectua actualmente a navegação não impossem ás companhias de vapores que se combinasse quando exploram as mesmas carreiras.

Com a abertura do canal de Suez coincidiu uma nova orientação no commercio navegador e n'elle domina a associação, que se acoberta para muitos negócios e sempre para os de grande vulto, com o nome de *trust*.

Certo é que na navegação permaneceu lealmente uma das designações que outrora se deu aos conluios de productores, em logar da mascara de confiança, esperança, encargo, dever, confidencia, credito, deposito ou fideicomisso que hoje tem na America e tambem na Europa, essas combinações que frisam a aggressão dos que possuem contra os que precisam.

O que é facto porém, é que em Inglaterra se publicou um copioso trabalho como todos os das commissões officiaes d'aquelle paiz, e devido á *Royal Commission on Shipping Rings*, onde se põem em relevo os systemas pelos quaes as companhias de navegação conseguem manter a concorrência dentro de limites que as não prejudiquem.

Ora estes conluios teem sempre por base elevar os fretes nos portos onde não tenham que temer a concorrência de linhas interessadas na sua exploração, e por essa forma o *ring* ou anel em que encerram esses portos bem pode transformar-se no nó da corda que lhes ha-de enforcar o commercio exportador.

De resto, esta combinação das companhias de navegação impõe-se por motivos obvios.

Ha meio seculo, o proprietario de qualquer navio era ao mesmo tempo negociante exportador e por isso, recebendo carga d'outros commerciantes, em geral completaava-a com mercadorias suas e assim era tanto mais procurado quanto mais forte era o seu commercio como expedidor.

Com a inaor producção industrial e a necessidade de ampliar os mercados consumidores, iniciou-se a divisão do trabalho, que é uma necessidade do progresso, e assim se crearam as carreiras de vapores com dias de partida fixados de antemão.

Os progressos da construcção naval, com a applicação do metal aos cascos das embarcações, o melhor aproveitamento da força elastica do vapor, novas disposições dos machinismos, dispensando as correntes aereas como motor, tudo permitti que os barcos a vapor se chamassem *liners*, porque faziam carreiras fixadas de antemão e com horarios quasi tão rigorosos para os portos em que tocavam, como, nas linhas ferreas, para as estações em que param os comboios.

Estes navios tendo que seguir viagem com despesas certas, não podiam aguardar que se lhes enchessem os porões com mercadorias, nem esperar pelos passageiros que lhes ocupassem os camarotes, e por isso teriam que fazer muitas viagens quasi que debalde e com prejuízo.

Era necessário por isso que no preço dos fretes houvesse margem bastante para cobrir estas perdas.

Claro está que a concorrência tinha que limitar-se, não segundo uma regulamentação estreita da producção, conforme sustentava Rossi ao fazer o libello do machinismo e da sua influencia na desorganização social, mas por uma combinação entre as companhias que tocassem nos mesmos portos e fizessem carreiras identicas.

Essa foi a origem dos conluios das linhas de navegação ou dos *shipping rings*, como abreviadamente lhes chamam os Ingleses.

O seu pernicioso effeito sobre Lisboa está-se fazendo sentir de ha annos a esta parte e hoje pôde dizer-se que chegou ao estado agudo, por causa da desnacionalização da nossa marinha.

Os fretes de Lisboa ou de Leixões para o Rio de Janeiro e Santos são mais elevados do que os do Havre para aquelles dois portos brasileiros, e são-no em percentagens por vezes elevadissimas, accrescendo ainda que os vapores se categorizam em duas classes. Os de segunda, por serem os de fretes mais baratos, raro chegam com praça aos nossos portos, de modo que o commercio exportador portuguez tem que sujeitar-se aos de mais elevada tarifa.

Succede assim que os azulejos pagam mais 61,4 por cento, quando embarcados em Portugal, do que se sahirem do Havre; a cal paga mais 79,5 por cento; a porcelana, mais 41,5; as machinas, mais 30; os moveis, mais 46,7; a loiça, mais 40 e mercadorias não especificadas, mais 19,2 por cento e outros mais generos, dos quaes, o que menos sobre carregado está, é o bacalhau, com uma tarifa de 11\$000 reis, se fôr de Portugal e de 9750 se partir do Havre.

Não são comtudo apenas estes dois portos brasileiros que em breve estarão fechados ao nosso commercio. Ainda em peiores condições se acham os do Pará e de Manaus, onde ainda ha poucos annos tinhamos grandes consumidores de productos da nossa industria.

De Leixões ou de Lisboa pagam-se maiores fretes do que em Liverpool, Antuerpia, Havre ou Hamburgo e as percentagens a mais em certos artigos são pavorosas, como se vae ver.

Para Manaus, as aguas mineraes pagam mais 33,3 por cento; o carvão de coke mais 43,4; as ferragens mais 40; o sal mais 45,7; as rolhas cuja materia prima mandamos para o norte e onde apenas se fazem manipulações que a não modificam senão na forma exterior, pagam mais 48 por cento do que se forem expedidas da França, Belgica, Inglaterra, ou Alemanha.

(¹) Anselmo de Andrade=Portugal economico, p. 114.

Nas tarifas para o Pará, vê-se que mais 40 por cento custa o transporte do coke portuguez do que o dos quatro indicados paizes, devendo notar-se que é esta uma mercadoria que não aguenta excessos de frete; para as rolhas levam mais 50 por cento e para o sabão mais 118 por cento, isto quando não mencionar percentagens inferiores a estas exorbitantes, mas que vão de 10 a 40 por cento.

Até o porto de Barcelona vem atacar os de Leixões e Lisboa com as suas tarifas para vapores de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> categoria, em que as cebolas carregadas em Portugal pagam respectivamente 84,5 e 59,9 por cento a mais do que de Hespanha; os alhos mais 97,9 e 77,2; as conservas mais 74,3 e 67,2; o azeite mais 81,6 e 65,7; as amendoas mais 98,8 e 83 por cento, e os tecidos mais 106 ou 90 por cento, ou não fosse Sabadell um grande centro lanifício.

Por isso, é que o «Portugal inconnu» do Sr. Léon Poinsard duvida da influencia dos nossos portos no tráfego marítimo, porque temos muitos concorrentes e como se vê descaroaveis.

Não bastava, porém, elevar os fretes a seu bel prazer. As companhias de navegação tinham que precaver-se contra eventuaes concorrenças e para isso era preciso prender a clientela e prendê-la pelo interesse.

O melhor meio era prolongar a vigencia do contracto para além da epocha em que elle findasse, e conseguiram-no pelo que a Comissão dos *shipping rings* veiu a revelar que se denomina *rebate system*.

Por este processo, que não é de applicação exclusiva aos nossos portos, os exportadores obrigam-se, durante um periodo fixado pelas empresas de navegação a não carregarem senão nos vapores das linhas que entram no conluio, para que se lhes restitua uma percentagem do frete que já pagaram.

Durante 15 mezes, sob pena de perderem o desconto sobre os fretes que já pagaram, os carregadores portuguezes ficam escravizados ás empresas conluiadas e como o prazo se conta para cada carregamento, percebe-se que essa escravidão durará indefinidamente.

No *Royal Commission on shipping rings commission report* mencionam-se 75 conluios, confessando-se que não devem ser apenas aquelles os existentes. As suas modalidades são variadíssimas desde a simples parceria cujos lucros são distribuidos segundo a formula d'uma singella regra de companhia, até á complicação da *Schutz und Trutz Bundniss*, cujo invento se deve ao Sr. Ballin, director da *Hamburger Amerika Linie* e com o qual é possível que se salve esse enorme *trust* do Atlântico a que se deu o nome de *International Mercantile Marine Company*.

N'elle só achou vantagem o banqueiro Morgan com os dez milhões esterlinos que recebeu a titulo de honorarios, mas, se o prejuizo das acções d'esta empresa era de 73,5 por cento na bolsa de New York em agosto do anno passado, bem possível é que pelo invento do Sr. Ballin os accionistas consigam recuperar alguma coisa do que perderam, se tiverem posses para não carecerem de vender as acções.

O invento do Sr. Ballin consiste em escalar as largadas das companhias que exploram as carreiras entre a Europa central e a America do Norte, de modo que de Hamburgo, Havre e Liverpool, Bremen, Antuerpia e Southampton partam os *liners* em harmonia com a capacidade de cada um d'esses pontos.

Em seguida, a *Bundniss* recebe a quarta parte dos dividendos distribuidos por cada companhia conluiada e paga a cada uma d'ellas 6 por cento da quarta parte do seu capital-acções.

Desta forma, se alguma das companhias syndicadas procurasse fazer concorrência ao conluio abaixando as suas tarifas, seria obrigada a pagar por exemplo 10 por cento da quarta parte do seu capital ou 25 por mil do mesmo, como dividendo pertencente ao *trust*, e em troca receberia

6 por cento a titulo de dividendo d'essa quarta parte do capital, de maneira que em ultima analyse perderia 1 por cento do seu fundo social.

Se o *trust* procurasse com as suas tarifas prohibitivas esmagar uma das companhias associadas, esta sempre teria garantidos 6 por cento da quarta parte do seu capital, como dividendo, ou um dividendo de 1,5 por cento, a distribuir pelos seus accionistas, isto ainda quando não tivesse lucro algum ou até quando só lhe adviessem prejuizos da sua exploração.

Esta digressão afastou-nos algum tanto da consideração em que devemos ter o porto de Lisboa, se o não queremos ver apenas como porto postal e de embarque de passageiros para a America do Sul, mas não de modo que se comprehenda que se o conluio das linhas que tocam aqui, é um perigo, e que urge conjurá-lo se não quizermos observar com indifferença criminosa a ruina do nosso commercio de exportação para o Brasil.

Certo é que a lucta ha-de ser tenaz, porque é contra um syndicato que joga com um capital de 12 milhões esterlinos, possue uma esquadra de 190 a 200 vapores com obra de um milhão de toneladas e calculam-se-lhe 500.000 libras esterlinas de reserva, álem de 600 vapores com tres milhões de toneladas e 30 milhões esterlinos de capital em todas as linhas de navegação exploradas pelo *comité*, nome por que são conhecidas entre nós as dez companhias que os que exportam de Lisboa e Porto para o Brasil conhecem bem.

Da America do Norte não nos vieram, porém, unicamente os *trusts*, ainda quando francamente se denominem *rings*, *pools* ou *corners* para bem frisarem o seu caracter aggressivamente dominador e assambrecador. Também de lá veiu a expressão *Go ahead*, que incita a olhar para o futuro com confiança, quando se está disposto a lutar.

E o porto de Lisboa precisa de entrar desassombradamente em lucta com o colosso e para isso basta-lhe este pouco: disciplina rigorosa, alguns pequenos sacrifícios e uma dose de patriotismo que se traduza em factos e não em palavras.

Bem possível é que a penna que isto escreve exprima como é que entende que se podem conjugar estas tres forças para ganhar a batalha.

