

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.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 602

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

António Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Janeiro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso (Serviço combinado com a Exploração do Porto de Lisboa).



Collecções de 1912

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1912, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 reis.

SUMMARIO

Paginas

Uma ponte notável (ilustrado), por J. Fernando de Sousa	17
Marinha Mercante, por Mello de Mattos	19
Conferência internacional da hora	22
O "Sierra Nevada"	23
Os caminhos de ferro na Belgica e na Suíssa	23
Viagens e transportes	24
Notas de Viagem. — XXIV — (ilustrado) — A mesquita de Omar. — O rochedo sagrado. — Lendas e crenças. — Remédio para partos. — O muro das lamentações — O espírito previdente dos Judeus. — Equilibristas no dia de juizo	25
Cotação comparada mensal e anual dos fundos portuguezes em 1912	26
Ao comércio do Porto	27
Concurso de motores para a aviação na Alemanha	28
Linhos portuguezas. — Valle do Vouga. — Entroncamento à Certã — Malange — Inhambane a Inharime. — Zambezia. — S. Thomé. — Benguela	28
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	28
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	29
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis	29
Brindes recebidos e agradecidos	30
A ventilação do Central London Railway pelo ar ozonizado	30
Linhos estrangeiros. — Hespanha. — Inglaterra ..	30
Companhia Através d'Africa. — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral de 1 de Novembro de 1912	31
Arrematações	32
Agenda do Viajante	32
Horário dos comboios	32

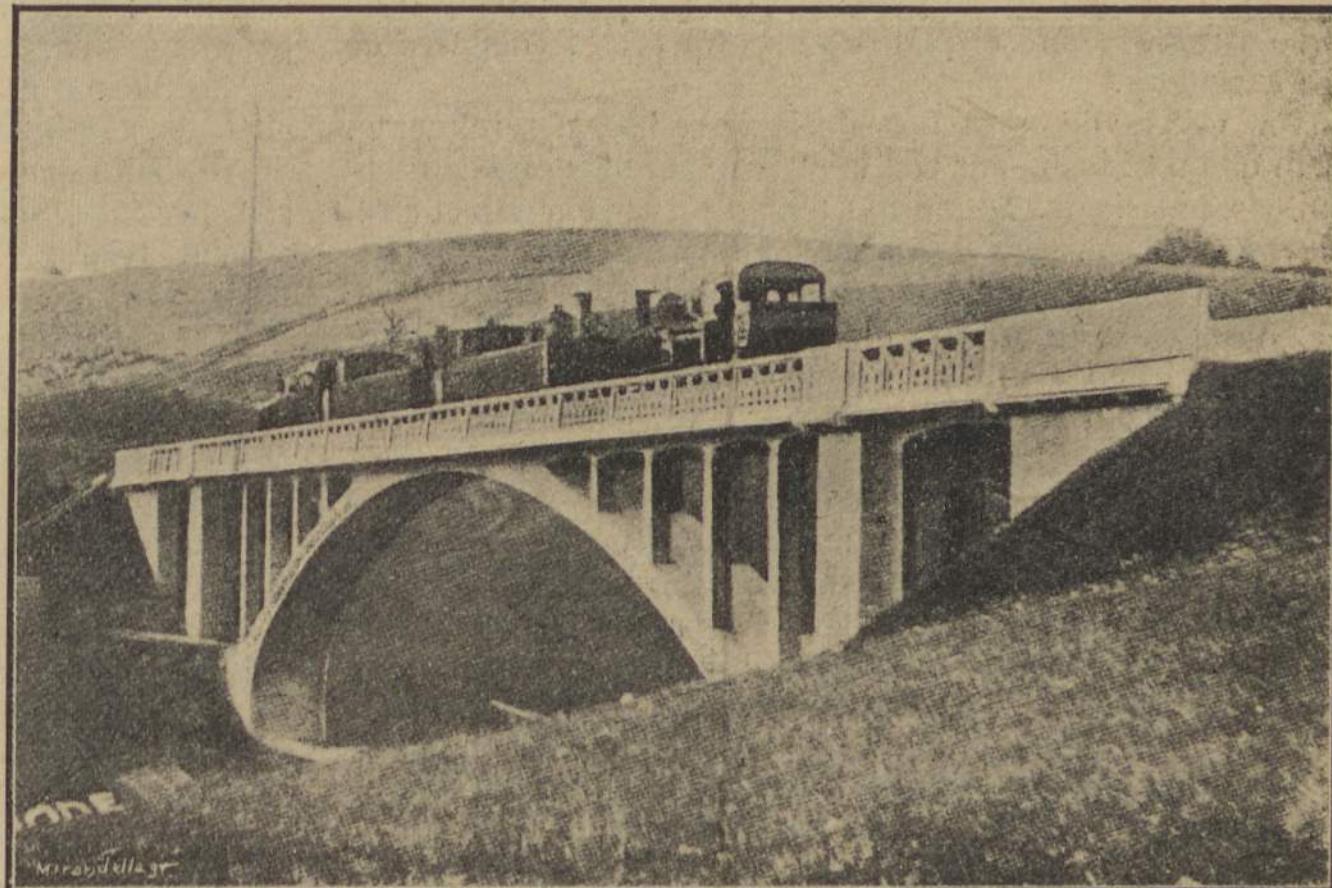


UMA PONTE NOTÁVEL (*)

No artigo precedente dei notícia succincta de varias pontes de alvenaria de grande vão, delineadas e construidas segundo os modernos methodos sancionados pela experiença, mas que entre nós constituem ainda novidade.

Convirá ainda referir os dados caracteristicos da ponte de 42 metros de vão em Rouillon na linha de 1 metro de largura de Cusset a Boen, construida por M. Mercier segundo o typo proposto para a ponte-viaducto do Vouga, representada n'uma das gravuras que acompanham o presente artigo.

O vão é, como disse, de 42 metros com a flecha de 6,80. A espessura da abobada é de 1,10 no fecho e 1,90 nas nascenças. Os raios do extradorso são, respectivamente,



Ponte-viaducto de Rouillon

A ponte-viaducto projectada para a passagem do Vouga ao k. 8,550 é destinada a transpor com um só vão o alevor do rio, evitando fundações dificeis.

A altura considerável, de cerca de 28m, em que a rasante passa sobre o Vouga, por exigencias do traçado deu lugar ao emprego de uma ponte-viaducto.

Em vez de vãos menores que demandassem a construção de pilares com fundações dificeis pela existencia de agua e pela espessura das alluvões a atravessar, preferiu-se o emprego de um arco de 55 metros de vão, cujos alicerces assentam sobre rocha compacta nas melhores condições de solidez, podendo-se fazer toda a construção ao abrigo da agua, sem necessidades d'exgotto, nem de qualquer disposição especial de construção.

O espaço entre o grande arco e a rasante é preenchido por viaductos de alvenaria com 4 arcos de 10,30 de abertura em cada margem, havendo porém na direita mais um arco de 13,80 para deixar em passagem inferior a estrada nacional.

A abobada principal tem a forma de aza de cesto no intradorso, em curva de 3 centros, sendo o raio menor o da parte central.

(*) V. *Gazeta* de 16 de dezembro de 1912.

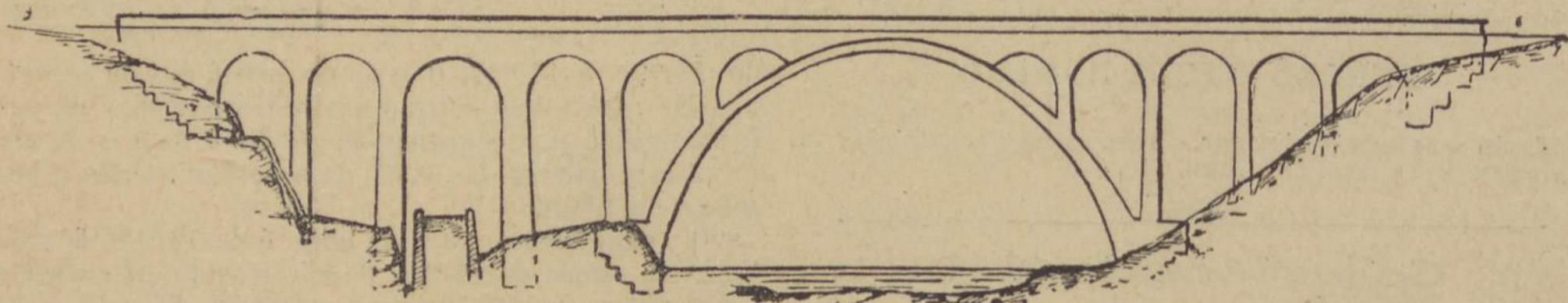
O extradorso é limitado por 5 arcos de circulo deixando as espessuras de 1,20 no fecho, 1,60 nos rins e 2,60 nas nascenças. Os arcos formam angulo nos pontos communs, sobre os quaes assentam as cargas concentradas representadas pelos pilares dos viaductos. Este delineamento teve por objectivo assegurar quanto possivel a coincidencia da curva de pressões com a linha media da abobada, reduzindo-se assim ao minimo o trabalho das alvenarias.

As abobadas secundarias teem, como disse, 10,20 de abertura; são de arco pleno, com a espessura de 0,55 no fecho e 1,20 na junta de ruptura, o que permite

convida a abandonar a abusiva extensão do recurso ás obras metallicas, onde os bons materiaes para alvenaria abundam.

Todas as facilidades devem, a meu ver, ser dadas a essa experientia (que só para nós pode ser como tal classificada), tanto mais que a companhia concessionaria, que ha de explorar a linha e que a constroe, é a primeira interessada em bem executar as obras d'arte.

A estabilidade das abobadas de pequeno vão e o trabalho das alvenarias foram determinados pelo calculo grafico, recorrendo-se ao methodo classico de Mery, para o que foram estudadas separadamente:



Ponte-viaducto do Vouga

consideraveis deslocamentos da curva de pressões, sem prejuizo da estabilidade. Pode, com effeito, o impulso de um arco não carregado equilibrar quasi por completo o do arco vizinho, sobre o qual se encontra uma locomotiva de 40 toneladas.

A curva de pressões deslocar-se-ha, naturalmente, sem que o trabalho por centimetros quadrados exceda os limites admissiveis. Ao mesmo tempo torna-se possivel a reducção da espessura dos pilares dos viaductos a 1,20 nas nascenças com o duplo jorramento de $\frac{1}{40}$.

A abobada secundaria de 13,80 tem 0,65 de espessura no fecho e 1,40 nas nascenças. A espessura dos respectivos pilares foi elevada a 2,20, dando-se o jorramento de $\frac{1}{30}$ do lado opposto ao maior impulso.

A largura da ponte é de 3,60 entre guardas, igual portanto á da plataforma no perfil typo approvado para a linha do Vouga. O jorramento transversal de $\frac{1}{30}$, faz com que a espessura nas testas cresça rapidamente.

Ficam nos passeios refugios bastante proximos, com 0,35 de saliencia, para os agentes da via. O plintho é de cantaria e os parapeitos metalicos.

O intradorso da abobada é executado com silhares de excellente granito, tendo 0,30 a 0,45 de cauda, cuidadosamente travados com a alvenaria superior, feita do mesmo granito duro. A argamassa é de cimento de Portavel e areia do Vouga. A excellente qualidade dos materiaes assegura ás alvenarias resistencia consideravel, podendo o trabalho por centimetro quadrado exceder 40 kilogrammas na alvenaria e 60 kilogrammas na silharia.

O intradorso será construido em varios troços simultaneos para se evitar a deformação do simples tomando-se convenientemente as respectivas juntas.

O serviço do estaleiro é assegurado por um cabo transbordador, ao qual me referi em artigo anterior, por uma via de serviço, que o liga com as pedreiras, transpondo o Vouga sobre uma ponte provisoria de madeira.

O simples appoia-se sobre a rocha das margens e sobre estacada central, achando-se cuidadosamente estudo de modo que a sua indeformabilidade fica assegurada. Em harmonia com as normas habituaes em obras d'esta natureza e graças á intelligente disposição dos estaleiros adoptada por M. Mercier e ao emprego de operarios especialistas trazidos de França, deverá o arco grande ser rapidamente construido, abrindo-se assim entre nós o caminho ás construcções d'esta natureza, tão correntes e comezinhas hoje lá fora e que são infelizmente aqui uma novidade, que alguém pode taxar de arrojo por contrariar os hábitos seguidos. Relevante serviço presta quem assim nos

Uma abobada de 10,20 não carregada; o equilibrio da abobada de 10,20 e da de 13,80 sobre o pilar commun; o de duas abobadas contiguas de 10,20 carregada com uma locomotiva de 40 toneladas.

Do mesmo modo foi estudo o equilibrio da grande abobada, tanto carregada, como descarregada.

O effeito das sobrecargas foi apreciado mediante experiencias feitas sobre viaductos em curva, da linha de Vichy a Saint Polgue, que teem arcos de 14m e cujos pilares teem 1,55 a 1,60 d'espessura.

As variações de comprimento de troços de alvenaria de 1 metro foram medidas, por meio de apparelhos registadores-multiplicadores, no fecho, tanto no intradorso como no extradorso, na junta de ruptura no extradorso e nos pilares.

A ampliação variou de 200 a 1:000.

As sobrecargas applicadas eram formadas por um grupo de locomotivas de 40 toneladas com 9,35 de comprimento entre para-choques.

Notou-se que os movimentos dos pilares na base são muito pouco sensiveis.

Deu-se um ligero aumento do trabalho nas nascenças do lado do arco carregado.

O trabalho no intradorso aumentou levemente no arco não carregado e diminuiu no carregado. O contrario se deu no arco carregado, no qual a curva das pressões se levantou no fecho e abaixou nas nascenças.

As variações do trabalho observado são apenas fraccão de kilogramma por centimetro quadrado, o que se explica pela solidariedade dos tympanos e da abobada, que torna insignificante o desvio da curva das pressões.

