

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.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)

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

Proprietário-director

L. de Mendonça e Costa

NUMERO 605

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

LISBOA, 1 de Março de 1913

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

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

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 5.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8,  
pequena velocidade.

## SUMMARIO

Paginas

Orçamento da Companhia Portugueza .....	65
Estatística dos Caminhos de Ferro franceses, em 31 de Dezembro de 1910, por Mello de Mattos.....	66
Parte Official. — Decretos de 15 de Fevereiro de 1913 do Ministerio do Fomento .....	69
Porto de Leixões .....	69
Gelo Industrial .....	71
Novas locomotoras para expressos .....	71
Viagens e Transportes .....	72
Notas de Viagem. — XXVII. — (Illustrado) — Damasco. — Os bazares, o corredo, os cafés ao ar livre, etc. — Uma rua do tempo de Christo. — As grandes fabricas. — 10.000 cães.....	73
No Lötsberg .....	75
Brasil-Ferro-Carril .....	75
Bibliographia .....	75
Quinquagenario do primeiro metropolitano do mundo .....	75
Parte financeira .....	76
Carteira dos Accionistas .....	76
Boletim Commercial e Financeiro .....	77
Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras .....	77
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes .....	77
Linhas portuguezas. — Penafiel à Lixa. — Pocinho. — Valle do Tamega. — Valle do Vouga. — Benguela. — Gaza. — Mocambique. — Quelimane .....	78
Linhas extranjeiras. — Hespanha. — França. — Alemanha .....	78
Companhia Através d'Africa. — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 1 de Novembro de 1912 (Continuação) .....	78
Arrematações .....	79
Agenda do Viajante .....	80
Horario dos comboios .....	80

provisorias excederam um pouco aquella verba, tendo dado um excesso:

Na rede geral, de .....	416:314\$000
» linha de Vendas Novas .....	24:878\$000
» » Louzã .....	3:305\$000
Total .....	444:497\$000

Mas, em compensação as despesas de 1912 excederam mais fortemente as do anno anterior. Em 30 de outubro, o aumento (não comprehendendo 21:183\$498 reis nos serviços de administração) era já de 432 contos, sendo de recear que, no anno completo, não orçará a diferença por quantia inferior a 480 contos.

Se calcularmos pelo coefficiente de exploração de 1911 que foi de 48, 85 % em virtude do aumento de salarios exigido pela greve, o aumento que corresponderia á melhoria de 400 contos na receita, seria de 195 contos.

Mas esta cifra foi sobreacregada com:

Despesas com a reparação das avarias produzidas pelas inundações .....	72 contos
Alta do preço do carvão .....	142 »
Credito concedido a mais em 1912 .....	80 »
Total .....	294 »

Nota o relatorio que na primeira d'aquellas verbas entram despesas de duas origens que não se devem reproduzir; taes são, as da transferencia do percurso de mercadorias da linha do Norte para a do Oeste, por motivo da interrupção d'aquella durante um mez para reparações no tunnel de Albergaria; e os grandes gastos de reparações importantes em locomotivas que d'ellas absolutamente careciam. Só n'este artigo o aumento, sobre 1911, não será inferior a 60 contos de reis.

Para o anno corrente prevê o relator que a subida do carvão se agrava e que as reparações de machinas exigirão ainda grandes gastos.

O orçamento de 1913, cujo detalhe minucioso não interessaria os nossos leitores, põe nitidamente em evidencia uma coisa: e é que não obstante os sacrificios cada vez mais pesados feitos pela Companhia em favor do seu pessoal, pois que só pela Divisão de Exploração o aumento de despesas do pessoal de Movimento passou de 695 contos, do orçamento de 1911, a 800 contos, no de 1913; apesar da enorme subida do preço do carvão, que excederá de 250 contos em 1913, a Companhia não hesita em qualquer sacrifício para manter e melhorar as suas vias, o seu material, o seu serviço.

Nesse intuito adquiriu, no anno findo, nas melhores fabricas extranjeiras, novas locomotivas dos mais modernos modelos e carruagens em numero reputado suficiente a permitir-lhe fazer face ao movimento sempre intenso e que vae augmentando dia a dia.

Para o transporte de mercadorias construem-se novos vagões nas officinas da Companhia.

Animada das mesmas ideias, as pontes e as vias vão sendo reforçadas, estando-se em via de renovar a parte

## Orcamento da Companhia Portugueza

Como nos annos anteriores podemos, por amavel concessão do Sr. director da Companhia, dar alguns topicos do orçamento de despesas para o anno corrente, apresentado no mez findo ao Conselho de Administração e por este aprovado.

Os resultados provaveis de 1912, quanto a receitas da exploração, calcula-os o illustre engenheiro pelas receitas definitivas dos nove primeiros mezes, que foram:

### Diferenças em 1912 sobre as receitas de 1911

	Passageiros	G. velocidade	P. velocidade	Total
Rede antiga.....	+ 76:080\$449	+ 27:020\$454	+ 184:082\$671	+ 287:183\$574
Linha de V. Novas .....	+ 868\$891	+ 714\$169	+ 20:014\$184	+ 20:168\$906
Linha de Louzã....	+ 1:440\$933	+ 339\$005	+ 1:761\$207	+ 3:541\$145
Total .....	+ 78:390\$273	+ 26:645\$290	+ 205:858\$062	+ 310:893\$625

Mais as provisorias do periodo desde 1 de outubro até 9 de dezembro, o que, em total, deu:

Rede antiga, mais .....	335:200\$000
Linhos por contracto .....	29:428\$000
Total .....	364:628\$000

calculando, pois, que o excedente de receitas orçará por 400 contos.