Tornando a voltar os olhos para o oriente, como no principio do artigo, vemos que não são as nações de maior area territorial, ou com maiores haveres, nem as que mais soldados contam, aquellas que vencem, quando o direito e a razão são espezinhados.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

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

Tendo sido aprovada, por portaria de 17 de Março de 1909, a extensão definitiva da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, e havendo-se procedido à rectificação, resultante dessa extensão, das contas de liquidação, da garantia de juro no periodo decorrido desde o 2.<sup>o</sup> semestre do anno económico de 1887-1888 até o 2.<sup>o</sup> semestre, inclusive, do anno económico de 1907-1908, e reconhecendo-se, em virtude desta rectificação, que a importância total das garantias de juro, naquele periodo, somam na quantia de 1.304:532\$120 réis, da qual foi paga à mencionada companhia a importância de 1.293:687\$442 réis, sendo assim o

Estado devedor da diferença entre aquelas importâncias, na quan-  
tia de réis 10.844\$678:

Conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras  
Públicas e Minas, datado de 29 de Julho de 1909:

Manda o Governo da República Portuguesa aprovar a mencio-  
nada liquidação e ordenar que seja paga à Companhia dos Cami-  
nhos de Ferro Portugueses, pela verba de exercícios findos que



fôr consignada na tabela de despesa para o futuro ano económico  
de 1913-1914, a importância de 10.844\$678 réis, saldo da liquida-  
ção da garantia de juro no período acima referido.

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

Paços do Governo da República, em 24 de Dezembro de 1912.—  
O Ministro do Fomento, Francisco José Fernandes Costa.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Logares de luxo nas linhas da Beira Alta

Desde o dia 25 do mês findo foi ampliada a tarifa es-  
pecial n.º 3 da grande velocidade das linhas da Compa-  
nhia da Beira, que hoje distribuimos, por forma a que as  
sobretaxas a cobrar por ocupação de logares em salões-  
camas e de aluguer de salões, são reguladas como segue:

*Preço de cada cama ou logar sentado além do corres-  
pondente a um bilhete de 1.ª classe:*

	Cama	Logar sentado
Entre Figueira e Villar Formoso...	2\$500	1\$500
Entre Pampilhosa e Villar Formoso	2\$000	1\$000

com sujeição ao mínimo de 2 logares de qualquer d'estas catego-  
rias.

*Preço de cada salão-cama—Taxa-complementar:*

Entre Figueira e Villar Formoso n.º 4—	Cama	Logar sentado
Mínimo 1.ª classe de 8 bilhetes....	16\$000	reis
Entre Figueira e Villar Formoso n.º 2—		
Mínimo 5 bilhetes de 1.ª classe....	10\$500	"
Entre Pampilhosa e Villar Formoso n.º 4—		
Mínimo 8 bilhetes de 1.ª classe....	12\$000	"
Entre Pampilhosa e Villar Formoso n.º 2—		
Mínimo 5 bilhetes de 1.ª classe....	8\$000	"

No comboio internacional n.º 5, que parte de Pampilhosa às 23,15 circulará um salão, quando previamente re-  
quisitado qualquer logar, o qual regressará de Villar Formoso a Pampilhosa no dia imediato no comboio n.º 4, que  
parte de Villar Formoso às 10,06; fornecendo n'este caso,  
logares de luxo aos seguintes preços, além do respectivo  
bilhete de 1.ª classe: nas cabines 1\$500 réis, no salão  
1\$000 réis e em cama 2\$000 réis.

Se nos salões transitarem passageiros em numero su-  
perior ao acima indicado, todos os que o excedam pagaráo  
unicamente bilhete de 1.ª classe com 25 % de aumento.

A companhia só alugará os salões quando os tenha  
disponíveis.

*Compartimentos reservados:* O preço de cada comparti-  
mento reservado, nas carruagens ordinarias, é o dos lo-  
gares que indique a sua lotação menos dois; mas se es-  
ses dois, ou algum d'elles, for ocupado, deverá igual-  
mente ser pago.

## Transporte de automoveis

Acaba de ser posta em vigor nas linhas da Beira Alta  
uma ampliação à tarifa especial n.º 11 de grande veloci-  
dade, que damos com o presente numero, para o trans-  
porte de carros automoveis para passageiros entre quaes-  
quer estações das linhas d'aquella companhia, cujo preço  
é de 100 réis por vehiculo e kilometro, captivo das respec-  
tivas despesas accessorias, 700 réis por vehículo.

A tarifa estabelece o mínimo de percurso de 50 kilome-  
etros ou pagando como tal, e o maximo de cobrança por  
vehiculo de 20\$000 réis.

Ao transporte de automoveis pertencentes a socios do  
Automovel Club de Portugal ou de qualquer outro Club  
automobilista que se constitua, será applicada a taxa de pe-  
quena velocidade, seguindo comtudo em grande velocidade.

Esta tarifa é ligavel em Pampilhosa, Figueira e Guarda,  
ás suas similares n.º 26 dos Caminhos de Ferro Portugue-  
zes e n.º 9 do Sul e Sueste, e ainda ás que por ventura  
se venham a estabelecer n'outras linhas.

## Materiaes de construção no Minho e Douro

Entrou, no dia 20 do mês findo, em vigor nas linhas do  
Minho e Douro a nova tarifa especial n.º 3 de pequena ve-  
locidade, para transporte de materiaes para construcção  
e exploração de Caminhos de ferro.

Divide-se a nova tarifa em dois paragraphos, o 1.º para  
carris e accessorios, madeiras de construcção, signaes,  
material para pontes, tomas d'agua, material circulante,  
carvão e oleos, cujo preço de transporte é de 8 reis por  
tonelada e kilometro, com sujeição no mínimo de per-  
curso de 80 kilometros ou pagando como tal; e o 2.º  
para pedra, cal e cimento, com o preço de 6 reis por tone-  
lada e kilometro e sujeito ao mesmo mínimo de percurso.

Alem dos preços da tarifa cobram-se as respectivas des-  
pesas accessorias.

As expedições devem ser feitas por vagões completos  
com o mínimo de 8.000 kilos ou pagando como tal.

Aos volumes de peso indivisivel de 3 a 5.000 kilos será  
applicada a sobretaxa de 5 % sobre os preços acima indi-  
cados.

Escusado é encarecer as vantagens da nova tarifa, dada  
a modicidade nos seus preços, no momento em que se  
trata da construcção de novas linhas ferreas que tão eco-  
nomicas são para o desenvolvimento do Paiz.

## Despacho Central de Lisboa-Intendente

Abre hoje ao serviço publico uma nova estação da Em-  
presa Geral de Transportes, Limitada, na rua dos Anjos  
n.º 2 B, destinada a prestar todo o serviço de gran-  
de e pequena velocidade em condições identicas ás do  
serviço dos Despachos Centraes de Lisboa-Áterro, da Ri-  
beira Velha, e da rua do Crucifixo.

O novo Despacho Central denomina-se Lisboa-Intendente,  
e todo o serviço que presta em combinação com os Ca-  
mimos de Ferro Portuguezes e os do Sul e Sueste, é re-  
gulado pelas tarifas de transporte a domicilio na cidade de  
Lisboa, das respectivas administrações.

Ha muito que se fazia sentir a falta d'uma estação cen-  
tral no bairro do Intendente, pelo que o publico deve re-  
ceber a noticia do novo estabelecimento com agrado.

## Transportes de ou para o Valle do Vouga

Conforme o Aviso ao Publico que distribuimos com o  
presente numero aos nossos leitores, a partir de hoje os  
transportes entre as estações de Companhias do Caminho  
de ferro Portuguezes ou que por elles transitem, e as do  
Caminho de ferro do Valle de Vouga, serão encaminhados  
pela via mais curta. Aos expedidores fica, comtudo a facul-  
dade de escolherem a via que desejem sigam as suas re-  
messas.

## Restabelecimento do serviço na linha da Louzã

Desde o dia 24 do mês findo que se acha restabelecido  
o serviço normal de comboios na linha da Louzã, que ha-  
via sido alterado, como noticiámos no nosso ultimo nume-  
ro, em virtude das reparações a que houve de se proce-  
der na ponte sobre o rio Ceira.

Vigora, portanto, n'aquella linha o horario de comboios  
constante no cartaz D n.º 124 de 1 de novembro do anno  
passado.

# As novas carruagens

## DA COMPANHIA DA BEIRA ALTA

Como dissemos nos numeros anteriores, esta companhia tem já na Figueira da Foz as novas carruagens que encommendou á casa Dyle & Bacalan de Bruxellas.

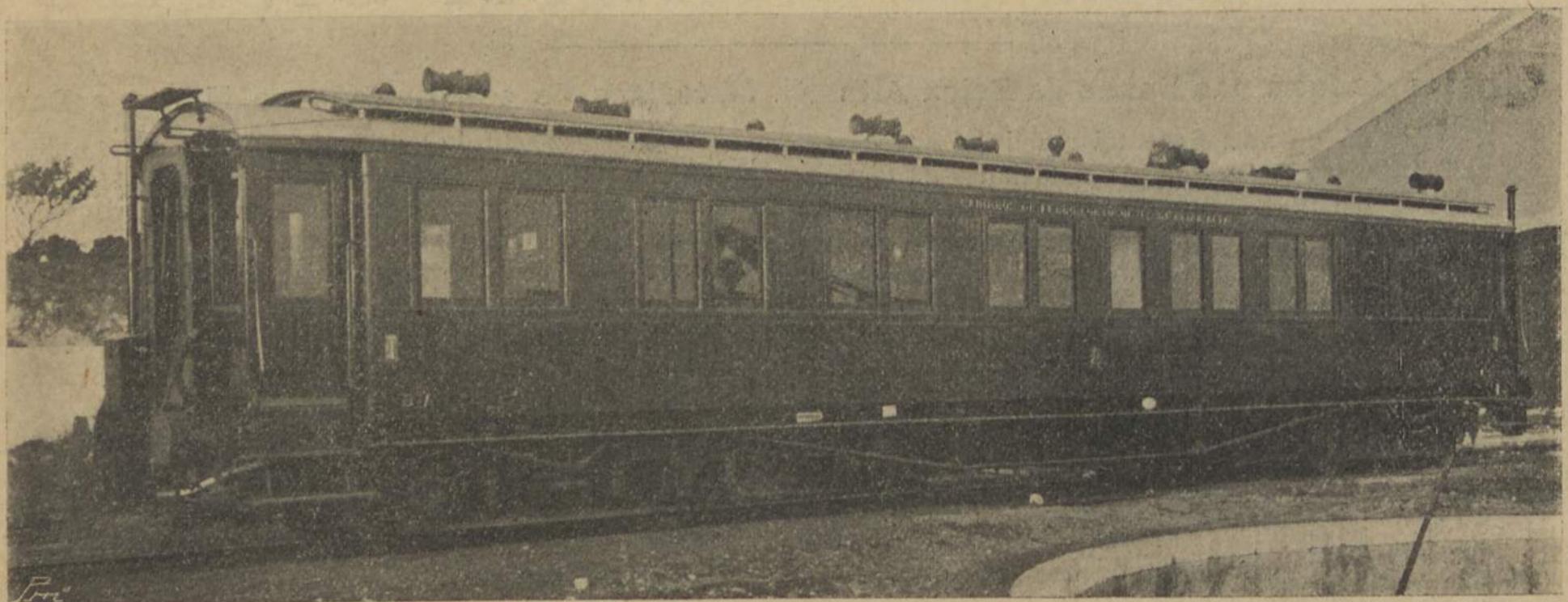
São tres carruagens mixtas, de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, com corredor lateral, montadas sobre dois «bogies», e desti-

compartimento duas lampadas e uma veilleuse, azul escuro; umas e outras podem ser postas a funcionar por intermedio de um commutador de tres posições, installado em cada compartimento ao alcance do passageiro.