O trabalho foi calculado pela formula

$$F = \frac{F}{S} \left(4 - \frac{6x}{E} \right)$$

em que F é a componente normal da resultante das forças que actuam n'uma secção;

S é a superficie da secção;

E a espessura;

X a distancia do ponto de applicação da resultante á fibra mais comprimida.

Para o calculo da grande abobada foram aproveitados os resultados d'experiencias feitas no viaducto de alvenaria de 42m, a que atraz me referi. Empregou-se n'ellas successivamente um comboio de 5 locomotivas de 40 toneladas, que determinou sómente no extradorso um pequeno aumento de trabalho; de 3 locomotivas por cima dos rins de uma abobada, que deu logar a aumento no

extradorso a direita do rim carregado e no intradorso no appoio opposto e no extradorso no appoio do lado da carga.

O comboio de 5 toneladas cobrindo toda a ponte, aumenta o trabalho do extradorso no fecho e nos appoios e no extradorso nos rins.

As variações no fecho e nos appoios variavam entre 1 e 3^{kg} por centimetro quadrado e nos rins foram inferiores a 1,5^{kg}.

Para o traçado da curva das pressões foi a abobada dividida em troços successivos a cujos pesos se addicionaram nos devidos logares as cargas transmittidas pelos pilares dos viaductos.

Não só foi traçada a curva das pressões correspondente à carga permanente, como a que deriva do addicionamento da sobrecarga de 5 locomotivas de 40 toneladas. Foi ainda considerado o caso de 3 massas isoladas de 40 toneladas sobre um dos lados da obra, curva que representa um deslocamento dos centros de pressão superior ao que resulta da solidariedade de todas as partes de obra, não correspondendo á realidade a consideração da abobada isolada.

O trabalho não excede em caso algum 24 kilogrammas por centimetro quadrado.

Para os calculos foi atribuido o peso de 2.400 kilogrammas ao metro cubico de alvenaria das abobadas e 2.000 kilogrammas ao conjunto dos tympanos, como media do peso específico da alvenaria e do balastro.

E' interessante comparar as sobrecargas adoptadas com o comboio typo do regulamento francez para as pontes metalicas de 1 metro.

Com 1 locomotiva de 8,80 metros, com 4 eixos de 10 toneladas distanciados entre si 1,92 e 3 vagões de 6 metros com 8 toneladas por eixo distanciados 3 metros.

A carga das locomotivas representa 4,55 por metro corrente e a do resto do comboio 2,67.

Nos calculos effectuados suposseram-se massas de 40 toneladas a 10,9 de distancia, o que dá 3,67 por metro para toda a obra.

Ora nas pontes de alvenaria a sobrecarga uniforme de 600 kilogrammas por m², que se suppõe daria 2,2 por metro corrente em vez das 3,67 adoptadas.

O graphic mostra que a posição das resultantes é vizinha da normal ás juntas, não havendo que recear escoregamentos, pois o angulo é apenas de 10°.

A carga sobre as fundações, de rocha compacta, é apenas de 10,9 por centimetro quadrado.

No desenho junto vae esboçado nas suas linhas geraes o alçado da ponte, para cuja descripção me soccorri da elucidativa memoria que acompanha o projecto.

Deixei referido o bastante para se avaliar a minucia com que o projecto foi estudado, de modo a habilitar as estações officiaes a ajuizarem das condições em que a obra se encontra e das garantias de resistencia e estabilidade que offerece.

Repetirei mais uma vez que o que entre nós parece arrojo por sahir das praticas habituaes, é obra corrente onde ha muito se recorre ás alvenarias para pontes de grandes vãos.

Poderia dar agora noticia de varias pontes de beton armado e não armado, que mostram os progressos realizados, merecendo especial menção um viaducto de beton sem armação metalica, na abobada, segundo um projecto de M. Mercier, delineado com a collaboração do engenheiro de pontes e calçadas M. Frayssinet e no qual figura um arco de 170 metros de vão, projecto que se encontra em execução.

O valor do trabalho e a extensão do presente artigo levam-me porém a deixar esse estudo para o numero seguinte, no qual se publicará um esboço do alçado da ponte.

J. Fernando de Sousa.

MARINHA MERCANTE

[387.5 + (469)]

Um exame retrospectivo

Nos primeiros dias de fevereiro de 1903 realizou-se em Lisboa um congresso marítimo nacional.

Que nos conste, nunca chegou a publicar-se o relatorio d'aquelle reunião, em que muito se trabalhou e muito afincadamente.

Dez annos depois continuam em aberto e sem solução os problemas que alli se ventilaram.

Das quatorze theses propostas em 1902 pela então incipiente Liga Naval Portugueza, se todas merecem ser recordadas, algumas pela sua capital importancia devem ser aqui reproduzidas. Estão n'este caso as duas primeiras, muito amplas é certo, mas que, por isso mesmo, exigem que cada um de nós a ellas leve a sua contribuição, como aquella pedra que Victor Hugo diz que traz cada um para o edifício da humanidade, cujo coroamento ainda vem longe, que mais não seja recordando a grande synthese historica que representam.

Eram elles do teor seguinte :

I — O resurgimento da marinha e o poderio nacional.

a) A lição da historia-Mahan e Callwell.

b) Os criterios de Mahan e Bonamico e a historia de Portugal (¹).

c) Vantagens economicas e politicas do nosso rejuvenescimento marítimo.

d) Urgencia de se começar a trabalhar com afínco por este rejuvenescimento.

II — Esboço d'un plano geral de reviviscencia da marinha colonial.

a) Condições a que deve satisfazer um plano d'esta ordem.

b) Indicações da historia patria.

c) Largueza de vistas indispensavel a um plano d'esta ordem. O futuro da nação no mar e pelo mar.

d) Lineamentos geraes do plano a seguir.

e) Accommodação do trabalho de successivas gerações, firme e ininterruptamente, a este plano.

Mas se estas duas theses teem uma extensão e um feitio historico-social que se não coadunam senão com o espirito dos philosophos ou dos intellectuaes, e por isso se não coadunam senão com a extensão do livro, já o mesmo não succede com algumas outras em que não é preciso ver de tão alto.

As das pescarias nacionaes, da expansão do nosso commercio das linhas postaes que deve cobrir a bandeira portugueza, a navegação livre a coberto da nossa bandeira, a construcção naval portugueza, a protecção do Estado á marinha mercante nacional e a organização dos serviços publicos que interessam á marinha mercante, são problemas em que todos podem intervir, porque a todas as actividades do paiz elles interessam.

Se as condições de concorrência de Portugal no mercado internacional dos fretes demandam conhecimentos especiaes, ha porém n'esta these alguns capítulos a que não pôde ficar estranha a maioria do paiz.

As tres restantes theses que se apresentaram dizem respeito ao yachting nacional, aos socorros a naufragos, a illuminação das costas e portos e á marinha de guerra.

São assumptos que pela sua especial importancia dependem do parlamento e do poder executivo principalmente, e tambem dos officiaes de marinha, ou das pessoas que possuem bens de fortuna bastantes para n'elles aplicarem uma parcella dos seus haveres.

(¹) Ao leitor a quem possa interessar este assumpto recomenda-se a leitura do «Problema Naval Portuguez», trabalho eruditissimo, devido ao illustre official da armada portugueza, Sr. A. Pereira de Mattos.

Se todos esses problemas concorrem para o progresso e engrandecimento do paiz, convem todavia que se transcrevam para aqui alguns capitulos especiaes d'uma das indicadas theses.

Na concorrencia de Portugal ao mercado de fretes, vemos que se procurava investigar:

a) Condições de sucesso da marinha portugueza na utilização dos fretes do commercio nacional.

b) Pôde a marinha portugueza concorrer com as extranjeiras no campo da concorrencia internacional?

c) Quaes são as causas que tornam inferiores as condições de concorrencia da marinha nacional?

d) Meios praticos de collocar o armamento maritimo portuguez em condições de concorrencia eguaes ás do armamento extranjeiro.

Podem relacionar-se com os capitulos d'esta these as que se leram na segunda sessão do Congresso, toda consagrada á marinha mercante e tambem as conferencias preparatorias do Sr. Dr. Zeferino Cândido, que versou o tema da navegação nacional para o Brasil, do Sr. Anselmo Vieira allusiva á lucta economica e á marinha mercante e do Sr. Oliveira Leone «pela marinha mercante».

Não pude conseguir os trabalhos do Sr. Dr. Zeferino Cândido e do Sr. Anselmo Vieira, que nem sequer sei se foram publicados, de modo que apenas posso resumir aquelles que chegaram ao meu conhecimento.

Na segunda these apresentada na segunda sessão do congresso, concluiu o Sr. Anselmo Vieira que se estabelecesse um regimen proteccionista para a marinha mercante, similarmente ao que se praticou para a industria com o regimen pautal de 1892 e para a agricultura com as variadas e successivas leis que a tal respeito foram promulgadas; que se concedesse essa protecção quer pelo embandeiramento livre de direitos aos vapores adquiridos por armadores portuguezes e navios de vela de grande arqueação, quer em subsídios annuaes regularmente estabelecidos e taxativamente determinados, para se provocar assim o estabelecimento de carreiras regulares entre as colonias e a metropole e entre Portugal e a America do Sul.

A exempçao de contribuições total ou parcialmente e a do serviço militar, para os individuos que se destinasse á vida do mar, eram tambem propostas pelo Sr. Vieira e bem assim o desenvolvimento das grandes pescas e o do proteccionismo rigoroso em favor dos estaleiros nacionaes.

Finalmente propunha tambem a ligação da metropole com as colonias por meio d'un serviço de carreiras semanaes e que um serviço de cabotagem frequente e constante ligasse as colonias entre si.

Como se vê o Sr. professor Anselmo Vieira encarou o problema em toda a sua amplitude e propoz a solução maxima, mas sucede entao o que sempre se dá em cassos d'esta ordem.

O Congresso deu assumpto para os periodicos diarios, discutiu-se a serio e procurou-se interessar o governo e a nação n'um assumpto vital.

Todavia a attitude do parocho de Tourencinho a quem se não tinha dado um subsidio para a grade do cemiterio, ou a do regedor de Mandurelha que impunha que lhe livrassem o filho de ir para a tropa, eram mais importantes do que as *lunatiquices* que se procuravam resolver no salão grande da Sociedade de Geographia.

Ficaram pois sob a forma de votos as propostas do Sr. Anselmo Vieira, e com tudo alguns dos considerandos que as fundamentam devem ser ainda hoje reproduzidos, porque se não perde almaço reservando-o para imprimir verdades.

N'este caso estão principalmente os seguintes:

Considerando que é inteiramente perdido para o paiz, salva a fraccão minima que se paga de direitos de porto, o dinheiro dispendido em fretes á marinha mercante ex-

tranjeira, para transporte de productos e generos que se importam e exportam e que Portugal dispende annualmente com a marinha extranjeira entre quatro a cinco mil contos em oiro, isto é, quasi a totalidade do que paga em fretes, por todo o seu movimento commercial...

«Considerando que a estatistica geral do paiz accusa annualmente grandes depressões no movimento mercantil, á medida que o pavilhão portuguez vae rareando nos portos dos mercados nossos consumidores, como acontece no Brasil, cujo movimento total de commercio com Portugal decresceu de 8.584 contos em 1900 para 6.851 em 1901».

Estes considerandos como se vê baseiam-se em algarismos, reproduzem factos e por isso não devem perderse de vista.

Em appoio do thema versado pelo Sr. Anselmo Vieira, lê-se n'uma bem elaborada memoria do Sr. Bernardino Vareta: «e se esta necessidade de constituir uma marinha mercante é tão absoluta como qualquer das consideradas de importancia vital, cumpre logo estabelecer que o exforço para conseguir esse resultado tem de ser consideravel e exige o concurso de todas as vontades, influencias e aptidões. Não poderão o estado nem a nação excluir-se, portanto, aos encargos correspondentes a esse exforço, nem invocar argumentos de ordem economica, desde que o valor da questão se firme precisamente no terreno economico, porque mais uma vez o diremos, a marinha mercante moderna define-se cada vez mais como formidavel associação de capital e industria que impõe pesados sacrificios nos orçamentos dos estados, como absorve massas avultadas de capitais e exige sobretudo superior organização technica e economica⁽¹⁾.

Na sua conferencia «pela marinha mercante», disse em 12 de Janeiro de 1903, o Sr. Oliveira Leone, para definir a actual marinha: «a phase moderna da navegação do commercio tem por base e por caracteristica á associação dos capitais. Nem d'outro modo se pôde realizar um emprehendimento que só poderia ser levado a cabo por um armador archi-millionario. N'esta phase, o proprietario apenas tem ingerencia nos navios pelos seus mandatarios, os directores, a quem incumbe a gerencia dos negocios, o angariar de cargas e passageiros, em geral procurar receitas e estudar o meio de as aumentar, harmonizar o serviço com as necessidades do commercio e exforçar-se por contribuir para o desenvolvimento d'este, já abrindo novas linhas, já procurando estabelecer colonias, que, abrindo novos mercados, alarguem o movimento commercial, e portanto, com as necessidades d'elle, a prosperidade geral⁽²⁾.»

Comparando a navegação de outr'ora com a actual, disse ainda o Sr. Leone: «Ha quarenta annos os navios de vela do Porto faziam em um anno uma viagem redonda ao Rio de Janeiro, transportando por exemplo ao todo 100 passageiros e 1.000 toneladas de carga, tendo navegado 180 dias e estacionado outros 180. Hoje... lá vae uma pagina da vida do paquete «Malange». No anno de 1899 transportaram-se 4.000 passageiros, numeros redondos e 20.000 toneladas de carga, tendo-se feito entre o Havre e Santos quatro viagens e meia, navegando-se 200 dias e trabalhando-se durante 165 dias em arrumar e desarrumar 20.000 toneladas de carga. Se se ajuntar a isto que por viagem se queimaram 2.000 toneladas de carvão, fazendo um total em um anno de 9.000 toneladas de carvão que se embarcaram pelos agulheiros dos paioes e sahiram pelo cano, com escala pela pá do fogueiro; que se andaram 90.000 kilometros, isto é, duas vezes e um quarto a volta ao mundo; que se sustentaram em media durante 16 dias de viagem 4.000 passageiros e todo o anno 100 homens de tripulação, far-se-ha uma ideia do

⁽¹⁾ Bernardino Vareta. A Marinha mercante e a economia nacional, p. 19.