Pelo boletim que reproduzimos no respectivo quadro, no nosso numero de 16 de janeiro, vê-se que as receitas

das linhas entre Lisboa e Entroncamento, substituindo os carris de 40 kilos por metro corrente e 12 metros de comprimento, pelos de 45 kilos e 18 metros de extensão.

Alem d'isso, começou-se a renovação da via nas outras linhas, começando-se pelo ramal de Alfarellos, onde o trabalho já está concluido, substituindo-se os carris de 30 pelos de 40 kilos por metro. Seguir-se-ha o ramal de Caceres, cujos trabalhos vão ser emprehendidos este anno.

As installações mechanicas da estação do Rocio vão ser melhoradas, pelo emprego, em larga escala, da electricidade; da mesma forma se propõe o melhoramento das accommodações e ferramentagem das officinas, augmentando-se as de Lisboa e Entroncamento.

Finalmente prevê-se no orçamento um credito para a continuação das obras da 2.<sup>a</sup> via na linha do Norte.

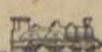
N'estas condições não se comprehende como haja espiritos mal humorados e peior informados que se obstinem em afirmar que a Companhia não cumpre as suas obrigações, quando, bem pelo contrario, ella se desempenha d'ellas cabalmente, e mesmo álem do que seria razoavel esperar.

Resta-nos dizer, segundo os dados que encontramos no bem elaborado relatorio que estamos resumindo, que o serviço prestado ao publico em 1912 foi bastante álem do que se previra no orçamento anterior. Havia-se orçamentado um percurso de trens de 6.600.000 kilometros, e realizaram-se 6.750.000, isto é mais 150.000, sendo criado mais um comboio rapido Lisboa-Porto e vice-versa, que tem prestado importantes serviços.

Antes d'elle as duas cidades estavam em situação diferente no que respeita ás facilidades de comunicação. Em quanto que o Porto podia vir a Lisboa em 1.<sup>a</sup> ou mesmo em 2.<sup>a</sup> classe, de manhã e regressar no mesmo dia, Lisboa não podia fazer igual visita ao Porto sem pagar a 1.<sup>a</sup> classe e ainda com supplemento.

Com a criação dos trens n.<sup>os</sup> 51 e 56 este inconveniente desapareceu, podendo fazer-se a viagem de ida e volta no mesmo dia e havendo uma demora no Porto de 5 horas e 3 minutos.

Não ha duvida de que, nos ultimos annos, o serviço da Companhia tem melhorado consideravelmente, e d'essa melhoria cabe boa parte da gloria ao actual Sr. director geral, a quem—nós, como todo o publico—temos que prestar justiciero reconhecimento.



## Estatistica dos Caminhos de ferro franceses em 31 de dezembro de 1910

[ 31 : 385 ] (44)

Ainda não repostos da noticia estatistica das linhas de interesse local e tremvias de França em 1909, já os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* teem que ouvir fallar da que se refere ás linhas de interesse geral n'aquelle paiz, Argelia e Tunisia em 1910.

E bem interessantes são as 686 paginas d'este in-4.<sup>o</sup> nos seus 72 quadros, tão bem organizados que dão prazer em passá-los pela vista, até ás pessoas que menos sympathizem com algarismos.

No numero de abril do anno passado fallou-se da estatistica de 1908, e como já em 1910 se tinham dado esclarecimentos do desenvolvimento da rede ferro-viaria, desde que se iniciaram os seus 23 kilometros em 1825, basta dizer que as chamadas linhas industriaes continuam como em 1907, a contar 234 kilometros construidos, 17 em construção e 26 por construir.

Não se comprehendem n'estes numeros 178 kilometros de linhas mineiras, dos quaes estão sendo explorados 137, nem 397 kilometros de vias ferreas de caes em portos

maritimos e fluviaes, de que no fim do anno de 1910 se exploravam 369 kilometros.

Dos caminhos de ferro de interesse local 8.956 kilometros estavam-se explorando n'aquelle data e 2.713 em construção, e, com referencia a tremvias para viajantes e mercadorias, contavam-se 6.391 kilometros em exploração e 3.007 em construção a que havia que accrescentar 2.299 kilometros de linhas em exploração para viajantes sómente ou para passageiros e recovagens, e 272 kilometros em construção ou por construir.

Quanto ás linhas de interesse geral, em 31 de dezembro de 1910, estavam em exploração mais 316 kilometros do que em 1908, e nas de interesse local menos 116, o que se explica pela extensão integrada nas de interesse geral.

No conjunto das redes e contando com as extensões em construção e por construir, vê-se que na França, no ultimo dia de 1910, todas median 68.221 kilometros.

O terceiro quadro d'esta estatistica dá as extensões de linhas ferreas em cada departamento, acompanhadas de notas em que se designam as linhas componentes da rede.

Neste quadro tambem se consignaram as extensões de linhas em referencia aos myriametros quadrados de cada departamento e a 10.000 habitantes.

No conjunto, os 536.464 kilometros quadrados que mede a França contam-se em linhas exploradas e por myrimetro quadrado.

7.538	kilometros de interesse geral
1.668	» de interesse local
1.191	» de tremvias para passageiros e mercadorias
e 428	» de tremvias só para passageiros

A extensão kilometrica por cada 10.000 habitantes, é de:

10.302	em linhas de interesse geral
2.279	» linhas de interesse local
1.627	» tremvias para passageiros e mercadorias
e 586	» tremvias só para passageiros

por isso que o recenseamento de 4 de março de 1906 atribuiu á França 39.252.267 habitantes.