Corredores, «lavabo» e plataformas teem o mesmo sistema de illuminação.

A ventilação de cada compartimento pôde ser perfeitamente regulada pelos passageiros por meio de apparelhos especiaes denominados «torpilles».

Cada carruagem tem 4 compartimentos de 1.<sup>a</sup> classe



nam-se a ser empregadas nos comboios de serviço internacional, de ligação entre os rápidos das companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e Norte de Espanha.

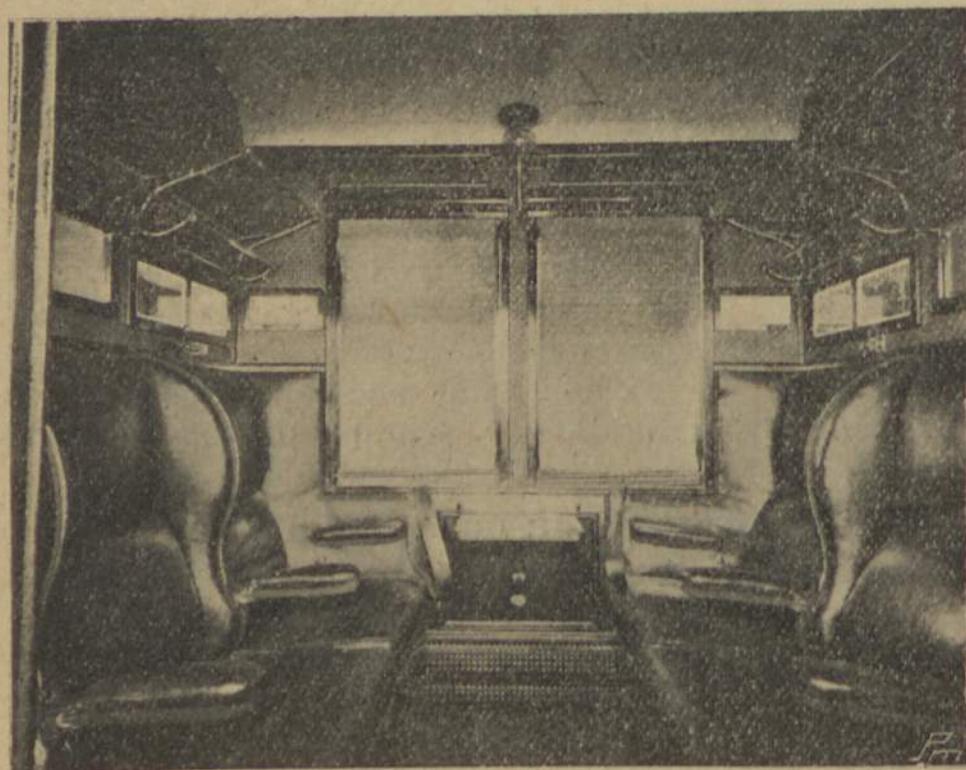
As características principaes d'estas carruagens, são as seguintes:

Tara.....	38,150
Comprimento total entre tampões.....	19,760
» da caixa.....	18,560
Distancia de centro a centro dos bogies.	12,500
» de círculo a círculo dos bogies ...	13,060

para 23 passageiros e 4 de 2.<sup>a</sup> para 31. Entre os dois grupos fica um «lavabo», munido de torneiras para agua quente ou fria.

Os compartimentos de 1.<sup>a</sup>, extremamente confortaveis, comportam apenas 6 passageiros cada um, de modo a garantir-lhes o maximo de commodidades e permittindo assim que o corredor fosse um pouco alargado (750 m/m para a 1.<sup>a</sup> classe e 650 para a 2.<sup>a</sup>).

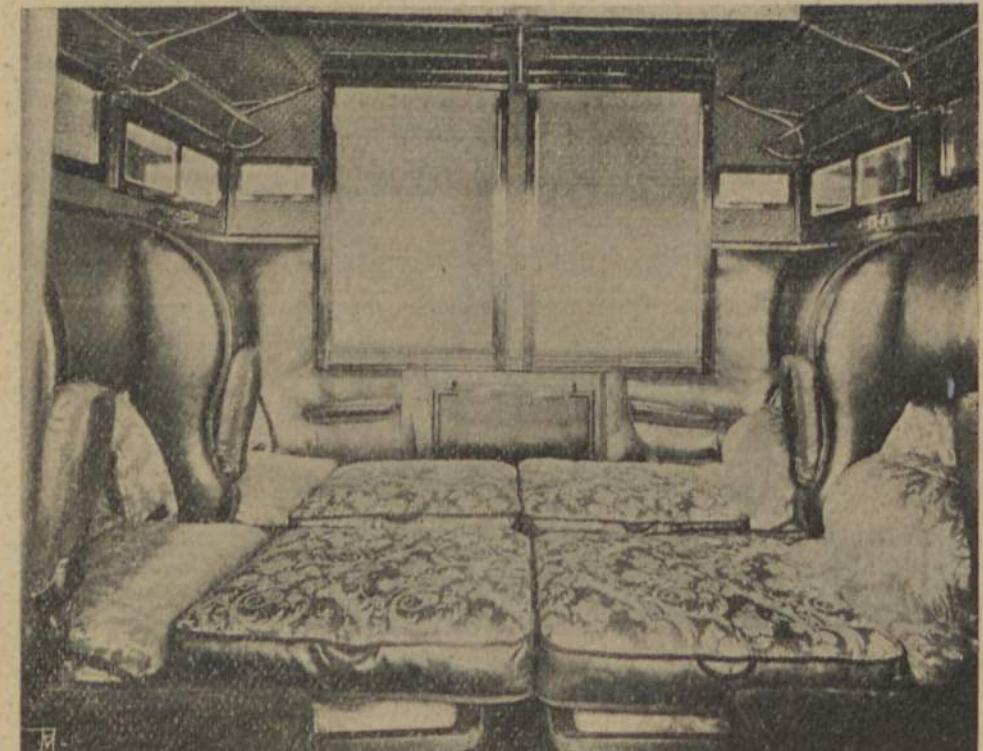
Teem assentos e cabeceiras estofados, forrados de coiro escuro de primeira qualidade, sobre coxins de molas,



Compartimento de 1.<sup>a</sup> classe, de dia

Estas carruagens são d'um tipo luxuoso, com todos os confortos modernamente usados, duplo sistema de aquecimento, por thermo-siphão, sistema Narçon, com dupla fornalha, e por circulação do vapor com apparelhos «Heintz» este ultimo destinado a funcionar nas linhas do Norte de Espanha, quando esta companhia possa admittir na composição dos seus comboios as carruagens de que nos vimos ocupando.

A illuminação é electrica, sistema «Stone», compor tando todos os ultimos aperfeiçoamentos, havendo em cada



Compartimento de 1.<sup>a</sup> classe, de noite

e são providos de amplas redes de arame para malas e pequenos volumes com guarnições de bronze polido, cinzeiro movel e uma pequena mesa de charneira.

Nas paredes, forradas de lincrusta castanha em relevo, ha espelhos «bisautés» e quadros com photographias das paizagens mais pictorescas do nosso paiz, dizendo respeito na sua maior parte, a regiões atravessadas ou servidas pela rede da Beira-Alta.

Cada dois assentos vis-à-vis podem ser transformados n'uma cama. As portas dos compartimentos, munidas de

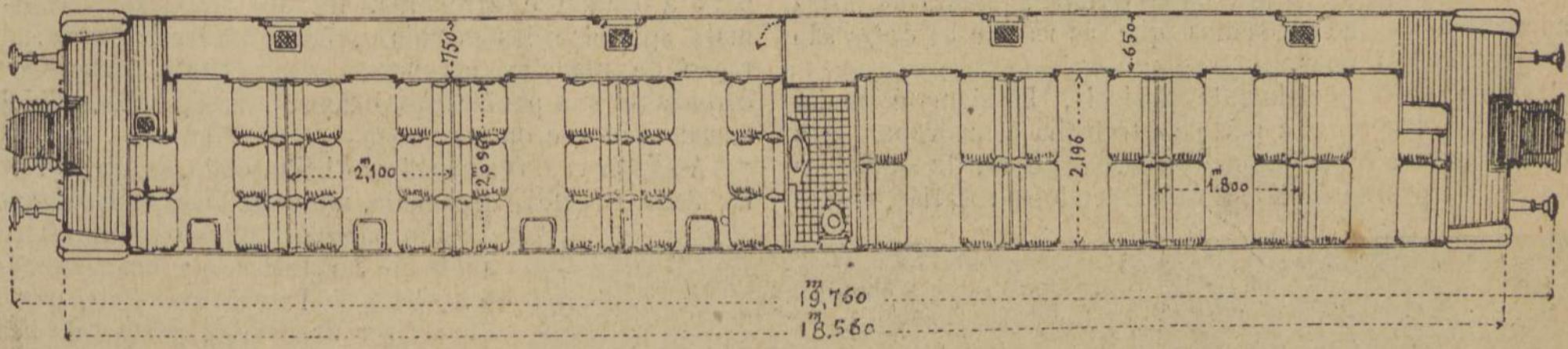
stores de pressão e com vidros «bisantés», podem ser fechadas interiormente pelos passageiros.

Os compartimentos de 2.ª comportam 8 logares e também são muito confortaveis; os estofos são exteriormente forrados de tecido de crina adamascado, de um aspecto agradavel.

Toda a caixa é forrada exteriormente de teca e appoia-se sobre um caixilho d'aco, formado essencialmente por duas

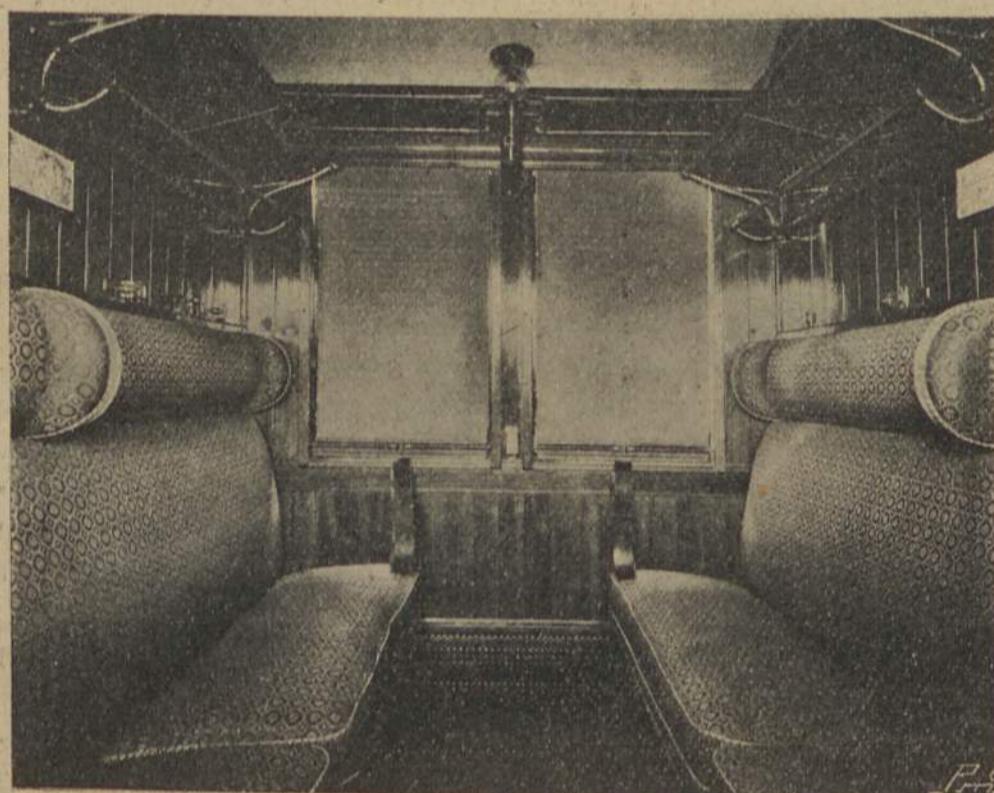
nem perde tempo apreciavel, nem tem falta de commodidades, porque os dois trasbordos (mesmo em quanto os houver) em Pampilhosa e Medina, são a horas que pouco incommodam, um ás 10 da noite, outro á 1 da tarde, e em sentido contrario ás 6 da tarde e 9 da manhã.