⁽²⁾ João Carlos de Oliveira Leone. Conferencia na Liga Naval Portugueza em 12 de janeiro de 1903, p. 9.

que seja a navegação actual, pesando ainda os perigos resultantes da velocidade e a obrigação moral de acompanhar os outros ou excedê-los, contornando perigos, luctando com o mau tempo, rasgando com a proa as trevas do nevoeiro, caminhando muitas vezes para a morte com a serenidade de animo com que se crê demandar o porto de salvamento»⁽¹⁾.

Examinando as relações marítimas de Portugal com o estrangeiro, o Sr. Bernardino Vareta, após uma analyse muito delicada, em referencia aos fretes de cabotagem, chega as seguintes conclusões que devem transcrever-se na integra.

«1.º — A navegação extranjeira servida por barcos a vapor, absorve naturalmente esses fretes pela sua organização completa e plano economico das suas linhas, distribuídas no sentido do maximo aproveitamento dos fretes de entrada e saída nos diferentes portos dos seus itinerarios.

2.º — A navegação nacional só poderá concorrer vantajosamente n'esta navegação, quando, álem das demais condições de organização material, tiver abundancia de fretes por entrada e por saída (exportação e reexportação colonial) ou ainda quando por uma organização mais larga do nosso commercio marítimo, este possa concorrer aos portos extranjeiros, accumulando fretes de commercio estranho com os nacionaes.

3.º — A circumstancia de as importações excederem as nossas exportações para todos os paizes da Europa, excepção feita da Russia, Hollanda e Dinamarca, favorece naturalmente o commercio marítimo extranjeiro nos seus contractos de fretes e seguros para Portugal, em que a base da offerta inclue ordinariamente o custo, o frete e o seguro, deixando portanto nas mãos do exportador a faculdade de opção, que por todas as razões reverte em favor das empresas extranjeiras⁽²⁾.

D'estas tres conclusões deduz-se que á primeira se contrapõe uma organização devidamente estudada e que deve aperfeiçoar-se sem cessar, pois que é por esta forma que as empresas de toda a ordem se manteem e se impõem.

O proprio auctor no-lo demonstra, algumas paginas antes, alludindo á *Nepitun* e á *Oldenburg Linie*, que vae drenando a importação portugueza por via Autueria e até toda a do oeste da Europa.

Quanto á segunda, bastaria que, em logar de perdermos por inépcia ou talvez pelo medo do que se convençãoou chamar escandalo o que tinhamos ganho n'uma empresa que nasceu em berço de ouro, procurassemos sustentar aquelle emprehendimento, esquecendo um poucochinho... a *virtude* que nem sequer soube ser *virtuosa*.

Já que n'este artigo temos que ir procurar o depoimento d'outrem, buscar o argumento de auctoridade que nos fallece aqui como em tudo, recordaremos que referindo que na carreira para o Brasil já havia duas empresas inglesas: a Royal Mail e a Pacific, duas francesas: as Messageries Maritimes e a Chargeurs Réunis e duas alemanas: a Norddeutscher Lloyd e a Sudamerikanischer, o Sr. Oliveira Leone falla d'uma empresa nossa e diz: «Em pouco tempo, a preferencia dos passageiros pela nossa, accentuou-se, e as cargas affluiram a ponto de muitas vezes se rejeitarem. Se é um facto que os passageiros sahiam satisfeitos com o tratamento, vendo-se frequentes vezes pela imprensa elogios á linha portugueza ao lado de censuras ás extranjeiras e que o modo como eram entregues as cargas de café no Havre, ao lado d'outras, levou até o *chauvinismo* francez a preferir na linha Havre-Anvers os nossos aos seus vapores, a verdade é que para a marcha triumphal (não é exagero fallar assim) da malfa-

dada companhia na linha do Brasil, contribuiu em grande parte a bandeira das Quinas».⁽¹⁾

Mas sucede que essa empresa periclitou e morreu por causa do egoismo d'alguns e da *virtude* dos restantes.

Debalde o Sr. Leone em carta datada de 18 de outubro de 1900 dizia a Antonio Ennes «E' um crime de lesa-patria deixar perder as relações marítimas com o Brasil. Isto quanto ao sul. O norte continua abandonado para nós por motivos que não se comprehendem. Por muitos annos a linha do Pará foi monopólio e ainda pôde quasi dizer-se o é das companhias Red Cross Line e Booth Line»⁽²⁾.

Mas não confundamos cabotagem organizada com a navegação de longo curso, embora o Sr. Bernardino Vareta ao referir-se á nossa navegação para o Brasil venha ministrar um argumento valioso, que até coincide com o que já propuzemos a propósito da primeira conclusão acima transcripta da sua obra.

Com effeito, o Sr. Bernardino Vareta escreveu «Tão grave e melindroso consideramos o projecto d'uma carreira nacional de navegação a vapor para o Brasil, que, pelo facto mesmo de lhe votarmos uma aspiração fervorosa, só desejariamos vê-lo iniciado com o concurso reunido do nosso commercio marítimo, sob uma rigorosa organização technica e economica, mas n'um processo de ensaios, um plano de adaptação pratica, cada vez mais aperfeiçoado e mais extenso e appoiado necessariamente nos auxilios do Estado e das estações officiaes»⁽³⁾.

Quanto á nossa importação exceder para a maioria dos paizes a exportação, como o faz notar o Sr. Bernardino Vareta, na terceira conclusão acima transcripta, o correctivo encontra-se um tanto ou muito até em procurarmos exportar os nossos productos, ao passo que não fazemos sequer reclamo de muitas d'ellas, actualmente.

Não pôde, nem deve trazer para aqui assumtos que se prendem com os seus deveres officiaes, aquelle que isto escreve, mas não tem comtudo o direito de occultar que não procuram os nossos comerciantes senão mui raramente fazer o registo das marcas dos seus artefactos na repartição da União Internacional para a Protecção da Propriedade Industrial, conhecida pelo nome de *bureau de Berne* em todo o mundo.

E no emtanto não ha coisa mais facil e menos cheia de burocracias do que obter esse registo, depois de efectuado o nacional; mas, quando os fabricantes de conservas de peixe do paiz vizinho fazem numerosissimos registos das suas marcas, entre nós, por intermedio do mencionado *bureau de Berne*, raras são aquellas que de Portugal vão para a capital da Suissa, para d'allí irradiarem para França, Inglaterra, Austria, Italia, Brasil, Hespanha, Cuba, Estados Unidos, Dinamarca e tantas outras nações que ignoram quasi a nossa existencia como paiz.

E comtudo impõe-se a Portugal a necessidade de ser uma nação exportadora. Todos quantos se occupam das nossas finanças, do nosso commercio, da nossa industria o escrevem e todos nós o sentimos, embora muitas vezes por desanimo, não procuremos vulgarizar o que produzimos.

Rótulos com dizeres franceses, inglezes e alemaes em artefactos produzidos entre nós, encontram-se a cada passo e marcas com características absolutamente extranjeiras são pedidas a registo quasi que diariamente na Repartição da Propriedade Industrial. A circumstancia de serem quasi todas recusadas não é impeditiva da renovação de pedidos analogos, accrescendo que por vezes adjetivos franceses biformes não concordam com o respectivo substantivo, n'aquellas que se submettem a registo *eau virginal*, *gouter spéciale* e outras bellezas *ejusdem farinae* não teem conto.

⁽¹⁾ Oliveira Leone. Pela Marinha Mercante p. 42.

⁽²⁾ Oliveira Leone. Duas palavras sobre o Commercio marítimo em Portugal p. 5.

⁽³⁾ B. Vareta, obra cit. p. 412.

Fechando este parenthesis, volvem-se a fallar da marinha mercante, recorrendo ainda a uma auctoridade já citada por mais de uma vez n'esta notula retrospectiva.

Ha doze annos, dois mezes e vinte e sete dias ou para fallar mais depressa, em 20 de outubro de 1900, o Sr. Oliveira Leone propunha, do Havre, a Antonio Ennes :

«Linha do sul do Brasil. Bem servida por paquetes alternadamente franceses (*Messageries*) e ingleses (*Royal Mail, Pacific*), todos os sete dias. Serviço rapido e de primeira ordem. A'lem d'isto semanalmente por allemaes (*Hamburgo*) e franceses (*Chargeurs Réunis*), sóra outras companhias de menos importancia.

«A Mala Real Ingleza tem um serviço rapido com 5 vapores de 14 milhas de marcha (media de serviço) e outro com vapores de carga ou antigos paquetes, andando 11 a 12 milhas.

«A Companhia do Pacifico dedica-se mais ao Pacifico, no entanto tem serviço regular quinzenal e uma vez por outra lá se vê no Brasil tambem um vapor de carga com o seu signal.

«Em identicas condições, a *Messageries Marítimes* lá tem o seu serviço de passageiros e de carga.

«A *Hamburg Sudamerikanische* e a *Chargeurs Réunis* tem vapores de carga unicamente, marchando 10 a 11 milhas, sahindo semanalmente de Lisboa e de Santos.

«Sem descer a detalhes, vê-se de prompto que o serviço de passageiros está separado do de cargas. As companhias que exploram aquelle não põem este de parte e o motivo é facil de achar.

«Os vapores de passageiros são caros, exigem muito pessoal, as milhas custam muitas toneladas de carvão, além de certo limite e a concorrencia torna a vida mais difficult. Os vapores de carga, pelo contrario, baratos no custo, pessoal reduzido a um minimo de vinte e poucas pessoas, verdadeiros armazens (carregando 80 a 100 mil saccos de café), pouco consumo de carvão, são economicos e compensam ás companhias os sacrificios a fazer com a sustentação dos primeiros.

«Pensar em carga e passageiros ao mesmo tempo e com o mesmo navio é ideia a pôr de parte. Os passageiros gostam de chegar aos portos e ahi ter algumas horas de desafogo em terra, mas quando estas excedem a 18 ou a 24 não estão satisfeitos, e reclamam, estribando-se em alheio exemplo.

«O serviço de carga, pelo contrario, exige demoras, ás vezes grandes. Logo, em paquetes de passageiros, só se pôde levar a carga cujo serviço não vá augmentar a demora nos portos, a não ser nos pontos terminus.

«N'esta ordem de ideias, parece-nos que a carreira portugueza para o sul do Brasil deve ter dois serviços quinzenaes, alternando nas sahidas, um de passageiros com o actual itinerario de Mala Real e outro de carga, com as malas de Pernambuco e Maceió, este podendo ir a Montevideo e Buenos-Aires. Estas duas praças dão muita carga para o Brasil e recebem, e enquanto aos passageiros do Rio da Prata, esses não supportariam as demoras em Santos e Rio, onde os nossos vapores tomam carregamento de café para a Europa. Em resumo, carreira semanal de Lisboa para o sul do Brasil, sahindo vapores ora de carga, ora de passageiros e de Santos para a Europa nas mesmas condições.

«Não se veja n'isto um plano luxuoso; cinco vapores bastam para a linha de passageiros, dos quaes tres podiam bem ser os da Mala Real. Os de carga seriam em maior numero, mas, em compensação, o emprego do capital menor.

«Quanto ao norte do Brasil, basta informar o publico do seguinte:

«Os vapores da *Red Cross Line* são de 10 a 15 milhas de marcha, antigos vapores de carga, onde se construiu em superstructura uma camara para passageiros e os da *Booth Line* são vapores paquetes que outras companhias

têm posto sóra das suas linhas regulares e em que ella fez rigorosa beneficiação.

«Por aquil se vê que vapores como os da nossa carreira de Africa serviriam admiravelmente o commercio do norte do Brasil. Isto pela America. Quanto á Africa julgo inutil algo dizer. Já a imprensa noticiou que iam ser presentes ao Governo propostas para a navegação de Moçambique... A carreira de Moçambique para Bombaim e Goa é tambem para ser olhada com mais attenção, pois é activissimo o commercio entre Moçambique, Zanzibar e India. A Mala Real teve na costa oriental de Africa o vapor *Ibo*. De pouca marcha, improprio para lutar com as correntes do canal de Moçambique, sem diques para limpar, perto, muito calado de agua, tornou-se em pouco tempo o *cabrion* das tripulações e o espectro dos passageiros. Foi á India duas vezes, foi e veiu abarrotado de carga e passageiros, limpo e concertado. Estava-lhe indicado o continuar n'aquelle linha, já que para mais não servia, mas a sorte reservava-lhe a gloria de um dia, á volta para Lisboa, arrancar gritos de admiração ao pessoal dos diques de Marselha, que se supoz á vista d'uma porção de crosta submarina voltada com a concavidade para o ar» (¹).

Longa como é a referencia que acaba de ler-se, é digna de registo porque demonstra quanto se tem modificado a navegação, é certo, quaes as transformações que se tem operado especialmente por parte da Allemanha, mas fixa bem claramente a derrota que deveríamos seguir de ha muito n'um assumpto, que é para nós de importancia capital.

Não nos importamos com a linha que nos liga com o grande paiz da America do Sul, onde se falla a nossa lingua, onde domina por emquanto o genio do nosso paiz, o feitio da nossa civilização e onde está em germe o vinco d'aquelle que havemos de fixar nas edades vindouras.

Não devemos todavia permanecer na criminosa inacção em que nos encontramos, e, embora cheio de referencias, este exame retrospectivo não pôde taxar-se de inutil, porque demonstra que ha mais de doze annos que desinteressadamente se ocupam de assumtos concernentes á nossa marinha mercante, alem dos que foram citados no artigo anterior, um professor, um negociante de grosso tracto na praça do Porto e um official da marinha mercante.

Em artigo subsequente se verá que ainda se não referiram opiniões de subido valor, que demonstram que já não é sem tempo que se deve olhar para coisas serias.

Mello de Mattos.