Nas linhas de interesse geral a dupla via contava mais 459 kilometros do que em 1908 e a via simples menos 143.

O quadro n.<sup>o</sup> 5 dá a situação na rēde e por linha para os caminhos de ferro de interesse geral ainda referida a 31 de dezembro de 1910.

D'elle se deduz que na antiga rēde do Estado se contavam 2.831 kilometros em exploração, 178 em construção e 69 por construir.

Na rēde de oeste, resgatada e integrada nas linhas do Estado, 6.068 kilometros estavam em exploração, 50 em construção e 118 por construir.

Nas 77 linhas que constituem o Norte ha 3.771 kilometros em exploração, 21 em construção e 65 por construir.

O Leste figura com 103 linhas, cuja extensão explorada mede 4.758 kilometros, estando a construir-se mais 27 e ainda faltando construir 106.

Paris-Orleans apparece-nos com 116 linhas, de que explora 7.741 kilometros, faltando-lhe construir 277, e tendo 115 em construção.

A grande rēde Paris-Lião-Mediterraneo, conta nas suas 173 linhas, 9.581 kilometros em exploração, está construindo 491 e tinha ainda 81 por construir.

Nas 92 linhas do Midi aparecem 3.919 kilometros em exploração, 643 em construção e 22 por construir.

Nas dezaseis companhias que se não integram nas cinco grandes empresas que exploram a viação acelerada em França, não houve alteração alguma desde 1908 para cá.

E' ainda n'este quinto quadro da estatistica que se descrimina as linhas industriaes, vendo-se alli que dos 43

kilometros em construção e por construir, 16 cabiam á linha das minas de Vaux a Fréjus, e 1 á ligação com a linha de Marselha a Nice, 25 ao caminho de ferro submarino, entre a França e Inglaterra, na secção de Calais a Dover, e concordancia com a linha de Bolonha a Calais, e finalmente 1 kilometro desde a bifurcação de Vandoeuvre ás minas de Vandoeuvre, no ramal da linha de Nancy a Vézelise.

Não pôde dar-se ideia do quadro numero 7, que ocupa 49 paginas em que se conteem as designações das linhas, as suas extensões em dupla via e em via simples, quer com aterros e obras de arte para uma via, quer com terrenos para via dupla e trabalhos em via simples, ou com terrenos e obras de arte para dupla via e aterros em via unica, ou finalmente de via unica já em termos de lhe faltar assentar unicamente a segunda via.

No oitavo quadro acha-se a nomenclatura das linhas de via estreita e do nono constam as condições principaes das concessões.

Financeiramente todas as companhias ferro-viarias francesas, referidas no quinto quadro, emitiram 3.272.517 acções, cujo capital corresponde a 1.550.903.064 francos de que já se amortizaram 407.076 acções, importando em 200.512.100 francos. Para 1910, os encargos foram para dividendos e juros das acções 158.884.199 francos e para sua amortização 11.251.700 francos.

Das obrigações consta ter-se emitido até 31 de dezembro de 1910 um capital de 15.004.951.615 francos, distribuido por 43.011.237 titulos, dos quaes se amortizaram até aquella data 7.751.938 na importancia de francos 3.952.338.600. Para 1910, o juro pago pelas obrigações em circulação subiu a 527.461.387 francos e a amortização a 191.451.699.

Ha no undecimo quadro uma serie de dados interessantissimos sob o ponto de vista financeiro, mas cujo exame levaria muito tempo, não devendo tirar-se conclusões das duas ultimas columnas no que diz respeito ás linhas do Estado.

Com efeito, d'aquellas duas columnas conclue-se que as diferenças entre os rendimentos liquidos e os encargos dos capitaes deram para a rede antiga do Estado um excedente de 472.738 francos e um deficit de 23.039.188 francos, ou, em ultima analyse, um prejuizo de 22.566.450 francos.

Do resgate do Oeste resultou um prejuizo de 46.495.367 francos. As despesas effectuadas depois do resgate em material circulante, orçam por 21.218.505 francos.

Se no exame de analogas columnas do decimo primeiro quadro nos attivessemos aos resultados accusados para as grandes companhias, chegariam á conclusão da incapacidade administrativa do Estado, porque o Norte figura com um saldo positivo final, de 27.691.000 francos, o Leste com 19.662.030 francos, Orleans com 20.945.225 francos, Paris-Leão-Mediterraneo com 43.292.586 francos e só o Meio-Dia é que accusa um prejuizo de 239.024 francos, para a totalidade da sua rête.

Ha no entanto que ter em vista as despesas, taes como reembolso das dívidas de garantia do Oeste, que foram consideradas como despesas do Estado e no entanto figuram como os encargos dos empréstimos affectados a esse reembolso.

A pequena e grande cintura saldam tambem com deficits, respectivamente de 877.091 francos e 2.329.315 francos, as diferenças entre os productos liquidos e os encargos dos capitaes envolvidos no emprehendimento.

Quanto á rede secundaria, esse deficit é de 4.063.758 francos, embora o coefficiente medio da exploração seja de 60 por cento.

O total das receitas de exploração nas linhas de interesse geral subiu em 1910 a 1.827.168.457 francos ou mais 20 por cento do que em 1901, data a partir da qual sempre as receitas teem subido.