A dificuldade até agora existente era a falta de commodidade entre Pampilhosa e Medina, e essa desaparece com o emprego d'estas novas carruagens.



Planta da carruagem

vigas duplas armadas, ligadas por travessas que assentam sobre os dois bogies com triplice suspensão elastica de molas compensadoras, de modo a amortecer completamente os choques e vibrações em marcha; ainda como excesso de precaução, e para evitar qualquer pequena vibração que podesse incomodar o passageiro, foi intercalada entre a caixa e o caixilho uma camada de feltro bastante espessa, forrando-se também o soalho com feltro e «linoleum» inglez de 1.ª qualidade.



Compartimento de 2.ª classe

Os limites de elasticidade calculados para as molas de choque e tracção garantem uma «démarrage» perfeitamente suave.

O aspecto exterior das carruagens é muito elegante, tendo na architrave em caracteres de bronze o nome da companhia proprietaria e a meio do painel inferior da caixa o monogramma da mesma.

A indicação de serie e classes é feita em placas de bronze polido, com letras de esmalte azul.

Do que rapidamente deixamos dicto e pelas gravuras que acompanham este artigo, poderá o leitor fazer uma ideia do consideravel melhoramento com que a Companhia da Beira-Alta acaba de dotar a exploração da sua rede, collocando os seus comboios internacionaes em condições de conforto e commodidade que nada tem a invejar ao que de melhor se usa no extranjeiro.

Com estas carruagens, o problema da ligação rapida entre Portugal e a França, por meio de comboios ordinarios, fica perfeitamente resolvido. Quem não pôde ou não quer utilizar o Sud-express, serve-se d'estes comboios e

E não só para a 1.ª classe, mas até em 2.ª se pôde já fazer a viagem confortavelmente e com uma economia que atinge quasi 50% do preço do Sud-Express, sem que, todavia, se perca mais que umas horas em Paris (porque o Sud chega á noite e o ordinario ao meio-dia seguinte) tendo-se, em compensação mais 7 horas e meia de permanencia em Lisboa. No sentido descendente aproveitam-se mais 5 horas e 22 minutos de permanencia em Paris, perdendo-se metade do dia na chegada a Lisboa, porque em vez de se chegar á meia-noite, se chega ás 2 e meia da tarde.

Merece, pois, todo o louvor a companhia da Beira-Alta pelos melhoramentos que introduz no seu serviço.



XXIII

**Bethlem.** — O berço de Jesus. — Um convento industrial. — O tumulo dos Reis. — Jerichó, o Jordão e o Mar-Morto. — Um banho desagradavel.

N'estes artigos, escriptos numero a numero, em que como que fallamos com os nossos leitores, "vem a propósito, ao encetar um novo anno, cumprimentá-los desejando que elle decorra feliz a quantos tem a dedicação de nos lerem e acompanharem a nossa digressão «por esse mundo de Christo».

E agora com mais propriedade empregamos esta phrase, porque esta digressão a vamos seguindo pelas terras que mais se consubstanciam com a vida do grande fundador da melhor religião do mundo, onde outro interesse não temos senão a reconstituição mental do Novo Testamento, do qual encontramos um capítulo em cada monumento, um versiculo em cada pedra ou em cada arvore.

Um dos passeios obrigatorios desde Jerusalem é o que se faz, ao sul, a Bethlem, o berço da Christandade.

Uma tarde é bastante para este passeio, porque a distancia, por boa estrada, se percorre, de trem, em pouco mais de uma hora.

O caminho é interessante, começando-se por subir um pouco o monte do *Mau-Conselho*, assim chamado pela tradição christã, segundo a qual Caiphas reuniu ali os Judeus, n'uma casa de campo, e d'elles ouviu conselhos sobre o genero de morte que devia ser dada ao Redemptor,

Depois, encontramos a fonte onde dizem a Sagrada Família bebeu agua; mais adeante o tumulo de Rachel.

Entramos depois, na velha cidade, rodeada de campos fertilissimos de magnificas cearas, que, na origem da povoação, lhe deram o nome de *Beit-Lakem* que, em hebreu quer dizer *Casa do pão*.

Ruas estreitas, de casas mais que modestas, mas uma diferença de costumes que nos surprehende. E o leitor, que o tenha sido dos artigos anteriores, julgará da nossa admiração se lhe dissemos que as ruas e as casas são notavelmente limpas.

Alem de especialmente agricola, Bethlem é muito industrial. Por toda a parte se trabalha a madreperola, o coral, as madeiras de cedro, de camphora, de sandalo e outras, as pedras do Mar-Morto, fazendo-se rosarios, cruzes

Ao lado da basilica é o convento dos Franciscanos, onde se encontra um frade portuguez, que, apesar de alli estar ha muitos annos, nada esqueceu da lingua de Camões.

Tambem no convento dos Franciscanos, em Jerusalem, ha outro Portuguez, frei José, que nos recebeu muito amavelmente e nos mostrou toda a bella organização d'aquelle casa, que é mais do que um recolhimento monastico, uma perfeita instituição industrial que fornece muitos artefactos para a cidade e arredores. Ha alli typographia com as mais aperfeiçoadas machinas, fundição e serralharia, serração de madeira, carpintaria e marcenaria, moagem de cereaes e sua panificação, officinas de sapateiro, alfaiate, encadernador e outras.

A seguir vamos a capella do Leite, onde, se diz, a Família Sagrada esteve escondida, antes da fuga para o Egypto.

Um passeio tambem muito interessante em Jerusalem, que destacaremos, é a visita ao Tumulo dos Reis, que se deve fazer de manhã, porque de lá se vae ao Monte Olivete, de onde se vê toda a cidade á hora em que o sol a illumina de face.

Curiosa a visita d'estas antigas cavernas, para as quaes se desce uma escadaria de vinte e quatro degraus, de oito metros de largura. Pois note-se que ella, a vasta entrada dos tumulos e elles proprios, em numero de 24, é tudo aberto na rocha viva e de uma só pedra.

Mais adeante, a egreja das Carmelitas tem tambem de notavel o claus tro, onde ha placas (modernas) de marmore com o Padre-Nosso gravado em 38 linguas. Já se vê que a portugueza figura entre elles.

Mais abaixo, no jardim de Gethsemani, mostra-se a arvore que se diz (sem viso de verdade) ser a mesma á sombra da qual Jesus se abrigou, orando.

Depois, mais adeante, o tumulo da Virgem, n'uma gruta para a qual se descem alguns degraus, á capella onde se vêem, nas paredes, 12 placas com o antigo escudo portuguez, offerenda da rainha D. Maria I, e um grande quadro offerecido por D. Carlos de Bourbon.

Para ir ao Jordão e ao Mar-Morto ha que contar com um dia e a manhã de outro.

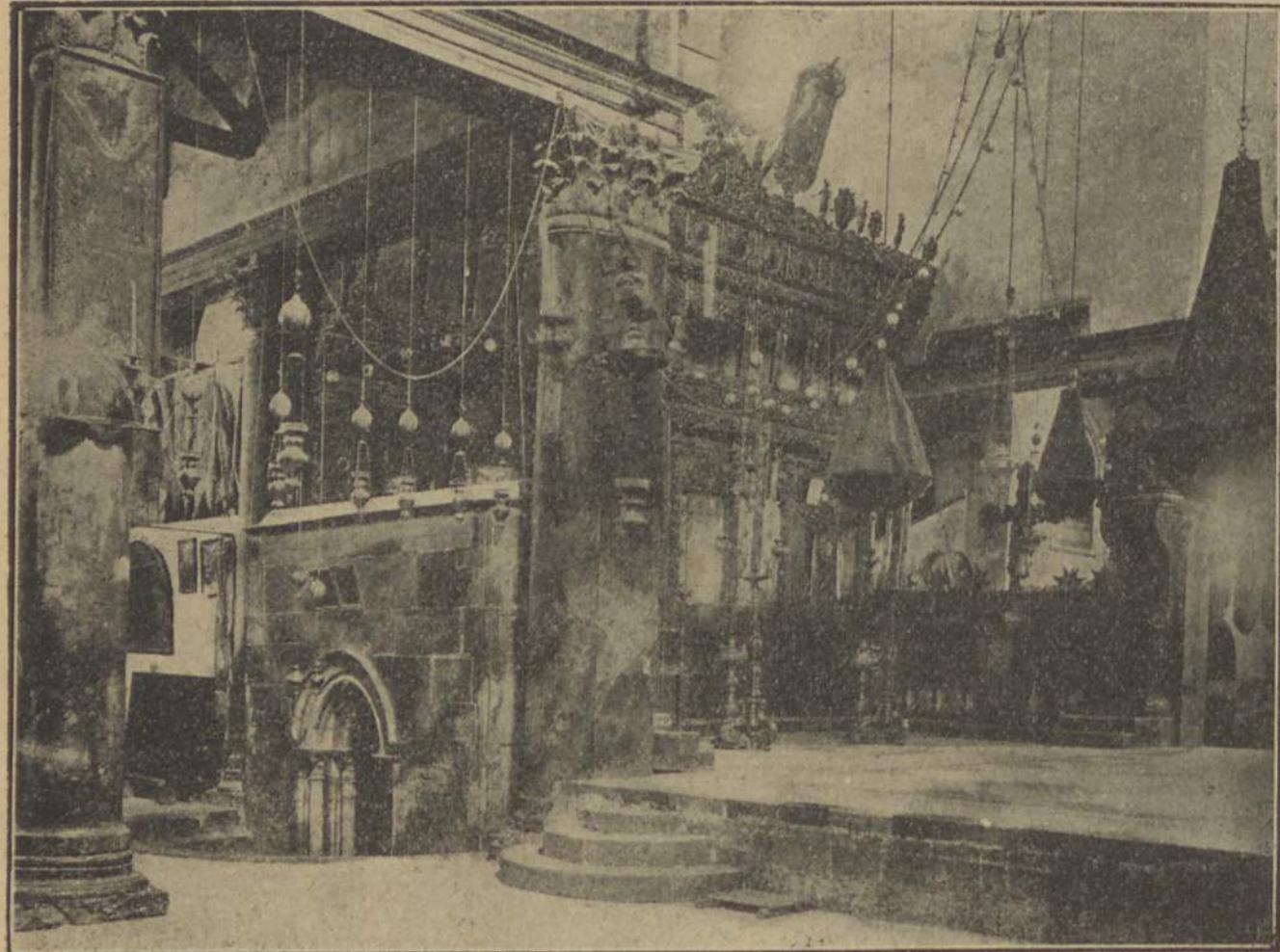
Parte-se em carro de tres cavallos, de manhã cedo, porque temos que evitar o calor nas margens do rio, e que é abrasador, visto estar-se bons 400 metros abaixo do nivel do mar.