(¹) Oliveira Leone—Duas palavras sobre o commercio marítimo em Portugal, p. 9 a 11.

CONFERENCE INTERNACIONAL DA HORA

Realizou-se agora em Paris esta conferencia, na qual tomaram parte oitenta delegados, de dezaseis nações, e um numero igual de convidados franceses, e que se ocupou em estudar a forma de se poder assegurar a regularidade na determinação da hora e a organização do serviço de transmissão, em que a telegraphia sem fios será empregada.

Chegou-se ás seguintes conclusões :

O meridiano internacional continua sendo o de Greenwich, que é tambem o que está adoptado em França.

Crear-se-ha um Serviço Internacional da Hora, que terá o seu laboratorio central em Paris, e por estação a torre Eiffel.

Por proposta do chefe da delegação allemã, será a Paris que competirá determinar e transmittir a hora.

Ha uma conclusão, entre outras mais, que se refere a uma modificação dos signaes horarios entre as estações

de radiotelegraphia. Este novo sistema de signaes começará a vigorar no dia 1 de Julho de 1913, e por essa mesma occasião julga-se que funcionarão tambem tres grandes centros de radiotelegraphia, situados na Europa, Africa e America, que hão-de cobrir, pelo menos, metade da superficie da terra.

Tratou-se tambem n'esta conferencia de serviços uteis para a navegação, a agricultura, a aviação, etc.

Para esperar a aprovação dos Estados adherentes, e para a execução das decisões da conferencia, nomeou-se uma commissão formada pelos peritos: Backlund, do Observatorio de Pulkowa; Lecointe, do de Bruxellas; Kohlschütter, de Berlim, e Berget, do Instituto Oceanographico de Paris. O serviço internacional fica provisoriamente feito pelo Observatorio de Paris, sob a direcção de M. Baillaud.



O «SIERRA NEVADA»

A convite dos Srs. Lane & C.^a visitámos ante-hontem o novo paquete *Sierra Nevada*, com que a Norddeutscher Lloyd Bremen inaugurou a sua linha rapida para o Brasil e Rio da Prata.

O *Sierra Nevada* é o primeiro vapor da classe *Sierra* que foi lançado á agua, dos que a Norddeutscher mандou construir para a linha da Argentina.

O novo transatlantico é um elegante barco de 8.500 toneladas, com 139 metros de comprimento, 17 de largura, 11,^m54 de altura até ao convés e 8,^m2 de calado d'agua.

Possue duas machinas de tres cilindros e de triplice expansão, com 4.000 cavallos de força, que dão ao navio a velocidade de 14 milhas á hora.

A sua tripulação é de 170 homens.

A 1.^a classe, a meia nau, é dotada do maior conforto e hygiene, os camarotes são amplos e bastante arejados, a casa de jantar é simples e elegante, com mesas muito bem dispostas para 2, 4 e 8 pessoas; o salão das senhoras, no andar superior da casa de jantar, para onde dá acesso uma ampla escada, é um modelo de elegancia e de bom gosto, com lindas secretarias, piano, etc.

O salão de fumar tambem muito bem disposto, está ligado ao jardim de inverno, aberto sobre o convés, mas com resguardos do vento. É mobilado com elegantes e leves moveis de verga.

Tem o «*Sierra Nevada*» camarotes de luxo, com 2 camas, casa de banho, toilette, retrete etc.

Prendeu-nos ainda attenção o salão de gymnastica com apparelhos diversos, onde o passageiro pode andar a cavalo, em bicycleta, remar, jogar o socco, etc.

A 3.^a classe (a chamada 3.^a-preferencia) é sem duvida o melhor que temos visto. Alli tem o passageiro, camarotes com razoavel conforto, de 2 ou 4 camas, bella sala de jantar, salão de fumar, vasto e asseado convés para recreio, casa de banho, toilette, etc., pagando apenas mais entre a Europa e a America do Sul, 16\$000 reis que na 3.^a classe usual.

Esta camara é installada á pôpa independente da 1.^a e 3.^a classe.

O «*Sierra Nevada*» tem logares para 120 passageiros de 1.^a classe, 80 de 3.^a (preferencia) e 1.450 de 3.^a (emigrantes).

Para terminar devemos dizer que este navio possue, para segurança dos passageiros, compartimentos-estanques, apparelhos sonoros submarinos, telegraphia sem fios e um sem numeros de embarcações pequenas, muito bem dispostas para poderem ser lançadas á agua com a maior rapidez em caso de sinistro.

A Norddeutscher Lloyd Bremen fará carreiras quinzenaes, sahindo os paquetes de Lisboa ás segundas-feiras alternadas, e tocando na Madeira, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires; e empregará mais os vapores *Sierra*

Salvada, *Sierra Ventana*, *Sierra Cordoba*, *Eisenach* e *Coburg*.

Esta carreira trouxe para nós um grande melhamento; pois veiu resolver o problema da correspondencia para a Africa Oriental, que até aqui se fazia com regularidade só quinzenalmente pelos paquetes da Mala Real Inglesa, por tocarem na Madeira ás quartas-feiras, dia em que alli passam os paquetes ingleses do Cabo; agora com os vapores da Norddeutscher temos a ligação com aquelles paquetes semanalmente, o que representa um grande melhamento para as nossas relações com a Africa Oriental.

*

De volta, a convite da casa Ernst George fomos a bordo do paquete *Cap Ortegal*, que achámos magnifico, e onde o Sr. Ministro da Alemanha ia felicitar o commandante, Sr. Rolin que acaba de ser agraciado pela Sociedade Alemaña de Socorros a Naufragos, com a grande medalha d'ouro, (raras vezes concedida), por ter salvado, em novembro ultimo, 26 naufragos quasi mortos do vapor inglez *Barcelona*, a 77 milhas de Brest.

O imediato do *Cap Ortegal* foi agraciado com a pequena medalha d'ouro, e toda a tripulação gratificada.



OS CAMINHOS DE FERRO NA BELGICA E NA SUISSA

Os caminhos de ferro suíssos teem uma extensão de 4.659 kilometros, a os da Belgica, 4.329. Os primeiros possem 1.602 locomotivas, 4.000 carruagens para passageiros e 1.800 vagões e furgões de mercadorias. Os segundos 4.213 locomotivas, 40.459 carruagens para passageiros, e 84.681 vagões e furgões de mercadorias.

O material suíss transportou 496.401 passageiros a grande distancia, e 2.312:932:000 a 1 kilometro, e o da Belgica 312.540 a grande distancia e 4.351:257.242 a 1 kilometro.

Os vagões de mercadorias suíssos transportaram 17.023.570 toneladas a distancia completa e 1.248.827.000 a 1 kilometro, quando os vagões belgas transportaram 55.302.218 toneladas a distancia completa e 4.436.866.553 toneladas a 1 kilometro.

Analysem-se estes numeros com alguma attenção. Várias vezes, temos feito notar, que o Estado belga está bem fornecido de material; postos em fileira, estes vehiculos de todos os generos, cobririam a quarta parte da sua rede em exploração. Do que precede conclue-se que para uma carruagem de passageiros que tenham os Federaes suíssos, o Estado belga possue oito; e para um vagão de mercadorias que tenham os primeiros, o segundo terá quasi cinco! Não se poderá, pois julgar que a rede suissa oferece facilidades de exploração desconhecidas na Belgica.

A verdade está no facto do material belga ser muito mal utilizado, e que exactamente no momento em que os industriaes se queixam de penuria, achar-se-hiam milhares de vagões, atravancando em pontos onde não são precisos.

Na Suissa os passageiros trouxeram uma receita de 96 milhões e 74.000 francos e na Belgica 106.447.000 francos.

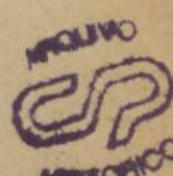
O preço minimo por passageiro é muito menor na Belgica em consequencia da modicidade das tarifas.

As mercadorias suíssas deram uma receita de francos 116.985.000 e as belgas de 198 milhões e 319.000 francos.

As receitas diversas dos bilhetes, bibliotecas, publicidades, etc., foram de 9.379.000 francos na Suissa e 4.550.000 francos na Belgica.

E' verdade que os bufetes e principalmente as bibliotecas na Belgica são poucas, sendo estas ultimas suprimidas por immoraes.

(Do *Moniteur des Employés*, de Bruxellas).



VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de e para os caes do porto de Lisboa

Entra em vigor no dia 1 do proximo mez de Fevereiro um novo regimen de preços, concordado entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes e a Exploração do porto de Lisboa, para os transportes em pequena velocidade e por vagões completos procedentes dos caes da Exploração do porto de Lisboa, ou aos mesmos destinados, servidos pelas linhas d'aquelle Companhia.

Por esse novo regimen que consta detalhadamente do Aviso ao Publico que distribuimos com o presente numero aos nossos leitores, os transportes de ou para os caes e entrepostos de Santos e Alcantara, excepto os de ou para a linha do Oeste e ramal de Cascaes, são taxados como se destinassem a Lisboa-Santa Apolonia, com a sobretaxa de 80 réis, isto é, apenas mais 30 réis do que para a linha do Terreiro do Trigo e entreposto de Santa Apolonia que fica como até aqui de 50 réis por tonelada. Para a doca de Alcantara a sobretaxa que era de 500 réis por vagão, é igualada á estabelecida para o entreposto de Santa Apolonia, isto é 50 réis por tonelada.

O crescente desenvolvimento do trafego pelo porto de Lisboa, está fazendo affluir aos caes e entrepostos de Santos até Santo Amaro uma grande parte dos transportes que deveriam ir a Santa Apolonia, cujas installações já começam a ser insuficientes para attender as necessidades do commercio. D'ahi a conveniencia do estabelecimento do novo regimen de taxas que, não podendo ser para todos os caes e entrepostos igual ao de Santa Apolonia, dado o augmento de despesa que acarreta á Companhia, especialmente com a tracção do material que tem de ir aos diferentes caes, ficou sendo comtudo bem pouco mais elevado.

Esse pequeno excesso de 30 réis em tonelada, é para o publico bem compensado pelas vantagens que lhe advem das remessas poderem ser carregadas ou descarregadas nos caes que mais convem aos seus interesses.

Uma circunstancia tambem importante a notar, é que a sobretaxa de 50 réis que vigorava para o entreposto de Santa Apolonia e linha do Terreiro do Trigo, era applicada por tonelada indivisivel, ao passo que, pelo novo regimen, passa a ser pelo peso taxado.

Por todas as razões, cremos bem, a nova medida, terá a melhor acceptação por parte do publico interessado.

Viagens de recreio em grupos

Dado o incremento que tem tomado no nosso paiz o gosto pelas excursões, parece-nos opportuno elucidar os nossos leitores sobre os principaes topicos das tarifas de caminhos de ferro que facilitam estas excursões.

Para viagens de recreio em grupos ou em comboios especiaes na sua rede, tem a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes em vigor a tarifa n.º 16 de grande velocidade. O artigo 1.º d'esta tarifa faculta a viagem de ida e volta em 1.ª ou 2.ª classe por todos os comboios ordinarios, excepto os rapidos, a grupos de excursionistas com o minimo de 40 passageiros em 1.ª classe e de 60 em 2.ª e para um minimo de percurso de 60 kilometros (ida e volta) ou pagando como tal. A viagem de regresso deverá effectuar-se no prazo de 2 dias quando a distancia entre a estação de origem e a de destino não seja superior a 100 kilometros; 4 dias quando exceder 100 e não ultrapasse 500, e 6 dias quando seja superior a 200 kilometros. Os preços deste artigo representam a reducção de 50% sobre os da tarifa geral da mesma Companhia. Pelo art.º 2.º da referida tarifa n.º 16, é facultada a realização de excursões em comboios especiaes aos preços de 9 reis

em 1.ª classe, 6 reis em 2.ª e 4 reis em 3.ª, por passageiro e kilometro, sendo o minimo de cobrança de reis 100\$000, por comboio. A viagem de volta deve iniciar-se 24 horas depois da chegada á estação do destino, podendo porém este prazo ser ampliado até o triplo, mediante o pagamento d'uma sobretaxa de 50\$000 reis por cada fracção indivisivel de 24 horas de augmento.

Para as viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes, tanto na rede da mesma Companhia como na da Companhia da Beira Alta e nas dos Caminhos de ferro do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste), foi recentemente posta em vigor a tarifa especial combinada n.º 101 de grande velocidade que pouco diverge da tarifa n.º 16, sendo as diferenças essenciaes as seguintes: E' n'ella comprehendida tambem a 3.ª classe para as viagens em grupo, pelos comboios ordinarios; fixa-se para minimo de formação de grupos que viagem em 2.ª ou 3.ª classe, um numero de passageiros que corresponda ao minimo da cobrança exigida para a 1.ª classe: o minimo da cobrança por comboio é de 50\$000 reis para cada Administração; é permitida a detenção em qualquer estação do percurso mediante o pagamento de 50\$000 reis por paragem e por fracção indivisivel de 12 horas de demora, e, finalmente, é facultado aos passageiros o fazerem a viagem sem trasbordo nas estações de transmissão mediante o pagamento de 700 reis por veículo que passe de uma a outra Administração, e por fracção indivisivel de 24 horas a contar da hora da chegada ás referidas estações de transmissão.

A'lem destas duas tarifas existe ainda em applicação na rede da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, a sua tarifa especial n.º 2 de grande velocidade que estabelece bilhetes de ida e volta em 2.ª e 3.ª classe, para grupos de collegiaes e seus professores no minimo de 10 passageiros e para percursos minimos de 20 kilometros (ida e volta), ou pagando como tal. Estes bilhetes são validos para o regresso dentro do prazo de dois dias seguintes ao da chegada a destino; mas se este prazo terminar em domingo ou dia feriado, será prolongado por mais um dia. Quando os bilhetes sejam requisitados em epochas de ferias, é ainda mais amplo o seu prazo de validade. Os preços d'esta tarifa representam uma reducção de 60% sobre os da tarifa geral.