Quanto ás despesas totaes da exploração, o seu aumento relativamente a 1904, em que accusam um minimo, foi tambem de 20 por cento, porque attingiram francos 1.098.801.911, ao passo que em 1904 não ultrapassaram 871.312.582 francos.

Por isso, comparando os coefficients de exploração, se vê que em 1904 chegou a 60,1.

Por kilometro explorado de linhas de interesse geral, o total das receitas, como era de prever, subiu sempre desde 1901 chegando a 45.133 em 1910. Com as despesas sucede o mesmo por isso que, de 19.992 francos, em 1904, já em 1910 estavam em 27.142.

Por kilometro-trem foram as receitas de exploração em 1910, de 4,72 francos, quando não excederam em 1901 a 4,26. Nas despesas o kilometro-trem em 1904 deu francos 2,36 e 2,84 em 1910.

O coefficiente em grande velocidade accusa para este ultimo anno 44,3, que é igual ao de 1907, superior aos de 1901 e 1902 e inferior aos restantes annos a contar de 1900.

Em pequena velocidade, o coefficiente 544,2 só é excedido pelo dos annos de 1901 e 1902, isto durante o periodo acabado de apontar.

Os quadros referentes ás receitas e despesas totaes e por kilometro em todas as redes de interesse geral desde 1867 para cá são dignos de exame demorado, mas como já anteriormente se alludiu a elles<sup>(1)</sup> até 1908, não se torna a fallar do decimo-quarto quadro da estatística que se está examinando, e o mesmo se fará com o seguinte, que encerra os resultados geraes da exploração desde 1841.

Ha porém um que merece um exame um pouco mais detido. E' o das receitas de exploração, para o conjunto das linhas de interesse geral desde 1841.

Os 499 kilometros explorados em media n'aquelle anno renderam, por kilometro, em grande velocidade, 15.798 francos e 9.332 em pequena.

Em 1850 havia 2.915 kilometros em exploração media que renderam 11.847 francos por kilometro, em grande velocidade e 11.816 em pequena.

Dez annos depois, com 9.167 kilometros explorados em media, o rendimento kilometrico da grande velocidade baixava a 19.206 francos e o da pequena velocidade subia a 24.933.

Em 1870 já com 15.544 kilometros em exploração media e 17.440 em exploração total em 31 de dezembro, a grande velocidade rendeu por kilometro 18.573 francos e a pequena velocidade baixou a 20.986.

Era o anno da guerra.

Em 1880, os 23.089 kilometros medios explorados renderam 16.030 francos na grande velocidade e 27.809 na pequena.

Em 1890, os 33.280 kilometros de exploração media figuram na grande velocidade com 13.241 francos e com 20.179 na pequena.

O ultimo anno de seculo XIX, com 38.109 kilometros explorados, em media apresenta 17.699 francos como rendimento kilometrico de grande velocidade e 21.420 em pequena velocidade.

Dez annos depois a extensão media explorada é 40.484 kilometros e o rendimento kilometrico de 19.979 francos e 24.454 francos, respectivamente para a grande e pequena velocidade.

As receitas diversas por kilometro n'aquellos annos são sucessivamente 867 francos, 1.139; 1.491; 1.251; 2.127; 1.244; 684 e 700 francos.

Embora o quadro 17.<sup>o</sup> accuse em todos os annos a partir de 1841 as extensões totaes exploradas, as extensões medias, as receitas totaes e por kilometro em grande e pequena velocidade e diversas, apenas se deram aqui

<sup>(1)</sup> Gazeta dos Caminhos de Ferro, abril de 1910.

mui poucos algarismos para se fazer ideia d'este quadro interessante.

Para os que tratem de assuntos financeiros, o pequeno quadro que figura nas paginas 377 e 378, é digno de interesse, porque se refere aos dividendos distribuidos aos accionistas das seis grandes empresas ferro-viarias de França, mas por si só não basta para uma apreciação dos resultados financeiros obtidos, porque se para alguns annos traz esses dividendos, segundo a percentagem, n'outros di-la em francos e centesimos sem referir a importancia do capital correspondente.

As pessoas versadas na organização dos contractos celebrados entre o Estado e as linhas da França sabem quão variadas são as convenções estabelecidas e por isso o quadro que dá noticia das garantias de juro deve ser completado pelos esclarecimentos a tal proposito compilados especialmente pelo engenheiro Sr. Colson, professor de Economia Politica na Escola de Pontes e Calçadas. O que porém se nota, é que nos annos de 1905 e 1906 nenhuma quantia foi paga pelo governo como garantia de juro, e, pelo contrario, o apuramento de contas até accusou uma receita para o estado respectivamente de 5.352.788 francos e 14.941.613 francos. A' Paris-Lyon-Mediterraneo desde 1896 que nada cabia como garantia de juro, pagando até como partilha de lucros no anno de 1898 e desde 1906 para cá 40.023.443 francos. Em 1901 e 1902 cobriu os seus deficits na rede garantida com os excedentes de receitas nos dois annos seguintes. O Meio-dia desde 1903 que tem estado a reembolsar garantias recebidas e o Paris-Orléans desde 1902.

Em referencia a pessoal as linhas de interesse geral em 31 de dezembro de 1910, figuravam na administração central com 232 administradores, directores, sub-directores, secretarios geraes e vogaes das commissões, o pessoal das secretarias era de 2.606 individuos e os continuos e serventes 419. No movimento e trafego, o total subiu a 149.050 pessoas, a 97.660 na tracção e material e a 89.065 na via e obras. Por kilometro, temos:

Na administração .....	0,08
No movimento e trafego .....	3,69
No material e tracção .....	2,42
Na via e obras .....	2,20

ou, ao todo, 8,39 pessoas.