Em caminho vemos, á esquerda, o monte onde se abriga um miseravel convento de eremitas, pobres maniacos que se isolaram vivendo apenas de comer hervas, inuteis para si e para o mundo, ao qual não fazem mal, mas tambem não servem para coisa alguma.

Ao fim de 3 horas de marcha, sempre descendo por caminhos muitas vezes pessimos, porque o leito da estrada (?) são grandes pedras sobre as quaes cavallos e trem resvallam, chegamos a Jerichó, onde vamos descansar e almoçar no hotel *Jourdain*, assás mau.

A pequena cidade já não é a do tempo de Christo e essa não era tambem a primitiva. Contentemo-nos em olhar de relance, a actual, que nada tem de interessante senão a chamada *fonte do Sultão* da qual diz a lenda, corria agua salgada, até que Elyseo, o discípulo do propheta Elias, lhe lançou sal, tornando-a doce.

De entre a vegetação que brota n'este oasis, não tentemos encontrar a celebre rosa de Jerichó. Essa já não existe e apenas no hotel se vendem umas aranhas secas que, dizem, se abrem mettendo-lhes os pés na agua. Assim



Entrada para a Gruta da Natividade

molduras e outros objectos que inundam os bazares da Palestina e chegam até aos da Europa.

Outra nota curiosa, a que já alludimos é o bonito trajo das mulheres d'esta terra, na quasi totalidade christãs, que lhes deixa ver os rostos, em geral de grande belleza, o que dá um aspecto mais interessante á cidade.

Mas o principal a visitar n'ella é a egreja da Natividade, e não tanto a egreja, que é imponente, ou, como de costume, a reunião de egrejas, porque são tres, dos Gregos, Latinos e Armenios, mas a verdadeira gruta onde nasceu o Christo, vendo-se ahi ainda os proprios logares onde a tradição nos faz crer que nasceu Jesus (local que está assinalado por uma estrella de prata), o da adoração dos reis Magos, aquelle onde S. José foi avisado do decreto de Herodes sobre a degolação dos innocentes, onde S. Jeronymo escreveu a Vulgata, onde foi sepultado, etc.

A entrada para a gruta faz-se por tres lados, correspondendo ás partes da egreja que pertencem aos Gregos aos Latinos ou aos Armenios, e a nossa gravura representa, na dos primeiros.

A parte principal da egreja, pertencente aos Armenios, é de vastas dimensões, sustido o tecto por 44 bellas colunas monolithicas de cár rosada.

Para que os diferentes cultos que adoram Jesus não se encontrem ou se disputem nas suas ceremonias e visita da gruta, não só ha, como acima dizemos, entradas especiaes para esta, como, na egreja, caminho privativo de cada uma.

De cima dos telhados gosa-se uma vista magnifica sobre os montes da Judeia e o Mar Morto.

succede, mas sem que pareçam rosas, nem sequer flores, sem cheiro, sem beleza.

De novo, no trem, segue-se, ainda por peiores estradas, para o Jordão, o biblico rio onde Jesus foi baptizado.

O caminho é deshabitado, sem vegetação, sem vida, dando razão á passagem da *Judia*, de Thomaz Ribeiro que se refere aos «extensos montes sem relva e paragens sem conforto, onde se extende o Mar-Morto, onde serpeia o Jordão».

O rio, onde chegamos depois de hora e meia de andamento, serpenteia entre arvores altas, e tem, n'aquelle sitio, pouca largura e pouca profundidade. N'elle voga uma barca em que um Beduino nos convida a tomar logar por meia hora, á razão de um franco por pessoa. Não queremos perder occasião de navegar no celebre rio, e lá nos deixamos ir; mas ainda não tinhamos remado dois minutos e já o nosso barqueiro se preparava para voltar ao ponto de partida. Parece que elle considera que as horas teem quatro meias horas, do que o dissuadimos, por gestos, e pela accção energica do nosso remo, na agua, impedindo-o de, com o seu, fazer o barco virar de rumo.

Novo passeio de carro, d'esta vez sem ser por estrada nem mesmo caminhos feitos; vae-se pelos campos, «por onde calha», barrancos aqui, solavancos acolá, até se alcançar a estrada que conduz ao Mar-Morto; hora e meia de caminho.

Morto tão animado é que não esperavamos encontrar. As aguas, de um azul escuro, estavam bastante movimentadas; havia ondas de cristas brancas que o vento impellia.

Em todo o caso, por mais que a grande toalha d'agua lembre de certa maneira os grandes lagos suíssos, o Ontario e outros da America, por mais que as montanhas que o rodeiam lhe sejam imponente moldura, nada ha mais triste do que aquelle local, onde a vida falta em todas as suas manifestações. Nem habitantes nas margens, nem casarias sobre as montanhas, nem peixes na agua, nem aves no ar.

Em tão completa solidão, a melancolia assenhoreia-se de nós e aconselha-nos a não permanecer alli.

Que enorme diferença entre este mar e o Lago Salgado do estado de Utah, na America do Norte, onde tudo é animação.

Porque a especialidade das aguas do Mar-Morto é tambem serem salgadas, e em tão forte dosagem que um ovo fresco não vae ao fundo, e difícil é tomar-se banho n'ellas, porque o corpo tende a sobrenadar.

Quem mergulhar na agua sae d'ella coberto de uma camada salina, tão espessa que parece pintado a cal, e os peregrinos que lá vão tomar o banho, e os forasteiros que não deixam de experimentar a sensação d'aquelle imersão extraordinaria, teem que esfregar fortemente a pelle, ao sahir d'agua para d'ella tirarem todo o sal adhrente, porque do contrario, os crystaes de chloreto de sodio seccando, produzem um prurido insupportavel, como se se tivesse esfregado o corpo com ortigas, o que deve ser uma desagradavel recordação do famoso «banho santo».

E não menos o será o cheiro que se conserva no corpo, como que a sardinha salgada.



## dules Meeùs

Soubemos, pelo *Moniteur Industriel* de 30 de Novembro findo, do falecimento do Sr. Julio Meeùs, fundador da dicta Revista, excellente publicação com quem de ha longos annos fazemos a honrosa permuta.

Apresentamos, pois, á digna redacção do *Moniteur Industriel* a expressão do nosso pesar, bem como á desolada viuva e demais familia enluctada.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Conclusão)

#### Amortização do 1.º semestre de 1912

1:020	obrigações de 3 % privilegiadas, do 2.º grau.
N.ºs	158— 161 a 167— 2.543 a 2.545— 2.658—
2.670 a	2.674— 3.651— 3.652— 4.183— 4.183 a 4.187—
4.852 a	4.854— 4.857 a 4.873— 4.925 a 4.940— 5.657—
5.658—	6.671— 6.672— 8.139— 9.141— 10.408— 11.018—
11.400—	13.270— 13.271— 15.044— 15.736 a 15.750— 15.754 a
13.756—	16.480— 20.952 a 20.955— 21.116 a 21.118— 21.996 a
22.000—	22.514 a 22.523— 26.266— 26.267— 27.667 a 27.669—
28.173—	28.174— 28.263— 28.501— 21.502— 29.952— 31.190 a
31.194—	33.443 a 33.447— 35.629— 35.892— 35.893— 36.250—
36.346—	39.001 a 39.010— 39.018 a 39.024— 40.132 a 40.134—
41.143—	41.216 a 41.222— 41.245 a 41.247— 42.283— 42.284—
42.596—	43.048— 43.437 a 43.441— 45.469— 47.099— 47.286—
47.795—	50.736 a 50.740— 50.761— 52.858— 56.931 a 56.933—
57.639 a	57.646— 58.640 a 58.643— 61.606 a 61.608— 62.044—
62.042—	62.045— 62.046— 63.342 a 63.345— 63.399— 63.400—
63.649—	63.650— 63.701— 65.175— 65.188— 65.200— 65.592 a
65.594—	72.251— 72.296— 74.321 a 74.326— 75.417— 76.352—
76.353—	76.883 a 76.886— 78.894 a 78.900— 83.873 a 83.887—
84.075 a	84.082— 84.516— 84.669— 88.010— 88.011— 89.271—
93.424—	93.513 a 93.521— 95.365— 95.366— 96.469— 96.470—
97.067 a	97.081— 99.242— 99.243— 105.053 a 105.066— 109.127—
110.583 a	110.598— 111.168— 116.211 a 116.213— 117.465— 117.512—
119.111—	119.412— 123.840— 125.283 a 125.288— 129.460— 129.461—
133.005 a	133.014— 134.142 a 134.148— 140.955 a 140.964— 143.329—
144.275—	144.276— 145.864— 147.437— 147.438— 148.128— 148.515—
152.070—	152.767— 154.473 a 154.475— 156.415— 156.416— 159.670 a
159.672—	163.327— 163.328— 164.949— 164.954— 165.138— 165.669—
165.670—	166.461— 166.477 a 166.480— 167.468— 167.480 a 167.499—
168.361—	173.103— 176.336 a 176.338— 176.344— 177.571— 177.572—
177.861 a	177.866— 180.046— 180.198 a 180.202— 181.388— 183.439—
183.440—	184.236— 185.715 a 185.721— 186.212— 186.213— 187.147—
187.148—	188.142— 189.803 a 189.805— 190.183— 190.187— 191.679—
193.087—	193.884— 196.889— 197.602— 198.118 a 198.124— 198.976—
199.842—	199.843— 200.535— 200.536— 201.884 a 201.886— 202.706—
203.425—	203.426— 206.572— 209.023— 209.654 a 209.657— 209.847 a
209.849—	210.027 a 210.029— 210.429— 210.618— 210.619— 211.097 a
211.099—	211.849 a 211.859— 212.061— 212.062— 213.359 a 213.364—
213.574—	213.576— 214.067 a 214.069— 214.091 a 214.110— 214.414 a
214.439—	215.296 a 215.301— 215.992— 215.993— 218.746— 220.516—
222.345—	222.346— 223.575 a 223.577— 223.987— 223.988— 224.515—
224.636 a	224.638— 224.748— 227.256 a 227.301— 229.297 a 229.303—
229.594—	229.595— 229.919— 229.920— 231.001 a 231.017— 232.172—
232.193 a	232.195— 234.301 a 234.304— 235.415 a 235.417— 235.513—
235.514—	237.859— 239.927— 239.928— 244.070 a 244.072— 243.849—
243.851 a	243.854— 244.935— 244.936— 245.283— 245.284— 248.534—
249.163 a	249.165— 249.208— 251.463— 251.476 a 251.479— 251.613—
252.607—	253.823 a 253.825— 255.586— 256.522 a 256.532— 258.148—
258.149—	259.623 a 259.627— 266.465— 266.715 a 266.749— 266.752—
266.753—	268.149— 268.186— 268.187— 268.229— 268.230— 268.656—
271.696 a	271.698— 275.313— 275.314— 279.603 a 279.606— 279.692 a
279.699—	280.802 a 280.806— 280.837— 280.838— 280.925 a 280.930—
281.184 a	281.186— 285.807 a 285.809— 286.146— 288.444— 288.924—
288.926—	289.958— 290.568— 290.727 a 290.729— 291.415 a 291.418—
294.330—	294.413— 296.084 a 296.088— 298.309— 300.518— 304.286 a
304.744—	305.156 a 305.161— 306.837— 310.939 a 310.941— 311.431—
311.432—	311.434— 311.544— 311.545— 311.861— 311.862— 314.074—
314.187 a	314.194— 314.425— 314.426— 314.561 a 314.563— 315.644—
318.267—	318.268— 319.974— 322.603 a 322.605— 322.726— 323.463 a
323.465—	329.360— 330.836 a 330.887— 330.903 a 330.923— 330.991 a
331.000—	334.683— 336.310 a 336.314— 339.417— 339.418— 344.326—
343.856 a	343.859— 345.276— 346.309— 346.310— 347.812 a 347.814—
348.047—	350.626— 352.243 a 352.247— 352.291 a 352.294— 355.165—
357.091 a	357.095— 359.609 a 359.612— 360.405— 360.406— 362.355 a
362.357—	363.253.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

120 obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau.