A grande reducção dos preços d'estas tarifas são sem duvida um grande incitamento ao maior desenvolvimento do excursionismo em Portugal.

Ramal de Madrid-Delicias-Matadero

Foi aberto á exploração no mez passado um ramal pertencente á Sociedad de Construcciones Hidráulicas y Civiles, E. Rivera, que vae da estação de Madrid-Delicias, pertencente á Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal, ao matadouro em construcção.

Esse ramal, que se denomina Madrid-Delicias-Matadero, está habilitado a fazer todo o serviço de pequena velocidade interno e combinado, tanto para remessas pequenas como de vagão completo, que sejam consignadas á sociedade acima referida.

As taxas applicáveis ás remessas procedentes das linhas portuguezas com destino áquelle ramal são as que vigoram para Madrid-Delicias, accrescidas do que corresponde pela Tarifa Geral da linha de Malpartida ao percurso minimo de 6 kilometros.

Ramal do Canal de S. Roque

Segundo nos informam, acha-se quasi concluido o ramal que a Companhia Portugueza resolveu construir ligando o ramal de S. Roque com a estação de Aveiro, devendo em breve ser aberto á exploração.

Este ramal, ha muito ambicionado pela laboriosa população de Aveiro, é de alta importancia para o desenvolvimento do commercio d'aquelle cidade, muito especialmente do de sal, que como se sabe é o principal producto exportado por Aveiro.

O dia da inauguração do ramal será, pois, um dia de grande regosijo para os Aveirenses, que vêem n'este melhoramento um forte impulso para o augmento da sua riqueza.



XXIV

A mesquita de Omar.—O rochedo sagrado.—Lendas e crenças.

—Remedio para partos.—O muro das lamentações.—O espirito previdente dos Judeus.—Equilibristas no dia de juizo.

Por mais que tenhamos deixado de mencionar muitas coisas que interessam ver em Jerusalém—porque não fazemos aqui um guia de viagem e só registamos impressões—temos demorado, mais do que projectavamos, nas referencias sobre esta cidade e seus arredores.

Porque Jerusalém retem o excursionista por muitos motivos, apesar das pessimas condições em que está como cidade de turismo, em que tudo falta, desde as ruas e jardins para passar até ás distracções nocturnas, desde o hotel—porque os melhores, inclusivè o Fast onde nos alojamos, estão muito longe do conforto moderno e do luxo que corresponderia á classe dos seus frequentadores—até ao café que não existe, onde elles se reunam pelas noites, fugindo a andar pelas ingremes ruas mal cheirosas de envolta com os milhares de cães que as infestam.

Porque já aqui vamos vendo a influencia do cão na vida ottomana, e mais adeante a apreciaremos melhor quando tratarmos de Damasco.

A'lem d'estes animaes nas ruas, á noite, só se encontram os guardas dos estabelecimentos, mussulmanos acocorados ás portas onde vellam até de madrugada, com a sua espingarda ao lado, embrulhados no seu albornoz e fumando o seu *narguilhé*, cachimbo longo com deposito d'agua em que o fumo passa.

Policias, esses estão engaiolados n'uns cubiculos-estações, envidraçados, não aparecendo na rua.

O unico recurso, pois, é ficar no hotel, onde varios mercadores fazem extendal das suas bugigangas que vendem, como é natural, por preço mais elevado que nos bazares.

Uma visita obrigatoria para uma manhã (não sendo sexta-feira) é a do *Harâm-el-Cherif* ou o «recinto sagrado» o local que o mussulmano considera mais sagrado, depois da mesquita de Mecca, pelo que, por muito tempo, interdisse n'elle a entrada aos christãos. Mas veiu a questão financeira e Mahomet cremos que obteve auctorização de Allah para esta concessão, contanto que o cão christão deixe boas esportulas...

Vê-se que era um bom ministro das finanças.

Porque a visita do *Harâm* e das mesquitas de Omar e el-Aksa, custam caro: 600 reis por pessoa ao guarda que nos conduz, 800 a 15000 reis ao polícia do consulado e igual quantia ao soldado que acompanha o grupo; e mais *bakhchiches* a varios porteiros e gentes que mostram isto e explicam aquillo, embora tivessemos o nosso guia para o fazer.

A um canto da cidade, isolado de todo o movimento e de todo o bullicio, em situação elevada, convidando ao re-

colhimento, demonstrando que quem vai alli é propósitamente para se entregar ás suas praticas religiosas, está o grande recinto sagrado, vasto terreno lageado que mede não menos de 300 metros de largura por 550 de comprimento, ao centro do qual se ergue uma grande plataforma, tendo no meio a bella e grandiosa mesquita de Omar, coberta por uma cupula, toda exteriormente forrada de azulejos persas, uns azuis, outros brancos, outros verdes, produzindo um efecto maravilhoso. O friso reproduz, em caracteres artisticamente entrelaçados, diversos versiculos do Alcorão.

O interior é riquissimo em mosaicos, em esculturas de madeiras e marmores, em bellos azulejos, e não menos nos preciosos tapetes que se extendem no chão, alguns de valor não inferior a um conto de reis, tal é a finura do seu trabalho, todo manual, e na mais fina seda.

Ao centro da mesquita, fechado por uma grade e envidraçamentos a toda a altura está resguardado o *rochedo sagrado* onde, segundo a tradição, se conservava a arca da alliance e os patriarchas faziam os holocaustos. Tambem segundo a crença mussulmana, foi d'alli que Mafoma subiu ao Céo, ficando a rocha suspensa no ar. Não se explica, porém—ou nós não o sabemos—quando ella voltou a assentar na terra onde está bem firme, sobre uma enorme gruta que parece ter sido uma cisterna.

Antigamente era permitido ver a rocha mais de perto; mas alguns vandais praticaram o desacato de a tocar



A mesquita d'Omar

com o pé, o que é absolutamente prohibido; por isso hoje está resguardada, mantendo os irreverentes a distancia.

Um sem numero de episodios lendarios se ligam a este rochedo; uns dizem occultar elle as portas do inferno; outros pretendem que alli debaixo é o poço sagrado onde as almas veem orar de noite; ainda outros afirmam que subindo o propheta ao Céo, no cavallo maravilhoso *Bourak*, á sua passagem a gruta abriu-se e a rocha saudou. O mar, extendendo por isso a lingua de pedra que ainda hoje se vê como que sahindo da colossal bocca. Tambem se diz que a rocha queria seguir Mahomet e foi um anjo que d'isso a dissuadiu, pondo-lhe a mão, gesto do qual ainda hoje ella conserva os traços.

Por toda a grande explanada da mesquita ha numerosos mirantes para as oraçoes, kiosques, pequenas construções diversas, algumas bem artisticas, de que não obtivemos photographia porque dentro do recinto é prohibido

tirar vistas; salvo com licença especial que se obtém por elevado preço. Apenas, de longe, conseguimos o instanteo que reproduzimos.

Ao sul do recinto é outra mesquita menos rica mas muito notável pela sua história — a mesquita de Aksa, antiga igreja cristã construída por Justiniano.



Muro das lamentações

Nesta antiga basílica há duas curiosidades; as suas janellas estão cobertas de farrapos de tecidos. E' que os muçulmanos quando fazem qualquer pedido ao propheta, e são servidos, rasgam um pedaço da vestimenta e atam-no ali na grade, em sinal de reconhecimento. E' um uso um pouco semelhante ao dos Japonezes, ornamentando os seus marmanjos às portas dos templos, com papeis mastigados, como aqui em tempo referimos, e lembra também as promessas que se pagam no christianismo, com perninhos de cera, quadros e quejando objectos.

Outra coisa curiosa mais importante é que, no subterrâneo da mesquita, se mostra a pedra chamada *o berço de Jesus*, uma lage rodeada por uma grade e coberta por uma cúpula de pedra, formando um nicho. A lenda muçulmana diz que a Santa Virgem ali depôz o Deus-Menino. Pois as mulheres crêem que a pedra tem virtude para lhes dar bom-sucedido, e quando estão grávidas vão esfregar n'ella a parte posterior do corpo... sem fatos.

E' uma *ceremonia* original a que não podemos assistir sem um sorriso, o que, a não ser o prudente aviso do nosso guia para que nos retirássemos, nos valeria talvez um mau bocadão com as próprias devotas que se esfregavam.

Saindo do recinto sagrado por uma das portas ao oeste, temos perto outra curiosidade extraordinariamente interessante: E' o muro

Maior e menor cotação mensal e anual, em 1912, dos fundos do Estado, títulos

Bols.	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa	Div. Interna 3% assentam...	37,80	37	38	37,45	37,50	37,40	38,40	37,50	38,40	36,80	38,50	36,60
	" 3% coupon...	37,90	37	38	37,25	37,55	37,40	38,20	37,60	38,40	36,95	38,75	36,60
	" 4% 1888 c/ pr.	20,250	20,00	20,450	20,200	20,200	20,100	20,450	20,250	20,850	20,450	20,400	20,350
	" 4 1/2 % 1888/9...	52,700	51,800	53,000	52,500	53,500	52,000	53,700	52,200	53,500	53,000	53,400	53,000
	" 4% 1890.....	48,000	47,900	48,500	48,500	48,500	48,500	48,000	47,000	48,000	47,800	48,000	47,800
	" 3% 1905.....	8,900	8,850	9,000	8,850	9,000	8,950	8,950	8,800	8,850	8,750	8,750	8,700
	" 4 1/2 % 1905 C.F.E.	80,500	79,500	80,500	78,000	80,500	80,500	80,500	80,500	80,500	80,000	81,000	80,500
	" 5% 909 ob. C.F.E.	79,000	78,400	79,500	78,000	79,600	79,000	79,600	79,000	80,500	79,500	80,000	80,000
	Externa 3% coup. 1.ª s.	64,800	64,400	64,900	64,400	65,000	64,700	65,400	64,800	66,000	65,300	66,000	65,400
	" 3% 2.ª serie...	63,300	63,000	63,800	63,200	64,000	63,500	64,200	63,900	65,000	64,000	64,600	64,500
	" 3% 3.ª serie...	66,700	66,200	67,700	66,300	67,500	66,900	67,500	67,300	68,400	67,500	68,400	67,800
	Obrigações dos Tab. 4 1/2 %	—	—	96,200	96,200	96,200	96,200	96,400	96,000	97,500	96,000	97,500	97,500
	Acções Banco de Portugal ..	157,500	154,000	160,000	156,800	159,000	152,000	154,500	152,300	154,500	153,000	154,500	152,000
	" Com. de Lisboa	124,000	124,000	123,600	123,600	129,000	124,500	130,500	129,500	136,500	132,000	136,500	134,500
	" Nacion. Ultr...	94,500	93,600	94,500	91,000	93,000	91,000	100,000	94,500	97,500	96,000	97,000	96,000
	" Lisboa & Açor.	99,500	99,350	99,500	99,500	94,500	94,000	98,500	94,200	98,500	97,400	98,000	97,300
	Companhia C. F. Port.	66,000	63,000	63,500	63,500	61,700	61,700	62,560	61,700	62,000	62,000	62,000	62,000
	" Nacional.	—	—	4,600	4,600	—	—	4,350	4,300	4,400	4,400	4,000	4,000
	" Tabacos .	62,000	60,000	63,000	61,800	63,000	62,600	66,500	63,800	68,000	64,800	65,000	64,800
	" Phosph...	61,500	60,400	62,000	60,900	62,000	60,000	61,100	57,500	58,600	58,400	58,300	57,900
	Obrig. Comp. Através d'Africa	85,660	85,400	85,500	85,000	86,800	85,700	86,500	86,200	88,800	87,000	89,000	88,500
	" C. F. P. 3% 1.º g.	65,400	65,400	63,500	63,000	63,000	63,000	63,500	63,000	64,500	64,000	64,100	64,000
	" C. F. P. 3% 2.º g.	51,800	50,300	50,700	49,800	50,000	49,200	49,900	49,500	49,600	49,300	49,300	48,900
	" B. Alta 3% 1.º g.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,000	57,400
	" B. Alta 3% 2.º g.	16,200	16,050	16,000	16,000	15,900	15,800	16,000	15,900	16,300	16,000	16,500	15,900
	" Nac. coup. 1.ª s.	69,000	68,500	69,000	68,800	69,500	69,500	67,700	67,500	67,500	67,500	67,200	67,000
	" Nac. coup. 2.ª s.	61,300	60,000	60,900	60,800	60,500	60,000	61,000	61,000	61,000	61,000	61,200	61,200
	" prediaes 6%.....	84,000	84,000	89,000	88,000	88,500	88,000	88,800	88,000	88,500	88,000	88,200	88,000
	" 5%.....	83,000	80,000	81,300	80,000	83,000	81,500	83,500	83,000	83,200	81,500	82,000	81,500
	" 4 1/2 %.....	77,000	75,500	78,000	77,000	80,000	78,500	79,500	79,500	—	—	79,000	79,600
Paris	3% portuguez, 1.ª serie	66,87	65,15	66	65,50	65,85	65,20	66,45	65,30	65,70	65,65	65,55	64,70
	Acções Companhia C. F. Port.	347	315	345	340	330	330	326	326	—	—	—	—
	" Madrid-Caceres-Port.	37,75	36,50	37,75	36,25	37	35,50	39,75	36,50	38	36,50	37,50	35
	" Madrid-Zaragoza-Ali.	432	417	440	435,50	444,50	434	457,50	447	467,50	460	470	461
	" Andaluzes	277	268	292	279	306	288	321	311,50	370	314	318	298,50
	Obrig. Comp. C. F. P. 1.º grau	334	325	325	317	323	320	324	321	327	320	325	313
	" C. F. P. 2.º grau	263	255	262	257	257	248	259	251	257	248	250	241
	" da Beira Alta..	295	294	293	291	291	285	293	294	298	287	295	291
	" Madrid-Caceres-Port.	164	159,50	170	166	167,50	163	168	161	165	161,25	169	162
Londres	3% portuguez	66	65	66	65,50	66	65	66	65,50	66	65,50	66	65
Amsterd	Obrig. Através d'Africa.....	88,43	87,25	88,25	87,50	87,87	86,12	87,75	87	87,75	87	87,75	87

das lamentações onde ha 1.000 annos os Judeus vão chorar a perda do reino do Sião. E choram com effeito, soluçam mesmo, como o presenciamos quando n'uma sexta-feira alli fomos e tomámos a photographia que reproduzimos aqui.