Comparando o total das pessoas nos diversos serviços com o conjunto, as percentagens são:

Na administração .....	0,97
No movimento e trafego .....	43,96
No material e tracção .....	28,80
Na via e obras .....	26,27

Ha que accrescentar a este o pessoal jornaleiro com 87.006 pessoas, em que se incluem 30.619 mulheres.

Desde 1.900 para cá tem sempre crescido o pessoal jornaleiro feminino. Ao passo que todos os jornaleiros em 1904 eram representados pelo numero 68.381, as mulheres correspondiam n'esse anno a 28.558 ou 42 por cento, quando em 1900 não excedia a 30 por cento essa percentagem, que em 1910 ficou em 35 por cento.

No material deduzem-se observações muito interessantes da estatística que se está examinando.

Por exemplo, as locomotivas com tender separado, teem augmentado em numero e em peso bruto, desde 1900 para cá. Eram então 8.578 com 59 toneladas e em 1910 attingiam 10.235 em numero e 85,7 toneladas.

Outro tanto se dá com as locomotivas-tenders e com as locomotivas-furgões, de modo que o numero d'ellas tem passado de 10.529 até 12.840, e por kilometro explorado, o coefficiente 0,28 figurou até 1902, e em 1905, o de 0,29 corresponde a 1903, 1904, 1906 e 1907.

O anno de 1908 dá 0,30, o de 1909 figura com 0,31 e com 0,32 o de 1910.

E' muito interessante a leitura das observações d'este quadro para demonstrar a meticulosidade com que foi elaborado, convindo notar que só desde 1908 é que nas estatísticas figura um dado importante, o da força ou potencia total e media das machinas.

As locomotivas com tender separado em 1908 alcançavam 6.826.175 cavallos de vapor, 7.153.951 no anno seguinte e em 1910 já estavam em 7.847.960, passando n'aquelles annos de 699 cavallos, para 714 e seguidamente para 768, em media.

As machinas-tenders figuram n'aquelles annos successivamente com 956.828 cavallos de vapor, 1.066.240 e 1.225.528 e na força media, com os valores 482, 497 e 525 e finalmente as locomotivas-furgões passam de 69.241 para 73.472 e 75.398 ou em média 316, 317 e 314.

Em referencia a carruagens e a vagões, no total das linhas de interesse geral, vê-se que as carruagens de 1.<sup>a</sup> classe figuram com 5.252 unidades, com o peso bruto medio de 14,8 toneladas e 30,3 logares em media. Nas de 2.<sup>a</sup> o numero é de 6.641, o peso bruto medio 11,7 e 49 os logares. Nas de 3.<sup>a</sup>, os valores alludidos representam-se por 15.356; 12,1 e 56,3, e nas carruagens mixtas por 3.218; 15,2 e 44,7.

Por consequencia, o exforço, de tracção por passageiro distribue-se da maneira seguinte:

1. <sup>a</sup> classe.....	488 kilogrammas
2. <sup>a</sup> » .....	239 "
3. <sup>a</sup> » .....	215 "

Convém notar que a diferença entre o peso da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe provem de que n'aquellas se incluem as carruagens de luxo que em 1910 se distribuam da seguinte maneira.

Carruagens de luxo propriamente ditas 141 e carruagens de 1.<sup>a</sup> classe com compartimentos de luxo 449.

Dos furgões ha que notar que eram 14.895 em 1900 e já estavam em 19.780 em 1910. O seu peso bruto medio passou de 8.400 kilogrammas para 9,4 toneladas e a capacidade media ,no mesmo periodo, de 5,2 toneladas para 6; de maneira que, ao passo que o exforço de tracção cresce por passageiro, diminue por peso de recovagem transportada, por isso em 1900 elle era distribuido desta maneira.

1. <sup>a</sup> classe e carruagens de luxo.	432 kilogrammas
2. <sup>a</sup> » .....	190 "
3. <sup>a</sup> » .....	180 "

Quanto aos vagões comprehendendo os de balastragem, serviço, socorro, etc., pôde dizer-se que se tem mantido a relação entre o seu peso bruto medio e a sua capacidade, porque de 5,7 toneladas em 1900 para 6,9 em 1910 a capacidade media em toneladas variou de 10,2 para 12,4.

O numero de vagões cresceu de 272.645 para 328.934 ou 17 por cento.

Pelo que fica dicto, principalmente se se attender ás reclamações que sempre fazem os passageiros, ainda mais uma vez se confirma por estes algarismos que continua sendo exacta a asserção de um engenheiro que se especializara em questões ferro-viarias e que dizia não haver mercadoria de mais difficulte transporte do que o passageiro.

Ao que parece, o ideal d'aquelle collega de quem isto escreve, seria empilhar os viajantes, mas deve levar-se-lhe em conta que o seu desejo era apresentar sempre bons resultados da exploração de que estava encarregado.

Infelizmente a região servida pela linha que elle dirigia era pobre tanto agronomicamente como sob o ponto de vista mineiro, e por isso os exforços de administração que elle dirijia raras vezes eram coroados de exito. De ahí o mau humor d'elle contra o passageiro e tambem o do leitor da Gazeta que quer sem duvida a noticia estatistica e não a referencia anecdótica mais ou menos sabida.

Mas acaso o desejo de conhecer o resto da estatística ferro-viaria francesa será muito intenso por parte de quem aturou a estopada d'esta nota?