N.ºs	2.712 a 2.720— 4.166— 6.965— 7.968— 7.969—
8.399 a	8.403— 10.143— 10.144— 10.146— 10.147— 13.475 a
13.478—	14.308— 17.181— 18.207— 18.540— 22.020 a 22.023—

22.031— 22.032— 22.047— 22.048— 22.078— 22.079— 29.457 a  
 29.459— 31.473— 32.881 a 32.885— 32.887 a 32.895— 35.769 a  
 35.784— 39.542 a 39.545— 39.634— 39.632— 39.850 a 39.868—  
 42.281— 42.282— 45.144— 45.940 a 45.942— 46.812— 58.282—  
 58.283— 58.927— 59.486 a 59.488— 61.311— 62.097— 62.098—  
 62.228— 62.645— 63.144— 63.361— 63.822.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

50 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau.

4 títulos de 5 obrigações: N.º 966—1.319—4.320—4.483.

30 Títulos de 4 obrigações:

N.ºs 2.335 a 2.339— 2.505— 5.042 a 5.047— 6.486  
 6.187— 8.469— 8.470— 8.507— 8.508— 8.760 a 8.762—  
 10.495— 10.500— 10.504— 10.859— 10.917— 14.409— 12.175—  
 14.654— 15.943.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 12 e seguintes.

**Banco Nacional Ultramarino.**— Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 45 obrigações de 4 1/2 %, coupon, emitidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques, foram extraídos os seguintes numeros:

33—791—852—1246—1274—2104—2521—2729—4173—5161—  
 5634—5674—6024—6192—8048.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 31 de dezembro de 1912, terá lugar na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis, das 10 da manhã á 1 e meia da tarde, com excepção dos sabbados, em que será das 10 ás 12, o pagamento do juro de todas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os estatutos deste Banco, ao sorteio de 276 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas em virtude da carta da lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 16 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento, emitidas em 1 de Julho de 1889, foram extraídos os seguintes numeros, a saber:

De 6 por cento

8	1.034	1.602	2.476	3.390	4.350	5.307	6.455	7.135	7.753	8.663
55	1.064	1.614	2.572	3.396	4.426	5.310	6.460	7.137	7.666	8.710
75	1.071	1.644	2.653	3.413	4.439	5.348	6.488	7.159	7.820	8.780
118	1.074	1.671	2.687	3.420	4.465	5.366	6.531	7.193	7.829	8.810
291	1.086	1.695	2.715	3.519	4.532	5.391	6.600	7.197	7.917	8.894
303	1.118	1.746	2.736	3.528	4.567	5.397	6.626	7.209	7.965	8.915
317	1.146	1.774	2.779	3.545	4.602	5.406	6.689	7.215	7.988	8.916
329	1.181	1.909	2.805	3.582	4.633	5.414	6.723	7.254	8.022	8.950
361	1.208	1.951	2.815	3.649	4.697	5.504	6.757	7.299	8.027	8.966
381	1.228	1.963	2.816	3.697	4.734	5.556	6.810	7.347	8.037	8.996
391	1.232	2.043	2.820	3.734	4.758	5.564	6.814	7.385	8.040	9.000
398	1.242	2.071	2.818	3.736	4.793	5.647	6.823	7.409	8.079	9.020
401	1.291	2.076	2.887	3.770	4.834	5.684	6.844	7.443	8.096	9.029
453	1.349	2.108	2.925	3.863	4.847	5.743	6.846	7.456	8.148	9.032
539	1.355	2.413	2.932	3.872	4.882	5.746	6.856	7.476	8.167	9.070
550	1.373	2.450	2.954	3.879	5.006	5.777	6.876	7.502	8.183	9.089
571	1.390	2.489	2.995	3.973	5.024	5.825	6.877	7.522	8.295	—
575	1.417	2.236	3.016	3.985	5.047	5.850	6.907	7.536	8.372	—
576	1.456	2.285	3.024	4.024	5.054	5.860	6.908	7.537	8.427	—
678	1.505	2.316	3.083	4.089	5.088	5.905	6.916	7.584	8.430	—
825	1.518	2.324	3.125	4.114	5.144	5.909	6.925	7.618	8.432	—
828	1.527	2.333	3.163	4.120	5.166	5.973	6.987	7.621	8.438	—
848	1.564	2.338	3.255	4.180	5.168	6.215	7.022	8.648	8.485	—
880	1.578	2.438	3.312	4.255	5.216	6.217	7.058	7.694	8.563	—
926	1.587	2.456	3.338	4.257	5.298	6.347	7.082	7.697	8.587	—
930	1.596	2.461	3.388	4.271	5.302	6.365	7.116	7.747	8.629	—

De 4 1/2 por cento

803—1.998—2.036—2.805—2.849—4.138—5.516—6.240—7.418—  
 7.465—8.044—8.098—8.448—8.696—9.990—11.132.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1913, realiza-se na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados) das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, na sua Succursal no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1912. Igualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres —Comptoir National d'Escompte, com a apresentação dos respectivos titulos.

Tendo-se procedido hoje em conformidade com o artigo 22.º dos estatutos d'este Banco ao sorteio de 270 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1904, foram extraídos os seguintes numeros, a saber:

221 a 230	7.901 a 7.910	13.861 a 13.870	23.151 a 23.160
981 » 990	7.961 » 7.970	17.021 » 17.030	23.911 » 23.920
1.151 » 1.160	8.121 » 8.130	18.161 » 18.170	24.831 » 24.840
2.441 » 2.450	8.521 » 8.530	18.931 » 18.940	25.911 » 25.920
2.931 » 2.940	9.981 » 9.990	20.691 » 20.700	26.231 » 26.240
4.721 » 4.730	10.071 » 10.080	21.211 » 21.220	27.651 » 27.660
7.501 » 7.510	13.841 » 13.850	22.241 » 22.250	—

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores d'estas obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1913, realiza-se na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados), das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1912. — O Governador — *Luiz Diogo da Silva*.

**Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.** — *Servico de Títulos.* — São prevenidos os portadores d'obrigações d'esta Companhia de que, a datar de 31 de dezembro de 1912, será pago o coupon n.º 16, relativo ao 2.º semestre de 1912, das obrigações privilegiadas de 4.º grau, á razão de 7 francos cada, liquido do imposto em França :

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.  
 Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, rna dos Fanqueiros.  
 No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque sobre Paris, que vigorar no dia da apresentação, e com exempçao do imposto de rendimento, nos termos do art. 5.º da Lei de 29 de Julho de 1913 e do Decreto de 24 d'Outubro de 1905.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.** — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de Janeiro de 1908 conforme o disposto no titulo 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros : 1:854, 6:937, 7:252, 7:749, 7:816, 8:974, 9:092, de 450\$000 reis e 10:420, 11:945, 13:453, 14:475, 14:905, 15:088, 15:937, 17:022, 18:654, 19:424, 22:835, 23:124, 23:198, 25:376, 25:396, 26:744, 27:521, 28:174, 28:970, 29:198, 30:644, 30:638, 31:181, 31:677, 32:051, 32:381, 32:651, 35:884, 26:538, 39:416, 41:722, 43:084, 45:919, 47:803, 50:841, 50:939, 51:794, 52:601, 56:417, 56:542, de 90\$000 reis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de Janeiro de 1913.

No Porto, na séde da Companhia, rua do Bellamento n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brasilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

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

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

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio de obrigações da serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 12 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 35:946 a 35:950 e 49:865 a 49:866.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie, relativa ao 2.º semestre de 1912 começará no dia 2 de Janeiro proximo futuro, em Lisboa, na séde da Companhia rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º das onze horas da manhã ás duas da tarde, e continuará em todos os dias uteis, até 18 do referido mês, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Os cambios afrouxaram de novo, devido á grande quantidade de papel do Brasil que os possuidores se tem apressado a descontar, vista a tendencia da divisa Londres, para uma nova baixa por motivo da realização de importantes lotes de *coupons*, pagaveis em ouro, que já começou ha dias a effectuar-se, como dissemos na revista anterior, e mais se accentuará nos primeiros dias de janeiro.

Esta abundancia de papel permitiu á praça do Porto fazer face a um importante pedido de cambiaes, em Lisboa, oferecendo se logo d'allí 150.000 libras, o que evitou um aggravamento de situação cambial.

Hoje ficou a libra a 5\$070 réis, venda, e comprava-se a 5\$020 réis.

O Rio Londres fechou a 16 3/8, 14\$656 réis fracos por esterlino.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 14 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	47 9/16	47 7/16	47 1/4	47 1/8
» 90 d/v .....	47 3/8	—	47 15/16	—
Paris cheque .....	602	604	605	606
Berlim .....	247	248	248	249
Amsterdam cheque .....	447	449	420	422
Madrid cheque .....	930	940	940	950

## Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

## DEZEMBRO

Bolsas e títulos	16	17	18	19	20	21	23	24	26	27	28	30	31	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	38,85	39,40	39,15	39,10	39	37,50	38,90	—	37,15	37,10	37,10	37	37	—
Dívida Interna 3% coupon .....	37,60	37,60	—	37,50	—	37,40	—	37,25	37	37	—	37	37	—
» 4 1/2% 1888, c/premios .....	20,450	20,450	—	20,400	—	—	—	20,300	20,300	—	20,300	—	20,350	—
» 4 1/2% 1888/9 .....	—	—	54,500	—	—	54,300	—	—	—	—	—	54,000	54,000	—
» 4% 1890 .....	—	—	—	—	—	—	47,500	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 1905 c/premios .....	8,800	—	8,800	—	—	—	8,850	8,850	—	8,800	—	—	8,850	—
» 4 1/2% 1905, (C.os de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,700	—	—
» 5% 1909, ob. (C.os de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	79,500	—	—	79,000	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série .....	65,800	65,900	65,900	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	—
» 3% 2.ª série .....	64,800	64,800	64,800	65,000	—	64,900	—	—	—	—	—	—	68,600	—
» 3% 3.ª série .....	68,300	—	—	—	68,700	—	68,700	—	—	68,700	—	—	98,000	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	155,900	156,000	156,000	—	—	—	—	156,500	156,500	—	156,500	156,500	—	—
Acções Banco de Portugal .....	—	—	—	132,000	—	—	—	—	—	—	—	132,000	—	—
» Comercial de Lisboa .....	—	—	—	100,000	100,000	—	—	99,800	—	—	99,500	—	100,600	100,500
» Nacional Ultramarino .....	—	—	—	100,000	100,000	—	—	—	—	—	—	66,000	—	—
» Lisboa & Acores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	68,000	—	68,000	68,000	68,000	—	67,500	—	—	67,800	—
Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	—	58,700	58,800	58,500	58,800	58,900	58,906	—	59,000	58,500	59,500	60,006	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	—	—	89,000	89,000	—	—	89,000	—	—	—	—	89,000	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,000	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	—	—	49,800	—	49,800	49,800	49,800	—	49,650	49,650	49,800	49,800	49,800	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	16,000	16,000	—	—	—	—	57,000	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	285	285	285	284	—	16,000	—	16,000	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	67,860	—	—	—	67,800	—	—	—	68,000	—	67,800	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	61,500	61,500	—	—	61,500	61,700	61,700	—	61,700	—	—	—	61,700	—
prediaes 6% .....	89,000	—	—	—	—	—	—	—	—	79,000	—	—	—	—
» 5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2% .....	—	—	—	64,95	—	—	—	—	—	—	64,75	64,50	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série .....	—	—	—	—	320	—	320	322	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port. .....	—	—	—	—	—	35,75	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal .....	35	36	37,50	35,50	35,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante .....	424	423	425,50	—	—	426,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	306	307	307	—	309,25	309	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	311	312	311	—	312	310	312	312	—	313	314	313	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	246	246	245	245	—	245	245	245	—	245	245	245	—	—
» Companhia da Beira Alta .....	285	285	285	—	285	285	285	284	—	285	280	285	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	163	166	165	163,50	163,25	165	164	—	—	163,50	163,50	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	64,50	64,50	64,50	64,50	64	64	64	64	—	64,50	64,75	64,50	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	86,93	86,25	—	87	—	—	87,30	86,50	—	—	86	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1912		1911		Diferença em 1912	1912	1911	Diferença em 1912	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					

## Diario de Noticias—Natal de 1912

Recebemos e agradecemos o numero-brinde do *Diario de Noticias*, para o Natal do anno findo. Primoroso como sempre, insere magnifico texto litterario e optimas gravuras, nitidamente impressas nas afamadas officinas do *Commerce do Porto*.



## NOVO SYSTEMA DE CAMINHO DE FERRO

Um engenheiro inglez, Lewis, inventou recentemente um novo sistema de transporte pelo caminho de ferro, dos mais curiosos e ácèrca do qual o *Bulletin de la Société des Ingénieurs Civils* deu informações muito completas.

O sistema do Sr. Lewis baseia-se no emprego d'um parafuso sem fim, collocado entre os rails e seguindo por todo o percurso.

Este parafuso gira sob a acção d'uma serie de motores electricos, e arrasta as carruagens, que são munidas d'um sistema de dentes em contacto com o filete do parafuso.

A caracteristica d'este parafuso é que o seu passo não é constante. Muito curto nas estações, alonga-se gradualmente nos intervallos que as separam. Por consequencia, a velocidade é muito fraca nas estações (800 metros á hora, approximadamente), o que permite aos passageiros subir e descer sem que o trem pare completamente, e é maior fóra das estações (attinge 40 kilometros á hora).

Uma consequencia interessante é que as carruagens se approximam muito nas estações e afastam-se no resto do percurso.

O novo meio de transporte permittiria, segundo o Sr. Lewis, fazer desfilar 10.000 passageiros sentados, por hora, deante das estações, e apresentaria uma grande segurança, ao mesmo tempo que uma reducção consideravel de pessoal; com effeito, elle não exige, nem machinista, nem freio, nem signaes, nem atrellagem, etc.

Pelas experiencias, já feitas em pequenos percursos, o sistema seria muito realizavel e d'um funcionamento muito regular.



## Novo canal na ilha de Cuba

Não contentes ainda os Estados Unidos com a proxima abertura do canal do Panamá, o util melhoramento, que lhes permittirá a livre passagem do Atlântico para o Pacifico e lhes proporcionará a defesa de ambas as costas com as mesmas forças navaes, intentam n'este momento a abertura d'um outro canal, atravessando a ilha de Cuba de norte a sul, que, álem de lhes vir augmentar a importancia d'aquella via estrategica, evitaria tambem o regresso pelo Passo-dos-Ventos, ganhando-se d'este modo um dia e meio, no trajecto.

Com a abertura d'estes canaes, a viagem da Inglaterra para a Nova-Zelandia ficará reduzida, no seu percurso, a menos 5.000 kilometros, e, de futuro tambem, a viagem da Europa ao Japão e Oceania será feita pelo Panamá, d'onde resultará logo uma desvalorização sensivel para o canal de Suez, cujas tarifas baixarão notavelmente. Vê-se pois, que, debaixo do ponto de vista commercial, estes canaes virão modificar as actuaes rotas maritimas.

Como é Cuba o paiz mais fortemente interessado n'esta obra formidavel, formou-se alli uma sociedade, que utilizará todo o material e pessoal empregado n'este momento no canal do Panamá, logo que este esteja concluido.

De grande interesse é para Portugal, a abertura d'estes dois canaes, do Panamá e de Cuba, visto como, alterando elles grandemente a rede das rotas maritimas, e sendo Lisboa um porto que deveria ser considerado como um caes da Europa, muito os nossos governos deveriam pensar no caso, predispondo Lisboa ao desempenho d'esse pesadissimo e honroso encargo.

## A TELEGRAPHIA SEM FIOS E A GUERRA

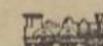
Uma estação radiographica turca que se achava instalada nos arredores de Smyrna foi destruida pelo couraçado italiano *Pisa*, e quem presenciou de perto este facto declara que foram necessarios mais de 200 tiros para a sua completa destruição. Este acontecimento teve como consequencia a ficar o Turquia sem nenhuma estação radiographica na actual guerra e reduzir á inutilidade os apparelhos installados nos navios de guerra, que alias eram do antigo modelo.

Pouco antes do rompimento das hostilidades, o governo ottomano tinha feito a aquisição de duas estações portateis de telegraphia sem fios, sistema *Telefunken*, e que tinham sido enviadas para o campo de operações.

Ao contrario do que se dá com a Turquia, os restantes Estados balkanicos acham-se bem providos de apparelhos dos systemas *Telefunken*, *Marconi*, *Poulsen*, e installações feitas pela «Société Française Radio-électrique de Paris».

Nas estações de Athenas e de Varna existem apparelhos *Marconi* dos typos mais aperfeiçoados que as põem em constante ligação, e todo o territorio da guerra está sob o seu raio d'acção.

Muitos dos cruzadores e couraçados gregos estão munidos de installações modernas, assim como existem apparelhos de telegraphia sem fios a bordo de quasi todos os navios mercantes gregos e bulgaros, que estão sempre aptos a comunicar com as estações terrestres de Athenas e de Varna.



**Penafiel á Lixa.**—A Companhia do Caminho de ferro de Penafiel á Lixa, requereu ao Governo, a exemplo do sucedido com outras companhias de linhas ferreas, a necessaria auctorização para prolongar a sua linha ao longo das estradas n.ºs 33 e 36, até á povoação de *Entre-os-Rios*.

Fundamenta a Companhia o seu pedido, no facto de ter recebido offertas monetarias, de um grupo de banqueiros e capitalistas, para a construcção alludida, mas sob condição de ser esta executada imediatamente, e cedendo o Sr. Cerqueira Magro, como concessionario da linha ferrea de Penafiel a *Entre-os-Rios* e *Paiva*, os seus direitos de prioridade.

**Torres-Figueira a Alfarellos.**—O *Diario do Governo* publicou em 27 do passado dezembro, uma portaria aprovando a garantia de juros, proveniente da medição da linha de Torres-Figueira a Alfarellos, na importancia de 13:844\$678, pagos pelos exercicios de 1913 a 1914, á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

**Carregado á Merceana.**—O deputado Sr. João Gonçalves instou junto do Governo por que se mande proceder urgentemente á construcção d'este caminho de ferro.

**Valle do Vouga.**—A Commisão municipal administrativa e as Juntas de parochia de Vallongo, Prestimo e Macieira, do concelho de Agueda, representaram pedindo a criação de uma estação na linha ferrea do Valle do Vouga, a leste de Carvalhosa, na freguezia de Vallongo.

**Beira-Alta.**—A Companhia dos Caminhos de ferro da Beira-Alta submetteu a approvação do Governo, a pri-

meira ampliação à tarifa especial n.º 8 (G. V.) respeitante a bilhetes de ingresso nas plataformas das estações.

**S. Thomé.** — Terminou a 23 de dezembro passado, o prazo do concurso para a construção de varios caminhos de ferro, em S. Thomé. Apresentou-se apenas um concorrente, o deputado Sr. Ezequiel de Campos, cuja proposta ficou de ser estudada superiormente.



### Hespanha

O Conselho de administração do Caminho de ferro do Norte, aprovou um novo regulamento destinado ás pensões de reforma, para viuvas e orphãos, e que vigorará a partir de 1 de Janeiro, isto é, hoje.

O regulamento em questão apresenta uma nova e importante melhoria, em favor de todo o pessoal, que passará a gosar do direito á reforma, sem sofrer diminuição nenhuma nos ordenados.

A'lem d'isto, concedem-se abonos para casas a certas categorias de empregados, que se não encontrem alojados em edifícios pertencentes á Companhia, e tambem a graduação dos ordenados foi revista em sentido muito favoravel para os empregados.

O conjunto d'estas vantagens concedidas ao pessoal, representa para a Companhia um accrescimo de despesa annual calculado em cerca de 3 milhões e meio de pesetas (665 contos de reis).

Esta Companhia do Norte é, em Hespanha, uma das que sempre maior interesse teem demonstrado pelo bem-estar do pessoal, em cujo beneficio tem feito importantes desembolsos.

### Belgica

Foi já resolvido pelo governo belga o fazer-se concurso para a adjudicação do fornecimento de locomotivas e vagões previsto para 1914. O concurso será só até ao fim do anno. Em virtude de uma lei recente, o ministro dos Caminhos de Ferro está autorizado a encomendar, anticipadamente, material para um periodo de tres annos, á razão de 24 milhões por anno, para 1912 e 1913. Estas encomendas já foram feitas. Restam, pois, só, as de 1914.

Entretanto, a Belgica acaba de encomendar, ás fundições nacionaes, 100.000 toneladas de rails, bem como 12.000 a 13.000 toneladas de accessorios, correspondentemente a esta porção de rails. Esta encomenda de rails e accessorios escalonar-se-ha por todo o anno de 1913.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 1 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada n.º 10, de construcção de terraplenagens do ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 9.686\$000 reis e o deposito provisório de 243\$000 reis.

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

O deposito provisório deve ser feito até ás 15 horas do dia 2 do referido mez.

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

##### Construcção da linha do Sado

No dia 1 do corrente mez, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada de construcção e montagem de um tramo metallico de taboleiro inferior, com 60m,0, entre os eixos dos

apoios, para a ponte sobre a ribeira de Campilhas, da linha do Sado.

A base de licitação é de 12.000\$000 reis e o deposito provisório de 100\$000 reis.

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

O deposito provisório deve ser feito até ás 15 horas do dia 2 do referido mez.