Não ha canticos, não ha musica, é uma devoção pura, toda espiritual e toda patriotica dos Israelitas, irem alli lamentar-se em phrases dolorosas, dizendo as suas litanias, primeiro em voz baixa, como que intimamente recolhidos, depois, a afflictão communica-se, as lagrimas chamam as lagrimas, e como se fosse toda uma familia tomada de equal desgosto; de entre algumas dezenas de homens e mulheres que alli se reunem, a face contra as pedras do muro ou mesmo occultando-a nas fendas d'este, sahem gritos estridentes, arrancos de desespero, em que dizem:

—Apressa-te, libertador do Sião! Os nossos muros foram destruidos! Os nossos grandes homens assassinados! Os nossos templos foram derrotados! Accode-nos, reune os filhos de Jerusalém! Nós choramos a nossa cidade, a nossa patria, e mantemos a nossa fé!

Deante d'um spectaculo d'estes, o turista precisa ser o mais fleumatico para não se impressionar. Sentimos que deve ser bem viva a crença d'aquelle gente, para que se tenha transmittido de geração em geração este costume.

Deixemos os pobres Judeus nas suas antiphonas e desçamos á porta do lixo, com propriedade chamada assim, porque é um sitio immundo onde todas as sujidades são lançadas.

Mas ha que ver ahí o panorama do Monte Olivete e o de todo o valle de Josaphat, coberto em grande parte por cemiterios dos Israelitas que escolheram aquelle local, dizem elles, porque devendo ser alli que se realizará o juizo final, elles querem estar promptos a ser os primeiros a comparecer, logo que a trombeta sôe.

E' mais commodo, pois, estarem alli perto, evitando ter que se servir de qualquer meio de transporte que pederia falhar. Mesmo porque, para grandes distancias, quem pôde pensar em obter n'esse dia, automovel ou carro electrico!

Mas a lenda mussulmana é muito mais original: Conta ella que no dia terrivel aparecerá um arame retesado entre um pedaço de columna que ha na muralha de Jerusalém e o alto do monte das Oliveiras. Sobre elle passarão os homens, e enquanto que os bons, sustidos pelos anjos, atravessarão o abysmo facil e rapidamente, os maus, perderão o equilibrio e precipitar-se-hão nos infernos.

Francamente, não nos podemos conformar com a ideia de no dia do Juizo-Final termos que nos transformar em equilibristas de circo.



Ao «Commercio do Porto»

Agradecemos a este nosso illustre e prezado collega, a transcripção de parte do substancioso artigo, intitulado «Os nossos Caminhos de ferro em 1912», publicado n'esta Gazeta, e firmado pelo nosso erudito primeiro redactor, o distincto engenheiro, Sr. Fernando de Sousa.

de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, nas bolsas portugueza e extranjeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
38	37,45	37,95	37,65	37,95	37,75	37,90	37,55	39,10	37,90	39,15	37	Dezemb.	39,45
37,95	37,40	37,75	37,60	37,90	37,65	37,95	37,65	38,90	37,90	38,50	37	Novemb.	38,90
20.200	20.400	20.450	20.400	20.800	20.400	20.800	20.500	21.000	20.600	20.500	20.300	"	21.000
53.800	53.400	54.600	53.900	56.000	54.700	55.500	54.000	54.800	54.600	55.000	54.000	Setemb.	56.000
48.500	48.000	49.000	48.500	48.500	48.500	48.000	47.000	48.500	48.000	49.200	47.500	Dezemb.	49.200
8.800	8.750	8.900	8.800	9.100	8.900	9.050	8.800	8.850	8.750	8.850	8.800	Setemb.	9.400
78.500	78.500	80.000	79.500	79.700	79.700	80.000	80.000	80.500	80.500	81.200	79.500	Dezemb.	81.200
80.000	79.000	80.000	79.500	79.700	79.700	78.400	78.000	79.500	78.000	80.000	79.000	Maio...	80.500
64.500	63.800	64.600	64.500	64.700	64.500	65.600	64.400	66.000	65.700	66.100	65.800	Dezemb.	66.100
63.500	63.200	63.600	63.300	63.600	63.300	63.800	63.200	64.700	64.200	65.000	64.800	Maio e Dez.	65.000
66.600	66.000	67.300	66.700	67.300	67.100	67.600	66.900	68.300	67.500	68.700	68.200	Dezemb.	68.700
—	—	97.000	97.000	—	—	94.500	94.500	—	—	98.100	98.000	—	98.100
155.000	151.500	155.000	153.000	159.500	156.000	160.000	158.500	159.000	154.000	156.500	154.000	Outubro.	160.000
133.000	130.500	131.500	131.000	134.500	131.500	132.200	132.000	132.500	132.100	132.100	132.000	Maio e Junho	136.500
96.800	94.300	96.500	96.000	97.300	96.500	97.400	97.000	100.000	97.500	100.000	99.500	Abr. Nov. Dez	100.000
96.000	94.300	97.000	96.500	97.000	96.800	97.000	96.500	100.000	97.000	100.500	100.000	Dezemb.	100.500
60.000	60.000	60.000	60.000	68.000	63.000	69.100	65.800	67.000	66.000	66.000	66.000	Outubro.	69.100
4.050	4.000	4.000	3.900	—	—	4.400	4.000	4.000	4.000	—	—	Fever...	4.600
67.000	64.200	67.500	63.000	66.300	62.000	65.200	65.000	66.500	65.500	68.000	66.500	Maio e Dez.	68.000
58.500	58.000	58.600	58.000	60.500	58.200	60.300	58.500	59.000	58.100	60.000	58.500	Fev. e Març.	62.000
86.800	86.000	88.500	86.800	88.500	88.000	88.500	88.500	89.500	88.500	89.500	89.000	Nov. e Dez.	89.500
62.700	62.700	62.700	62.200	—	—	64.000	63.300	64.500	64.000	64.000	64.000	Janeiro.	65.400
48.700	48.500	46.850	46.450	50.800	46.850	50.400	49.200	49.950	49.700	50.000	49.650	—	51.800
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57.000	57.000	Junho...	58.000
45.700	45.600	15.600	15.500	16.450	15.800	15.900	15.900	15.950	15.900	16.000	15.950	—	16.500
68.500	68.500	68.600	68.600	69.000	69.000	67.500	67.500	68.000	67.500	68.000	67.800	Março...	69.500
61.000	60.000	61.000	61.000	61.500	61.000	61.500	60.500	61.500	61.000	61.700	61.500	Dezemb.	61.700
86.000	85.800	87.000	87.000	86.800	86.000	86.800	86.700	86.800	86.800	89.000	88.500	Fev. e Dez.	89.000
81.800	79.500	80.000	79.600	79.400	79.000	78.000	79.000	78.300	79.000	78.500	84.500	Janeiro.	84.000
77.000	77.000	77.000	77.000	77.000	77.000	78.000	77.000	—	—	—	—	Março..	83.500
64,80	63,60	65,45	65,10	65,25	65	65,05	63,90	63,75	63,75	64,95	64,50	Janeiro.	66,87
—	—	—	—	350	309	340	340	—	—	322	320	Setemb..	350
35	34	—	—	45	38	38	37	37,50	37	37,50	35	—	45
465	444	470	462	468	465,50	459,50	434,50	435,25	420	435,50	423	Jun. e Agost.	470
303,50	293	314	305	307	306	327	298,50	310	296,50	314	306	Maio...	370
319	304	305	292	325	315	320	307	316	310	314	310	Janeiro.	334
249	235	237	235	258	237	254	245	246	244	248	244	—	263
284	277	290	277	294	283	290	279	287	283	287	280	Maio...	298
167,50	163,25	182	168	189	181	161	160	172	162,25	176	163	Setemb..	189
65	64,50	65	65	65	65	65	63,50	64	63,50	64,75	64,50	Jan. a Junho	66
89	87,25	88,68	88,06	89	87,62	87,87							

Concurso de motores para a aviação na Alemanha

Foi resolvido, pela comissão encarregada de dar aplicação aos 15 milhões de marcos destinados ao fomento da aviação, convocar um concurso de motores para aeroplanos e crear um «comité» central para favorecer a investigação científica.

A comissão resolveu também aplicar dois milhões de marcos na aquisição de aeroplanos, e os cinco milhões restantes servirão para construir balões dirigíveis, por ser esse o objectivo a que visava a subscrição. Decidiu-se também procurar a forma de se adquirirem bons pilotos e de se estabelecer um seguro sobre acidentes.



Valle do Vouga. — A companhia concessionária d'esta linha apresentou ao Governo, para sua homologação, um projecto de variante do traçado, aprovado por portaria de 2 de maio de 1912, na parte compreendida entre os kilometros 42, 7.041 e 44, 97.147, variante a que se deu a dedominação de Vouzella.

Entroncamento á Certã. — Entrou ha dias em discussão na Camara dos deputados o projecto n.º 366, para que fosse aberto o concurso para a construção e exploração da linha ferrea do Entroncamento a Thomar, Ferreira do Zêzere e Certã.

O nosso amigo deputado sr. Ezequiel de Campos apresentou uma moção para que fosse adiada a discussão para quando a comissão encarregada de rever o plano ferroviário da rede central do paiz, tivesse concluido os seus trabalhos, sendo aprovada.

Malange. — Os jornaes de Angola referem-se elogiosamente aos estudos dirigidos pelo engenheiro Sr. Armando de Andrade, e relativos a este caminho de ferro. Trata-se especialmente da descida pela vertente da serra de Tala-Mangongo até á baixa do rio Lui.

Inhambane a Inharrime. — Por todo este mez deve começar a construção da estação-terminus d'este caminho de ferro, cuja exploração deverá iniciar-se o mais tardar em fins do proximo severeiro.

Zambezia. — Grande será a influencia, que, no fomento da região do Zambeze, podem exercer o prolongamento da linha de Blantyre-Port-Herald-Zambeze, e a linha ferrea do Zambeze á Beira.

A construção d'estas linhas, porém, veiu modificar por completo o antigo plano de atrair ao porto de Quilimane o tráfego da Niassalandia.

S. Thomé. — O Governador da província de S. Thomé, remeteu à Direcção Geral das Colónias um circunstanciado relatório elaborado pelo engenheiro Borges de Castro, relativo aos trabalhos do caminho de ferro executados nos 5 mezes do ultimo semestre.

O rendimento da parte construída, 14 kilometros em exploração provisória, foi desde 30 de outubro de 1911 a 30 de novembro de 1912, de 911\$710 reis.

Proseguem os trabalhos de balastragem da referida linha com pedra britada.

Benguela. — A receita total deste caminho de ferro, foi em 1912, 352 contos, mais 32 contos que em 1911. A despesa foi em 1912, 270 contos, mais 18 contos que em 1911.

Accentua-se cada vez mais a affluencia de passageiros, principalmente de 1.ª classe, assim como a tonelagem das mercadorias.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1913.

Novo ministerio, d'esta vez caracterizada de um partido — o Democrático — com a simples immissão de um representante do grupo independente.

Como a lepra da política nunca nos atacou, vemos com agrado esta resolução da crise que nos dá um vislumbre, ao menos, de esperanças que de uma vez se trate da questão financeira, a mais palpável, a primacialmente importante para o nosso paiz, na situação a que chegámos.

O facto do Sr. presidente do conselho ter alterado os costumes, reservando para si a pasta das Finanças em vez da do Interior, e de ter distribuído a do Fomento a um funcionário activo trabalhador, já conhecedor das engrenagens d'aquelle ministerio; o do Sr. Afonso Costa ser um distinto professor de economia política, e — mais do que esses — o do seu nome se achar ligado a declarações categoricas feitas nos comícios, no parlamento e fóra d'elle, de que os deficits orçamentais teem que acabar, por meio de sás economias, o que quer dizer, sem exigir novos sacrifícios ao povo, já bem sobrecarregado no antigo regimen e mais ainda no actual, faz-nos ver que se vae tratar mais de administração publica que de política mesquinha; e é d'isso que o paiz está faminto desde longo tempo, tão longo que o seu estado morbido o levou á situação em que nos achamos, a braços com os maiores perigos, até o da perda da nacionalidade.

A questão financeira sobreleva a todas; para a manutenção da nossa existencia, no actual momento em que todo o mundo rende preito ao Rei Dinheiro, ou, se assim o quizerem, ao Presidente da Republica do Ouro. Temos, pois, que resolvê-la; e dada a competencia do actual ministro, esperemos que esse obcecante pesadelo se dissipe.

Não o será desde já, no orçamento que hoje deve ser apresentado no parlamento, porque o actual ministerio tomou posse no dia 9, e em 6 dias não se pôde fazer um trabalho de revisão que levaria meses.

Veremos subsequentemente se uma mais intima ponderação da situação das forças do paiz leva o Sr. ministro a não insistir em teorias cujos efeitos traduzidos na prática seriam terríveis, tais como o agravamento do imposto predial, e o da lei do sello.

E não será também equilibrado o orçamento com as receitas resultantes do resgate dos caminhos de ferro, operação que o Sr. Severiano da Silva declarou hontem na camara daria nada menos que **9.000 contos** (!!) por anno ao Estado.

Ora produzindo toda a rede a *receita bruta de 6:300 contos*, não percebemos como ha quem tenha o arrojo de fazer aquella afirmação disparatada.

A folha oficial publicou ha dias a nota do estado da dívida fluctuante em 30 de junho de 1910, nos mezes de junho de 1911 e junho, julho, agosto, setembro, outubro e novembro ultimos.

Em 30 d'este mez, essa dívida elevou-se a 90.580:445\$994 reis, mais 1.558:851\$729 reis que no mez anterior e mais 8.521:497\$912 reis que em 30 de junho de 1910.