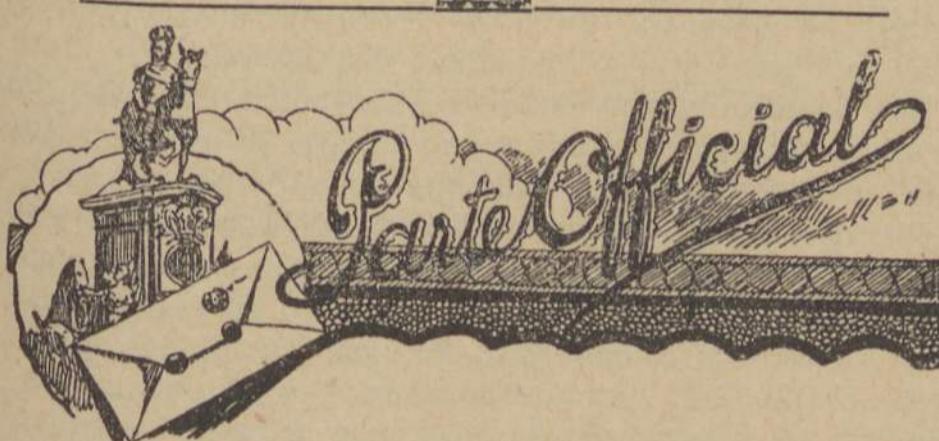
E' pergunta a que não posso responder de prompto, e por isso, até averiguar este caso, deixo ainda 285 paginas do liv.-4.<sup>º</sup> de que tenho vindo fallando, sem uma referencia sequer.

Com tudo não são elles as menos interessantes, especialmente as ultimas 142, que tratam das linhas argelinas e tunisianas.

Mello de Mattos

Atendendo a que o projecto da variante ao traçado aprovado por portaria de 2 de Maio de 1912, na parte compreendida entre o quilómetro 42.709,44 e 44.971,44 e designada pela denominação de Vouzela, bem como o traçado dessa variante na estação de Vouzela, entre os quilómetros 44.128,99 e 44.449,08 apresentado pela Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger, concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado este projecto, devendo exigir à companhia concessionária o fiel cumprimento dos regulamentos em vigor nos projectos que tem de ser submetidos à aprovação do Governo.

Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1913.— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1912 (primeiro semestre do ano económico de 1912 a 1913), está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 13:688\$455 réis, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1913.— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1912 (primeiro semestre do ano económico de 1912 a 1913) está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga, pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 44:135\$922 réis, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1913.— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que a conta de liquidação de juro da linha de Foz-Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1912 (1.º semestre do ano económico de 1912-1913), está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 12:466\$969 réis, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1913.— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que o projecto de quatro viadutos apresentado pela Compagnie Française pour la Construction et Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger, concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, para serem construídos no trôco de Sarnadas a Viseu, na linha de Espinho a Viseu, estão no caso de ser aprovados: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado este projecto, devendo a argamassa empregada nas alvenarias ser dosada na proporção de 450 quilogramas de cimento, pelo menos, para 1 metro cúbico de areia, podendo as situadas nos quilómetros 30,650 e 31,350 ser desde já construídos e os situados nos quilómetros 42,947 e 43,987, depois de aprovada a variante em que estão compreendidos.

Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1913.— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que o projecto do viaduto sobre o rio Vouga, apresentado pela Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Estranger, concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado este projecto, devendo a dosagem do cimento na argamassa ser pelo menos de 450 quilogramas de cimento para um metro cúbico de areia, incumbindo, porém, à respectiva Direcção Fiscal, a fixação exacta dessa dosagem, bem como a verificação da qualidade dos materiais.

Paços do Governo da República, em 15 de Fevereiro de 1913.— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

## Porto de Leixões

Pelo Sr. Ministro do Fomento foi apresentada na Câmara dos deputados a proposta de lei relativa à exploração comercial do porto de Leixões. A importância do assunto e a sua íntima correlação com o desenvolvimento da viação acelerada na região do Norte, leva-nos a reproduzir o texto da proposta, sentindo que a falta de espaço nos inibia de reproduzir também o extenso e bem elaborado relatório que a precede. Limitar-nos-hemos a dar em resumo indicações dos seus tópicos.

Começa o relatório por fazer a largos traços a história dos estudos e trabalhos de que tem sido objecto o porto e barra do Douro, desde o século XVII e especialmente desde que nos princípios do século XIX o engenheiro Luiz Gomes de Carvalho subministrou a base dos estudos posteriores.

A perícia, e esforços dos abalizados engenheiros estrangeiros e nacionais que sucessivamente arcaram com tão difícil problema, não logravam superar efficazmente com as obras projectadas as más condições do porto natural do Douro, com o bairro exterior, o cabedello, as rochas á entrada da barra e a violenta corrente determinada pelas cheias do Douro.

Não admira que se pensasse na construção de um porto exterior, alvitrado em 1833 e que John Remie preconizou em 1855.

Refere-se depois o relatório aos valiosos trabalhos do Sr. Conselheiro Espregueira, relativos ao porto interior do Douro e ao seu projecto do porto de Leixões; aos estudos de Silverio Pereira da Silva e Adolpho Loureiro, de John Coode e outros, que serviram de base ao projecto definitivo dos molhes de Leixões, organizado por Nogueira Soares e executado em empreitada geral, por Dupardy e Dauderive.

Dá em seguida conta dos estudos de Thomaz da Costa e Pereira Dias, tanto para a rectificação das margens do Douro e sua accommodação às exigências do comércio como para a transformação de Leixões em porto comercial.