O programma do concurso e do caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na séde da 2.ª Secção de Construcção em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

No dia 3 de Fevereiro pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construcção e montagem de um tramo metallico de taboleiro inferior, com 60 metros entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira de Campilhas, da linha do Sado, ficando assim sem efeito o annuncio que, para a construcção da mesma ponte, foi publicado no *Diario do Governo* n.º 293, de 14 do corrente, p. n.º 4:456.

A base da licitação é de 12.000\$000 reis, e o deposito provisório de 300\$000 reis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O deposito provisório deve ser feito até as quinze horas do dia 1 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, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da 2.ª secção de construcção em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados, todos os dias uteis, das dez ás dezasseis horas.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Fornecimento de drogas e tintas

No dia 6 de Janeiro de 1913, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

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

### Fornecimento d'oleo mineral escuro

No dia 13 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas d'oleo mineral escuro.

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

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

A QUESTÃO ORTHOGRAPHICA

Preço 60 reis

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

## ANIMATOGRAPHO

### SESSÕES TODAS AS NOITES

**Olympia.** — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Todas as noites *soirées* elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Às segundas, quintas e dominigos, *matinées* com programmas variados. 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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres **maisons**, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons **par expérience personnelle**.

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

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

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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

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

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

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1913

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	11 16	2 50	3 25
w 3 5	3 36	w 3 45	4 15
4 30	5 6	5 20	5 55
f 5 20	5 51	f 6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
f 6 50	7 21	8	8 30
w 7 20	7 50	w 9 45	10 15
w 7 49	8 19	—	—
w 8 57	9 28	—	—
10 5	10 41	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a-

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
b 7 15	8 6	6 25	7 31
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7
b 8 20	9 11	7 50	f 8 57
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	f 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22
b 11 20	12 28	b 10 13	11
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6
b 1 10	2 1	11 20	12 26
w 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	w 2 51	12 50	1 55
b 2 20	3 28	b 2 15	3 2
b 3 25	f 4 16	3 50	4 56
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7
b 5 15	6 6	a 6 36	6 36
b 5 45	f 6 36	b 6 20	7 7
b 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
f 7 15	8 6	b 7 50	8 37
f 7 25	8 33	8 25	9 31
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
b 10	10 51	10 43	w 11 45
10 35	w 11 38	11 25	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
b 11 25	12 33	12 55	i 1 55
b 11 55	w 12 45	—	—
b 12 50	1 26	—	—
12 55	2 2	—	—

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
7 55	8 35	6 22	6 59

Mais os de Cintra.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 17	8 48	5 30	6 37
8 36	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	a 8 30	9 9
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
a 5 15	5 57	1 22	2 22
a 5 33	6 46	3 19	4 20
a 6 25	7 14	a 4 14	4 53
7 15	8 22	5 14	6 20
9 7	10 17	a 6 27	7 7
10 29	11 34	7 30	8 29
11 35	12 37	9 12	10 10
1	2 10	11 3	12 15

Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 7 35	4 45	7 45	f 6 40
f 5 5	5 13	10	f 9 52
7 45	7 57	7 35	f 7 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 43	11 26
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
2 53	3 36	5 34	6 13
4 5	4 48	6 42	7 29
7 1	7 38	7 53	8 36
7 48	8 28	8 50	9 34
9	9 43	10 42	11 26
10 36	11 19	11 40	12 24
—	—	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 58	8 14	5 42	6 58
10 12	11 32	7 5	8 29
1 44	3 2	8 40	10
a 5 9	6 1	11 45	1 11
5 42	7 4	3 19	4 46
11 53	1 13	9 8	10 34
1 18	2 36	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 25	11 4	5 20	11 5
5 8	10 14	12 7	6
—	—	7 35	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.



<tbl\_r cells="4" ix="3" maxcspan

## AVISO AO PÚBLICO

## I.º Aditamento á Classificação Geral

## PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Janeiro de 1913 a Classificação Geral, em vigor desde 20 de Janeiro de 1912, é modificada como a seguir se indica:

Rubricas novas	Classes da tarifa geral	Numeros das tarifas especiais internas aplicaveis	Carga minima dos vagões completos Toneladas	Rubrica a eliminar	Classes da tarifa geral	Numeros das tarifas especiais internas aplicaveis	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Xaropes medicinaes .....	1	-	-	Xaropes .....	1	-	-
Xaropes refrigerantes (bebidas) .....	1	2	-				

Lisboa, 19 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia  
Ferreira de Mesquita

B. 2.166

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.º 861

950 exemplares



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

## AVISO AO PÚBLICO

## 1.º ADITAMENTO

A

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2 DE PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Janeiro de 1913 a classificação de mercadorias da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade fica modificada como segue:

Rubricas novas	Grupos para vagões completos		Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais	Rubrica a eliminar	Grupos para vagões completos		Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais
	Remessas de detalhe	Kilogramas		Remessas de vagão completo	Toneladas			Remessas de detalhe	Kilogramas		Remessas de vagão completo	Toneladas	
Bebidas não designadas.....	2	4.ª	50	-	-		Bebidas não designadas.....	3	3.ª	50	-	-	
Xaropes refrigerantes (bebidas)....	2	4.ª	50	-	-								

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 19 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2:167

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Valle do Vouga*

## AVISO AO PÚBLICO

## Via a seguir

A partir de 1 de Janeiro de 1913, os transportes entre as estações d'esta Companhia, ou que por elas passem em transito, e as do Caminho de Ferro do Valle do Vouga serão encaminhados pela via mais curta, Aveiro ou Espinho, conforme o caso, tendo em vista o quadro seguinte:

Estações e apeadeiros dos Caminhos de Ferro Portugueses	Estações e apeadeiros do Caminho de Ferro do Valle do Vouga																		
	Espinho-Vouga	Sampaio-Oleiros (ap.)	Paços de Brandão (ap.)	S. João de Ver (ap.)	Villa da Feira	S. João da Madeira	Couto de Cocalões	Oliveira d'Azemeis	U	Pinheiro da Bemposta	Branca (ap.)	Albergaria-a-Nova	Albergaria-a-Velha	Mourisca	Agueda	Eirol (ap.)	S. João de Loure (ap.)	Eixo	Aveiro
ESPINHO-PRAIA e quaisquer estações ao norte d'esta	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pedreira (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sisto (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Paramos (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ESMORIZ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cortegaça (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Carvalheira (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
OVAR	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vallega (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Avanca (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ESTARREJA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Canellas (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cacia (ap.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
AVEIRO e quaisquer estações ao sul d'esta	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

1 - Via Espinho. 2 - Via Aveiro.

Os expedidores teem, comtudo, a faculdade de escolher a via que as remessas devem seguir, comprindo ao pessoal do caminho de ferro observar estritamente o que a tal respeito fôr indicado na respectiva nota de expedição.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.161

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.º 2459

950 exemplares

GRANDE VELOCIDADE

AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 11

Em applicação desde 25 de Dezembro de 1912

Transporte de carros automoveis para passageiros

Entre quaequer estações d'esta Companhia

Minimo de percurso ou pagando como tal . . . . . 50 kilometros

Preço de transporte por vehiculo e kilometro. . . . . 100 reis

Maximo de transporte cobravel por vehiculo. . . . . 20\$000

Serviço braçal (carga, descarga, evoluções e manobras por  
vehiculo). . . . . 700

CONDICÕES

- 1.<sup>a</sup> — Só é permittido transportar nos automoveis os accessorios do vehiculo taes como: pneumáticos protectores ou outras peças de sobrecelente, que é de uso os carros virem providos.  
Nos automoveis não é permittido transportar recipientes com gazolina ou qualquer outro liquido inflamavel, nem quaequer outros objectos que não sejam propriamente accessorios do vehiculo.
- 2.<sup>a</sup> — Esta Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por atrasos, perdas, avarias ou incendio que possam dar-se por accidentes ou quasquer outros motivos.
- 3.<sup>a</sup> — Esta Companhia só se obriga a effectuar o transporte de automoveis nos comboios que, conforme o horario em vigor, façam serviço de grande velocidade sem restricções.
- 4.<sup>a</sup> — A presente tarifa poderá ainda ser applicavel a estes transportes em pequena velocidade, pagando porém metade dos preços acima estabelecidos tanto para o transporte como para o maximo cobravel.
- 5.<sup>a</sup> — O transporte de automoveis pertencentes aos socios do **Automovel Club de Portugal** ou de qualquer outro Club Automobilista, legalmente constituido, que de futuro se estabeleça, effectuar-se-ha em grande velocidade, pagando contudo a taxa correspondente á pequena velocidade. Para gozar d'esta concéssão é indispensavel que o socio expedidor apresente o seu bilhete de identidade, do qual deverá constar o numero do automovel que pretende expedir.  
Na nota de expedição será indicado o nome do Club, o numero do socio e do automovel.
- 6.<sup>a</sup> — A Companhia declina toda a responsabilidade pelas dificuldades que os expedidores ou consignatarios possam eventualmente encontrar nas estações não munidas de caes de topo.
- 7.<sup>a</sup> — Esta tarifa é ligavel ás especiaes n.º 26 de grande velocidade da Companhia Portugueza, n.º 9 de grande velocidade dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e ás semelhantes que por ventura as outras linhas venham a estabelecer.
- 8.<sup>a</sup> — Em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa, vigoram as disposições da tarifa geral e de despezas accessoriais.

A presente ampliação de tarifa annulla as disposições do Aviso ao Publico, de 6 de Novembro de 1909 sobre o transporte de automoveis em grande velocidade entre quaequer estações da Companhia da Beira Alta e Companhia Portugueza, mas com regresso á estação de procedencia.

Lisboa, 17 de Dezembro de 1912.

O ADMINISTRADOR DELEGADO

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*

## GRANDE VELOCIDADE

NÚMERO 623

## 2.ª AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 3

## SALÕES-CAMAS

Desde 25 de Dezembro de 1912, serão alugadas ao publico **Carruagens-Salões Camas** quando as haja disponíveis, mediante o pagamento das seguintes sobretaxas por veículo, além do custo do respectivo minimo de bilhetes de 1.ª classe abaixo indicados:

Percorso entre:	SALÕES—Taxa complementar para o aluguer de cada	
	Numero 1 Minimo: 8 bilhetes de 1.ª classe	Numero 2 Minimo: 5 bilhetes de 1.ª classe
Ramal de Figueira—Villar Formoso Pampilhosa—Villar Formoso . . .	16\$000 reis 12\$000 ,	10\$500 reis 8\$000 ,
	4 logares sentados 4 logares camas	2 logares sentados 3 logares camas

Os pedidos de salões deverão ser apresentados com 12 horas de antecipação nas estações de Figueira ou Pampilhosa, e de 24 horas em quaisquer outras.

Os passageiros que tiverem alugado uma carruagem-salão poderão utilisa-la para seu regresso dentro do prazo de 24 horas contadas da chegada a destino. A percepção n'este caso será, respectivamente, do numero de bilhetes acima indicados com 50 % da importancia das sobretaxas supra.

Se nos salões transitarem passageiros em numero superior ao indicado no respectivo quadro de preços, todos e quaisquer que o excedam, pagarão unicamente bilhetes inteiros de 1.ª classe com 25 % d'augmento.

Fica annullado o § 1.º do artigo 1.º da Tarifa especial n.º 3 de grande velocidade de 4 de Junho de 1906, exceptuando as respectivas condições que continuam em vigor em tudo o que não seja contrario ao que a presente determina.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1912.

O Administrador Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*