O ultimo balancete do Banco de Portugal comparado com os dos quatro annos anteriores, em identica data (principio do anno) prova-nos que, nos ultimos dois annos, o Estado tem recorrido demasiadamente á fabricação de notas para fazer face aos seus encargos.

Eis os algarismos que representam a importancia da circulação fiduciaria e as contas dos debitos do Thesouro.

	Notas em circulação	Contas do tesouro
1909, janeiro....	71:091	—
1910, janeiro....	70:562	— 529
1911, janeiro....	78:848	+ 8:286
1912, janeiro....	82:629	+ 3:781
1912, dezembro.	84:671	+ 2:042
a mais em total....	+ 14:109	contos + 17:968 contos

Quer dizer que só em tres annos, tendo aumentado a circulação 14.000 contos, todo esse aumento e ainda 4.000 contos mais, foram absorvidos pelas exigências do tesouro.

O Sr. presidente do Conselho apresentou, com efeito, o orçamento na sessão de hoje, só no que respeita a receita e despesa, em total, prevendo a receita ordinaria de 72.043:092\$708 e as extraordinarias 3:704 contos ou o total de 75.747:092\$708, e as des-

pesas ordinarias 73.014:387\$788, e extraordinarias 6.168:587\$000, ou o total de 79.482:974\$788 reis, resultando portanto um *deficit* previsto de 3.435:884\$080, sendo de 8:400 contos o previsto pelo ministro das Finanças anterior. O *deficit* colonial entra n'aquelle por 2:844 contos.

*
Os cambios aggravaram-se, desde o principio do anno como se vê da nossa nota comparativa, tendo que se attribuir este facto á nossa situação interna, por isso que o Paris s/ Londres, o Paris s/ Amsterdam e até o Madrid s/ Paris melhoraram, apesar das questões balkanicás que só influiram para a baixa do marco. Hoje ficou a libra a 5\$100 compra, 5\$150 venda. O Rio-Londres a 16 $\frac{3}{8}$ ou reis 14\$656.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 $\frac{7}{8}$	46 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{9}{16}$	47 $\frac{7}{16}$
» 90 d/v	47 $\frac{3}{8}$	—	47 $\frac{3}{8}$	—
Paris cheque	610	612	602	604
Berlim »	250	251	247	248
Amsterdam cheque	423	425	417	419
Madrid cheque	945	955	930	940

Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

JANEIRO

Bolsas e títulos	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	37	—	37	37,05	37,05	37,05	37,10	—	37,05	37	37,03	37,10	—	—
Dívida Interna 3% coupon.....	37,05	37,05	37,05	37,08	37,10	37,15	37,20	37,20	37,20	37,40	37,15	37,20	—	—
» 4% 1888, c/premios	20.100	20.100	—	20.150	20.150	20.200	20.200	20.200	20.150	20.150	20.150	20.150	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ % 1888/9.....	—	—	a54.000	c53.500	a53.500	c53.500	c53.500	c53.200	—	—	—	53.500	—	—
» 4% 1890	—	—	—	8.850	8.850	—	—	—	—	8.800	8.850	8.850	—	—
» 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	c80.000	c80.000	c79.500	c79.500	c79.500	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ % 1905, (C.os de F.º Est)	—	—	—	—	78.500	78.500	78.500	—	78.500	—	78.500	—	—	—
» 5% 1909, ob. (C.os de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	65.200	65.200	65.200	65.200	65.200	65.200	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64.600	64.700	64.800	65.000	65.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.800	—	—	—	—
» 3% 3.ª série	67.200	67.500	—	67.200	67.500	—	—	67.500	—	67.500	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	156.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	132.500	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino	—	—	—	99.500	99.500	99.500	99.500	—	—	99.500	—	99.600	—	—
» Lisboa & Açores	100.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.560	—	—
Companhia Nacional	—	—	4.000	—	—	—	—	4.250	4.500	4.500	4.500	4.500	—	—
Companhia Tabacos, coupon	69.600	69.000	69.000	—	69.000	—	—	—	—	—	—	68.800	68.600	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	c60.000	c60.000	c60.000	c60.000	—	c60.000	c60.000	—	—	—	—	—	59.900	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	86.800	—	—	86.500	86.500	86.800	86.800	86.800	87.000	—	—	87.200	87.500	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	62.200	—	—	—	—	—	—	—	—	63.000	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	49.800	—	50.000	49.900	49.900	—	—	49.900	49.900	49.800	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55.500	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16.100	—	—	—	—	—	—	16.400	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	68.000	—	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	59.900	—	—	—	—	—	—	—	86.800	—	—	—	—	—
predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76.500	—	—	—	—
» 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.75	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	65,45	65,45	—	64	64,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	36,50	36	36,50	—	37	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	—	430,50	433,50	438	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante	429	—	—	310,50	310	319,50	323,25	323	309,25	309	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	313	311	—	308	306	308	306	306	306	306	306	316	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	246	—	—	246	246	—	246	—	—	246	246	—	—	—
Companhia da Beira Alta	273	275	275	278	278	—	281	285	—	275	275	—	—	—
» Madrid-Cáceres-Portugal	165	—	165,25	165,25	167	169	167	168,75	168,75	165	165	165	—	—
Londres: 3% português	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	85,75	86,25	86,06	86,43	86,87	86,56	86,87	86,50	—	—	—	—	—

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	

Brindes recebidos e agradecidos

Récebemos, e agradecemos, os seguintes brindes (agentes e calendarios) que nos foram gentilmente offerecidos :

Agenda, da Casa Rivière, de Barcelona (Tecidos metalicos, para todos os usos); **Agenda**, do Armazem de Pianos, de C. A. Habel, successor, Lisboa, R. Nova da Trindade, 19; **Agenda**, da Companhia de Carruagens Lisboenses, Lisboa, Largo de S. Roque, telephone 35; **Calendario**, da Companhia de Seguros «Portugal Previdente», Lisboa, R. do Alecrim, 10.



A ventilação do Central London Railway pelo ar ozonizado

A ventilação dos caminhos de ferro subterraneos é um assumpto de muita preocupação, tanto em Londres como em Paris.

Acaba de ser feita uma experiência no «Central Railway», tendente a renovar a atmosphera do tunnel pelo emprego do ar ozonizado.

O «Central London Railway» tem uma extensão de mais de 11 kilometros e semelha-se bastante ao Metropolitano de Paris; por occasião da sua construcção, que data de 1900, julgou-se que o movimento das carruagens seria suficiente para renovar o ar; mas em breve se notou a necessidade d'uma outra especie de ventilação, visto que pelo processo citado não se obtinham os desejados resultados.

Realizou-se então uma experiência por meio do emprego d'um ventilador que trabalhava de noite, enquanto os comboios não estavam em serviço, mas reconheceu-se ainda que este processo era insuficiente, e hoje o tunnel é arejado por uma serie de ventiladores, trabalhando constantemente em diversos pontos do subterraneo e fornecendo ar ozonizado.

Antes de atravessar o ozonizador, o ar é convenientemente filtrado, desembaraçando-se assim de todas as poeiras; esta filtração é efectuada por meio de redes metallicas, sobre as quaes a agua cae constantemente; todos os gazes e vapores nocivos são por esta forma expulsos. Depois o ar dirige-se para o ozonizador, e depois de ter passado sobre elle, é injectado n'um conducto principal que alimenta uma serie de boccas distribuidas pelo tunnel cerca de 2 metros acima do solo.

O volume injectado em cada dia é de 2.265.000 metros cubicos.



Hespanha

Inaugurou-se a 3 do proximo passado a ponte d'esta linha ferrea, de tracção electrica, comprehendida entre S. Sebastião e Irun.

Esta nova linha, muito rapidamente construida, conta cerca de 20 kilometros de comprimento, e corre quasi parallelamente à linha do Norte, no seu trajecto de S. Sebastião a Hendaya, motivo por que terá n'esta ultima uma grande competidora, ficando por isso o seu trafego limitado, por enquanto, ao turismo na região atravessada e nos meses de verão.

A tracção, como se disse, é electrica, sendo a velocidade dos comboios projectada para 60 kilometros á hora.

O novo caminho de ferro ligar-se-ha ao que ha-de construir a Companhia do Meio-dia, de França, desde Hendaya a Biarritz, e então far-se-ha o trajecto S. Sebastião-Biarritz sempre em linha ferrea electrica, e sem trasbordo.

Effectuaram-se já as experiencias officiaes do reforço da parte metalica do importante viaducto de Redondela (Pontevedra), na linha ferrea de Monforte a Vigo. N'estas experiencias

empregou-se um comboio constituído por 49 unidades, cujo peso total era de 630 toneladas, fazendo-se nove distribuições de sobrecargas distintas, afim de produzir a maxima fadiga aos elementos da ponte.

Lançado este comboio a toda a velocidade, sete vezes seguidas, observou-se que a fadiga experimentada foi reduzidissima, qualificando-se portanto de excellentes os resultados obtidos.

Para conhecer as deformações experimentadas pelo peso dos diversos peças, e para as poder apreciar com exactidão, pois são inapreciaveis á vista, empregaram-se uns apparelhos muito engenhosos, verdadeiros microscopios metallicos, que ampliam quinhentas vezes as mencionadas deformações. Com esta reforma, a circulação dos comboios de Monforte a Vigo, effectuar-se-ha nas condições de optima segurança, por todo o trajecto comprehendido entre as estações de Guillarey e Redondela.

Inglaterra

O Governo inglez, quando da ultima greve dos ferroviarios em Inglaterra, prometeu ás companhias de caminhos de ferro, e afim de obter d'ellas varias concessões, apresentar em breve um projecto de lei que auctorizasse essas companhias a elevar, dentro de certos limites, as suas tarifas de transporte. Estando agora essa promessa em via de cumprir-se, surgem por outro lado, no mundo industrial, os mais vivos protestos.

Ha pouco, a Camara do Commercio de Birmingham determinou sollicitar do *Board of Trade* que se oponna a todo e qualquer augmento de tarifas, enquanto as Companhias não communiquem ao Governo as suas operações contabilistas, pois, segundo affirma a mencionada Camara de Commercio, as referidas Companhias auferem já lucros enormes com as actuaes tarifas, e, álem d'isso, qualifica o commercio a classificação das mercadorias, em extremo arbitrarria, e em detrimento manifesto dos interesses commerciaes e industriaes.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1912.

SENHORES ACCIONISTAS

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.^o e 53.^o dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de Junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte :

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Propriedade	£9:028\$937	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Construcção	12.459:342\$854	—
Estudos álem de Ambaca....	36:842\$236	—
Administrador-delegado em Lisboa.....	4:306\$147	—
Thesouro portuguez, conta nova	180:101\$915	—
Direcção em Loanda.....	20:639\$323	—
Papeis de credito	200:259\$500	—
Trustees..... £ 52.916.16.3	238:125\$655	—
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.317.350\$000
Banco de Portugal.....	—	258:956\$466
Obrigações sorteadas.....	—	6.300\$000
Lucros suspensos	—	1.630:046\$382
Caixa	6:183\$340	
Fornecedores	849\$920	
Devedores e credores	—	10:552\$770
Letras a pagar	—	76:863\$757
Exploração.....	673:719\$762	—
Réis.....	13.900:069\$375	13.900:069\$375

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber :

1 obrigaçao da Companhia a.	79\$500
2.000 acções da Companhia Aguas de Loanda a 45\$000	90:000\$000
2.000 acções da Mala Real Portugueza. (Memoria).....	20\$000
1.800 acções da Companhia a 61\$200	110:160\$000
	200:259\$500

Obrigações

Creadas:

9:450 de 450\$000.....	4.252:500\$000
47:250 de 90\$000.....	4.252:500\$000
<hr/>	
Menos sorteadas:	8.505:000\$000
209 de 450\$000 94:050\$000	
1:050 de 90\$000 93:600\$000	187:650\$000
	8.317:350\$000

EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas 8.505:000\$000

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamento da construção.....	6.486:150\$000
Diferença na emissão	2.296:350\$000
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 5:000	22:500\$000
	8.505:000\$000

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de 5:580 kilogrammas de vidro em chapa

No dia 22 do corrente mez, ás treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 5:580 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38\$000, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze ás quinze horas.

Caminho de ferro de Pocinho a Miranda.—Lanço de Pocinho a Moncorvo

Empreitada E 1 (conclusão) — Alargamento da estação de Pocinho.—Casas para pessoal, officinas e deposito, de machinas e de carruagens, aqueducto, passeio para passageiros e fossa fixa.

No dia 1 de Fevereiro, pelas 13 horas, ha-de proceder-se perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro e na sua séde n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 440.000 reis e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15 horas, no Serviço de Via e Obras d'esta Direcção, em Campanhã, e em Lisboa, na Direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Sado

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 metálico de taboleiro inferior, com 60 metros entre os eixos dos appoios, para a ponte sobre a ribeira de Campilhas, da linha do Sado, ficando assim sem effeito o annuncio que, para a construcção da mesma ponte, foi publicado no *Diário 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 provisorio de 300\$000 reis.

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

O deposito provisorio 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 dezaseis horas.

Construcção da linha do Sado—I. Secção de Setubal-Mar a Alcacer

No dia 15 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 d'um tramo metallico de taboleiro inferior, com 60 metros entre os eixos dos appoios, para a ponte sobre a ribeira de Marateca, da linha do Sado.

A base de licitação é de 12:000\$000 reis e o deposito provisorio é de 300\$000 reis.

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 14 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 séde da 1.ª secção em Alcacer, onde podem ser vistos desde ás dez ás dezaseis horas dos dias uteis.

Construcção da linha do Sado—2. Secção de Azinheira dos Bairros a Garvão

No dia 15 de Fevereiro, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrématação da empreitada de construcção e montagem d'um tramo metallico do taboleiro inferior com 60 metros, entre os eixos dos appoios, para a ponte sobre a Ribeira de Campilhas, da linha do Sado, ficando por este modo sem effeito o annuncio publicado no *Diário do Governo*, n.º 296, de 18 de Dezembro de 1912, pag. 4:496.