Na sequência da exposição vem naturalmente a referência a lei de 29 de agosto de 1889, da qual derivou a constituição da Companhia das Docas, que devia construir o prolongamento do ramal da Alfândega até Leixões, fazer

as obras precisas em Leixões, entregar ao Governo a garantia correspondente ao custo dos molhes e explorar o novo porto com garantia de juro sobre a somma das verbas previstas na lei para aquelles fins.

A falta de um contracto emergente da lei e outras circumstancias deixaram-na letra morta, pelo que foi nomeada em 1900 uma commissão encarregada de estudar o assumpto, sem que os seus trabalhos, que o relatorio resume, chegassem a surtir effeito.

Proseguiam parallelamente os estudos das obras do Douro, promovidos pela respectiva Junta e confiados sucessivamente aos engenheiros Eduardo Falcão e Arthur Guimarães.

Recorda depois o relatorio a elaboração do projecto Loureiro-Santos Viegas por iniciativa da Companhia das Docas, os trabalhos da Comissão de 1910 e finalmente os estudos e diligencias da nova junta autonoma das obras do Porto, cujo presidente o Sr. Xavier Esteves defrontou resoluta e activamente com o problema de Leixões.

Foi aprovado o projecto das obras, revisto pelo Sr. Joaquim Carvalho d'Assumpção, conforme no relatorio se indica, descrevendo-o a largos traços.

Pondera-se que as obras são orçadas em 7.500 contos, preconizando a commissão a precedencia que devem ter as docas, e pronunciando-se o Conselho Superior pela da consolidação dos molhes.

Depois da parte technica do projecto que serve de base á proposta de lei, justifica o relatorio a parte financeira e administrativa.

Faz a apologia da administração do porto por corporação autonoma, em que os diferentes interesses e competencias tenham representação, e mostra a conveniencia de unificar os serviços dos portos do Douro e Leixões sob a mesma auctoridade.

Finalmente procura justificar a incorporação da zona de Leixões no municipio do Porto, e refere-se ás ligações ferro-variarias de Leixões, já previstas na proposta especial sobre caminhos de ferro, apresentada em 7 de fevereiro.

No proximo numero analysaremos a proposta, e nos referiremos ás representações que ella tem feito surgir.

«Artigo 1.º É auctorizado o Governo, em harmonia com as bases annexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante:

1.º A proceder, por intermedio da Junta Autonoma das obras da cidade do Porto, que passa a denominar-se Junta Autonoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), á exploração commercial do porto de Leixões, e á execução das novas obras destinadas aquelle fim e á defesa e ampliação das actuaes, assim como á conservação e benefciamento do porto.

2.º A modificar os artigos 1.º e 2.º do decreto com força de lei de 7 de Fevereiro de 1911, que instituiu a referida Junta, no sentido de incluir na sua jurisdição os serviços actualmente a cargo da 1.ª Direcção de Serviços Fluviaes e Marítimos, na parte do rio Douro a jusante da ponte Luiz I, e bem assim a alargar-se até ao porto de Leixões, restringindo-a no que diz respeito á reforma da cidade; e de aumentar ao numero de membros da Junta dois vogaes, sendo um o director da alfandega do Porto, e o outro eleito pelos armadores e agentes das empresas e companhias de navegação.

3.º A modificar o artigo 12.º do mesmo decreto, no sentido de eliminar as suas allineas b) e e) e §§ 1.º e 2.º, podendo transferir os direitos e obrigações referentes á construcção do Palacio da Justiça do Porto para a Camara Municipal da mesma cidade.

4.º A reunir, em um só diploma, as disposições contidas n'esta lei e suas bases e as do referido decreto, com força de lei, de 7 de Fevereiro de 1911, com as modificações a que se refere os n.ºs 2.º e 3.º d'este artigo.

Art. 2.º Os subsidios entregues á Junta, nos termos das allineas a) e b) da base 3.º, annexa á presente lei, e

as importancias constantes da base 4.º serão restituídas, sem juro, ao Estado pelos lucros liquidos annuaes da exploração do porto de Leixões, quando não tenham de ser applicados ás obras do porto e barra do Douro, e o resultado da exploração a cargo da Junta constituirá receita do Estado, depois de satisfeitas todas as despesas e encargos.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Base 1.º—O Governo realizará um accordo com a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, pelo qual fica desobrigado da garantia de juro de 5 por cento dos capitaes que ella viesse a dispender, nos termos da base 5.º da lei de 29 de Agosto de 1889, ficando por sua parte a Companhia dispensada:

a) De entregar ao Estado a importancia de 4.489.000 escudos, dispendida com a construcção do porto de Leixões, a respeito do qual caducarão os direitos, concessões e encargos que lhe foram outorgados pela mencionada lei.

b) De tomar a seu cargo a construcção e a exploração das obras e installações de appropriação do porto de Leixões ao serviço commercial, de custo computado em escudos 1.051.000, perdendo tambem o direito á posse, prevista na mesma lei, de quaesquer terrenos conquistados ao mar e não aproveitados n'aquelle appropriação:

c) De executar a construcção do prolongamento até Leixões, do ramal do caminho de ferro de Campanhã á Alfandega, de custo calculado pelo mesmo diploma em escudos 942.000.