A base de licitação é de 12:000\$000 reis, e o deposito provisorio é de 300\$000 reis.

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

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 14 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 séde da 2.ª Secção, na Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

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. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.ª

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e asseados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide 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.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo 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 eléctrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuade Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES			PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Entrone,	Alfarelos	Entrone,	Gadanha	Montemór	Gadanha	Regoa	Villa Real	Regoa	
6 50	7 21	7 55	8 30	9 33	10 43	3 22	11 7	2 50	11 40	12 8	10 5	7 7	8 30	4	5 10
7 50	8 26	8 55	9 30	11 45	12 28	12 45	1 29	2 45	12 45	8 38	4 50	8 10	2 2	5 23	6 59
8 45	9 16	9 25	9 55	10 36	1 29	2 53	3 36	5 34	6 13	11 48	10 25	11 20	10 25	10 54	
9 19	9 49	10 15	10 50	4 5	4 48	6 42	7 29	8 36	7 29	10 50	12 20				
10 23	10 56	11 5	11 35	7 1	7 38	7 53	8 36	9 34							
12 40	1 16	2 50	3 25	7 48	8 28	8 50	9 34								
w 3 5	3 33	w 3 45	4 15	9	9 43	10 42	11 26								
4 30	5 6	5 20	5 55	10 36	11 19	11 40	12 24								
f 5 20	5 51	f 6	6 30	a 5 9	6 1	11 45	1 11								
5 50	6 21	6 30	7	5 42	7 4	3 19	4 46								
6 19	6 49	7 5	7 35	11 53	1 13	9 8	10 34								
f 6 50	7 21	8	8 30	1 18	2 36	—	—								
w 7 20	7 50	w 9 45	10 15												
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	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	Figueira	Porto	Figueira	Lisboa	C. Branca	C. Branca	Regoa	Vila Real	Regoa	
6	7 8	5 24	6 30	6 58	8 14	5 42	6 58	7 20	1 1 1	11 25	5 7	12 32	2 2	5 23	6 59
b 7 15	8 6	6 25	7 31	10 12	11 32	7 5	8 29	1 10	3 59	4 39	7 11				
b 7 45	f 8 36	b 7 20	8 7	1 44	3 2	8 40	10								
b 8 20	9 11	7 50	f 8 57	11 53	1 13	9 8	10 34								
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9	1 18	2 36	—	—								
a 9 45	10 21	8 50	f 9 37												
a 9 50	10 58	a 9 25	10 1												
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22												
w 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	6 36												
b 6 15	7 6	6 55	8 1												
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6												
w 7 25	8 33	8 25	9 31												
a 8 15	8 51	a 9	9 36												
a 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 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												

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço combinado com a Exploração do Porto de Lisboa

AVISO AO PÚBLICO

Desde 1 de Fevereiro de 1913 fica estabelecido como segue o regimen de preços aplicaveis aos transportes em pequena velocidade de ou para os caes da Exploração do Porto de Lisboa servidos pelas linhas desta Companhia :

I—Taxas correspondentes ao Caminho de Ferro

REMESSAS TAXADAS A PESO

ENTREPOSTO DE SANTA APOLONIA E LINHA DO TERREIRO DO TRIGO

Seja qual for a procedencia ou o destino da remessa, o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Lisboa-Caes dos Soldados com a sobretaxa de — 50 réis por tonelada

CAES E ENTREPOSTO DE SANTOS

a) linha de Oeste (excepto as estações de Verride e Figueira da Foz) e ramal de Cascaes: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação do Caes de Sodré, sem sobretaxa.

N. B. — A exportação de vidro em obra de qualquer especie, eventualmente realizada por intermedio da estação de Caes do Sodré (Caes de Santos) será considerada, para os efeitos da «concessão especial» das actuaes tarifas especiaes internas n.^{os} 1 e 10, de p. v., como se tivesse sido feita por intermedio das estações de Lisboa—Caes dos Soldados ou Alcântara-Mar, mas liquidando-se o reembolso com dedução de uma sobretaxa de 80 réis por tonelada.

b) quaisquer estações, nacionaes ou estrangeiras, não compreendidas na alínea anterior: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Lisboa—Caes dos Soldados, com a sobretaxa de 80 réis por tonelada.

N. B. — Transitoriamente serão aplicados sem sobretaxa os preços correspondentes a Caes do Sodré—Caes de Santos e Caes do Sodré—Porto de Lisboa das actuaes tarifas especiaes combinadas n.^{os} 102 (adubos, Minho e Douro), 103 (adubos, Beira Alta) e 204 (madeiras, Madrid a Cáceres e a Portugal e Oeste de Espanha) de pequena velocidade.



CAES E ENTREPOSTO D'ALCANTARA (VULGO «PORTO DE LISBOA»)

- a) linha de Oeste (excepto as estações de Verride e Figueira da Foz) e Ramal de Cascaes: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Alcantara-Mar, sem sobretaxa.
- b) quaesquer estações, nacionaes ou estrangeiras, não compreendidas na alinea anterior: o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Lisboa-Caes dos Soldados, com a sobretaxa de 80 réis por tonelada.

N. B. — Transitoriamente serão aplicados sem sobretaxa:

- os preços especiaes B. do § 2.^º da actual tarifa especial interna n.^º 3 de p. v., correspondentes a madeira de pinho nacional em toros por descascar, para exportação;
- o preço especial F. do § 2.^º da actual tarifa especial interna n.^º 8 de p. v., aplicavel a minério de ferro procedente de Hespanha, via Valencia d'Alcantara;
- os preços correspondentes a Alcantara (Terra ou Mar) de todas as actuaes tarifas de p. v. da serie M. L., combinadas com os Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha.

DOCA DE SANTO AMARO (VULGO «DOCA D'ALCANTARA»)

Seja qual for a procedencia ou o destino da remessa o preço será o que por transporte e manutenção corresponda á estação de Alcantara-Mar, com a sobretaxa de — 50 réis por tonelada

Condições particulares do Capítulo I

1.^ª — Mínimo de peso por expedição. — Os transportes de ou para os diferentes pontos a que se refere o presente Aviso, só serão aceitos quando por expedições de vagão completo ou pagando como tal, excepto quando se trate de remessas de serviço internacional ou de remessas de serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, via Barreiro por Lisboa-Jardim, casos em que se aceitarão remessas de detalhe, não podendo a sobretaxa de cada expedição ser inferior ao que corresponda por uma tonelada.

2.^ª — Expedição directa. — Para conveniencia de serviço e no interesse do publico, a Companhia recomenda a vantagem que ha em que, sempre que possivel, as expedições sejam feitas da procedencia directamente para a linha do caes onde deva ser feita a descarga, adoptando-se nas notas de expedição as seguintes designações de destino:

Lisboa Caes dos Soldados-Entreponto — Quando as remessas devam seguir para o Entreponto de Santa Apolonia.

Lisboa-Terreiro do Trigo (¹) — Quando as remessas devam seguir para a linha do Terreiro do Trigo.

Caes do Sodré-Santos — Quando as remessas devam seguir para o Caes ou Entreponto de Santos.

Alcantara Mar-Entreponto — Quando as remessas devam seguir para o Gaes ou Entreponto de Alcantara.

Alcantara Mar-Doca — Quando as remessas devam seguir para a Doca de Santo Amaro.

(¹) Sendo frequentemente apresentadas remessas destinadas ao Mercado Central de Produtos Agrícolas e em cujas notas de expedição se designa «Lisboa-Mercado» como ponto de destino, lembra-se ao publico que esta denominação é a adoptada para designar o ramal do Mercado Geral de Gados.

3.^a—Transferencias.— Quando, a pedido dos consignatarios, haja de fazer-se a transferencia de remessas das estações de Lisboa-Caes dos Soldados (Terra ou Mar), Alcantara (Terra ou Mar) e Caes do Sodré para qualquer dos caes do Porto de Lisboa ou vice-versa, ou entre quaequer dos mesmos caes, cobrar-se-ha para o Caminho de Ferro, em vez das sobretaxas estabelecidas no Capitulo I dêste Aviso :

Por transferencia	100 réis por tonelada
» evoluções e manobras	200 » » »
Total	300 » » »

§ 4.^a— O envio á linha do Terreiro do Trigo, de vagões transportando mercadorias primitivamente expedidas para a estação de Lisboa-Caes dos Soldados e cujo seguimento para aquela linha seja pedido pelos respectivos consignatarios na mesma estação, continuará a fazer-se :

ás 9-30 horas de todos os dias, das remessas cujo pedido de reexpedição seja apresentado até 30 minutos antes daquela hora;

ás 13-30 horas de todos os dias uteis, daquêles cujo pedido de seguimento fôr apresentado depois das 9 horas.

§ 2.^a— Quer a expedição se faça directamente para a linha do Terreiro do Trigo, quer por meio de transferencia, o envio dos vagões para a mesma linha fica dependente da apresentação dos respectivos consignatarios ou de quem os represente para indicarem o ponto em que desejam que se efectue a descarga. Analogamente se procederá para o fornecimento dos vagões que devam ser carregados na referida linha.

4.^a—Carga e descarga.— As operações de carga ou descarga na linha do Terreiro do Trigo e na Doca de Santo Amaro, serão executadas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios.

5.^a—Estacionamento.— Os prazos de estacionamento dos vagões levados á linha do Terreiro do Trigo ou á Doca de Santo Amaro, serão contados como se a entrega ou recepção das remessas se fizesse na estação de Lisboa-Caes dos Soldados ou na de Alcantara-Mar, segundo o caso.

Os vagões entregues á Exploração do Porto de Lisboa para carregar ou descarregar ficam sujeitos aos prazos d'estacionamento desde que essa entrega se verificar, sendo esta equiparada, para todos os efeitos, ao acto de serem postos os vagões, nas estações da rête, á disposição dos remetentes ou destinatarios.

6.^a— Cobrança das sobretaxas.— Todas as sobretaxas estabelecidas no Capitulo I dêste Aviso ao Publico serão aplicadas ao peso sobre que incida a taxa de transporte e cobradas conjuntamente com as demais taxas de Caminho de Ferro.

§ unico.— Fazem excepção a esta regra as remessas de detalhe a que se refere a 1.^a destas condições, cuja sobretaxa será calculada com relação ao peso minimo de 1.000 kilogramas por expedição (ou pagando como tal).

7.^a— Disposições geraes em vigôr.— Em tudo quanto não fôr contrario ás disposições dêste Aviso, ficam em vigôr, pelo que respeita ao Caminho de Ferro, as suas tarifas geraes, especiaes e de despezas acessorias, condições geraes d'aplicação, etc.

8.^a— Disposições anuladas.— Ficam pelo presente anulados e substituidos os Avisos ao Publico desta Companhia B. 1027, 1033, 1511 e 1748, respectivamente de 31 de Março e 30 de Abril de 1900, 17 de Agosto de 1906 e 17 de Julho de 1909.

II — Taxas correspondentes á Exploração do Porto de Lisboa

Classificação	Preço por tonelada indivisível para volumes de ⁽¹⁾						
	não mais de 1.000 kilos	mais de 1.000 até 5.000 kilos	mais de 5.000 até 10.000 kilos	mais de 10.000 até 20.000 kilos	mais de 20.000 até 30.000 kilos	mais de 30.000 até 40.000 kilos	mais de 40.000 até 45.000 kilos
Descarga de fragatas ou navios atracados aos caes e carregamento em vagão, ou vice-versa, incluindo direitos de caes e transporte até ou desde as agulhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes:							
Mercadorias .. { De ou para Hespanha ou mais além	300	1\$300	2\$300	3\$100	3\$900	4\$300	4\$700
De ou para o paiz ⁽²⁾	480						

Carga ou descarga de navios fundeados ao largo:—taxa adicional, seja qual for a tonelagem a baldear, quando o navio não estiver a mais de 2 milhas da Rocha do Conde d'Obidos(3) 36\$000 réis

Acostagem aos caes	Navios de vela, com direito a 1 dia de demora por cada 100 toneladas de operações de carga ou descarga.....	30 ⁽⁴⁾ " { por tonelada de arqueação liquida
	Navios a vapor, com direito a 1 dia de demora por cada 200 toneladas de operações de carga ou descarga	
	Navios de vela ou a vapor, por cada dia a mais do prazo respectivamente concedido para as operações de carga ou descarga	
Estacionamento de navios fundeados ao largo		15 " por ton. ^a de arqueação bruta ⁽⁵⁾

(1) Admite-se no peso declarado um erro não superior a 10 %.

(2) Verificação no local do deposito.

(3) Quando, junto ao navio cuja carga ou descarga tenha sido requisitada, haja demora no começo do serviço ou interrupção deste, esse tempo de demora será pago á razão de 8\$000 réis por hora indivisível.

(4) Esta taxa é reduzida:

- a) de 60 % para os navios portuguêzes.
- b) de 50 % para os navios de empresas estrangeiras que fazem navegação regular com o porto de Lisboa.
- c) de 40 % para os navios estrangeiros, depois de tres viagens no mesmo anno, quando não estejam no caso da alinea anterior.

(5) Esta taxa é reduzida:

- a) de 60 % para os navios portuguêzes.
- b) de 50 % para os navios de empresas estrangeiras que fazem navegação regular com o porto de Lisboa.
- c) de 40 % para os navios estrangeiros, depois de tres viagens no mesmo anno, quando não estejam no caso da alinea anterior.
- d) de 75 % para os navios a que se refere a alinea b), quando a sua demora no porto não excede o prazo de 24 horas.

As mercadorias em transito tem direito a oito dias de permanencia gratuita. Passados estes, pagam por cada dia 20 réis até ao maximo de 270 réis, por tonelada indivisível, no primeiro mês; sendo os seguintes periodos indivisiveis de 30 dias a 220 réis por tonelada ou fração de tonelada.

Em tudo quanto não seja contrario ás disposições especiaes d'este Capitulo II regem os preços e condições da tarificação em vigor, da Exploração do Porto de Lisboa.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Exploração—Serviço do Trafego
Exp. 1.846

Ferreira de Mesquita