Base 2.º—As obras a executar no porto de Leixões visarão á sua adaptação ao serviço commercial e á consolidação e defesa dos molhes actuaes, devendo:

a) As primeiras ser subordinadas ao projecto elaborado pelos engenheiros, Adolpho Loureiro e Antonio dos Santos Viegas, por incumbencia da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares, modificado pela variante estudada pelo engenheiro Henrique de Carvalho de Assumpção, a convite da Junta Autonoma das obras da cidade do Porto, projecto e variante que se acham aprovados pelo Governo;

b) As segundas ser subordinadas ao projecto que fôr aprovado pelo Governo, e cujo estudo se acha incumbido á commissão nomeada por portaria de 13 de Fevereiro de 1913.

Base 3.º—Constituirão receitas da Junta, a partir de 1 de Julho de 1913, álem d'aquellas que já lhe pertencem pelo decreto, com força de lei, de 7 de Fevereiro de 1911, e nos termos e com as condições ahi estabelecidas;

a) O producto do direito de carga, que se arrecadar pela Alfandega do Porto e sua delegação em Leixões, criado pela lei de 16 de Setembro de 1890, e bem assim a parte conrespondente do imposto extraordinario, criado pela lei de 25 de junho de 1898;

b) O producto dos impostos do porto de Leixões, designados nas tabellas A, B e D, do decreto de 27 de Maio de 1893, e bem assim as percentagens, que, sobre os mesmos incidem, provenientes dos impostos addicional, complementar e extraordinario, criados respectivamente pelas leis de 27 de Abril de 1882, 30 de Julho de 1890 e 25 de Junho de 1898.

Todas estas importancias, sem excepção, comprehendendo as do decreto de 7 de Fevereiro de 1911, serão incluidas no Orçamento Geral do Estado, quer como receita, quer como despesa; e serão mensalmente liquidadas e satisfeitas á Junta, em correspondencia com o producto total arrecadado.

Base 4.º—Em cada um dos orçamentos geraes do Estado dos annos economicos de 1914—1915, e seguintes, será inscripta uma verba, não excedente a 240.000 escudos, destinada a completar, com as receitas previstas nas allineas a) e b), da base superior á importancia necessaria para satisfazer o encargo dos emprestimos que a Junta carecer de levantar para a execução das obras superior-

mente aprovadas e que se acham orçadas n'um maximo de 7.500.000 escudos.

O encargo total dos emprestimos não poderá exceder a annuidade correspondente a 6 por cento do capital effe-  
tivamente realizado, e o periodo de amortização não po-  
derá ir álem de sessenta annos a contar da data do con-  
tracto.

As importancias de suprimento do Estado serão pagas semestralmente.

Base 5.<sup>a</sup>—Convertidas em lei as presentes bases, o Governo decretará a annexação, ao concelho do Porto, das freguezias de Mattozinhos e Leça da Palmeira, Guifães e Santa Cruz do Bispo, pertencentes ao concelho de Bouças e parte das freguezias de Custoias e Perafita, que ficarem dentro da nova estrada de circumvallação do primeiro d'aquelle concelhos.

Sala das Sessões em 18 de Fevereiro de 1913.—Affonso Costa—Antonio Maria da Silva.

Um grupo de commissionados do Porto e Gaia conferenciou no dia 27 com o Sr. ministro do Fomento sobre a sua proposta de lei, sendo portador de um memorial que mostra que a ligação directa de Leixões á Alfandega, por via ferrea é indispensavel e não se pôde afastar da obra de Leixões; que a adaptação de Leixões a porto commercial se devia fazer gradualmente, não se dispendendo por agora mais de 4:500 contos, ficando consignado á sua garantia, o subsidio do Estado e rendimentos de Leixões, e lembrando que os impostos locaes e os direitos de carga cobrados no rio, sejam applicados aos melhoramentos do Douro.

O Sr. ministro declarou que a intenção com que foi redigida a parte da proposta de lei que se refere a subsídios a entregar á junta autonoma, e consignados nas allineas a) e b) da base 3.<sup>a</sup> e na base 4.<sup>a</sup> é applicar o seu remanescente ás obras da barra e rio Douro, continuando a destinár-se a estas obras as importancias arrecadadas nos termos da lei de 7 de fevereiro de 1911; e que para bem se aclarar a redacção da base 3.<sup>a</sup> bastaria, talvez, transformar em allinea o ultimo § da mesma lei. Tambem assegurou que já havia mandado estudar o caminho de ferro de Leixões á Alfandega, obra que igualmente considera indispensavel.



## GELO INDUSTRIAL

Para exercerem a industria da fabricação do gelo, fundam-se por toda a parte fabricas cuja producção diaria é muito importante, mas é preciso notar que se o machinismo e a installação se fizeram com relativa economia, pelo contrario o seu funcionamento acarreta bastantes despesas, por causa, principalmente, do dispendio da força para elle necessaria.

Nos Estados Unidos, este inconveniente é compensado, porque convertem aquella importantissima industria em accessoria das grandes industrias centraes de electricidade, installando para esse efecto, n'estas ultimas, fabricas de gelo, com o fim de utilizar um excesso de corrente, aproveitável durante as horas de pouco consumo. Já montam a 300, as fabricas d'este genero.

Como o gasto de electricidade é quasi insignificante, visto que não vae álem de 65 kilovattes por cada tonelada de gelo, comprehendendo já a refrigeração dos depositos e armazens, e descontando tambem todas as despesas de exploração, etc., resulta um beneficio liquido de 15 reis por kilovatte, supondo que o preço da tonelada é de reis 3\$200.

Perante este beneficio, que já está comprovado, é natural que ligando ás fabricas de electricidade uma fabrica de gelo grande ou pequena, esta contribua para aumentar em grande parte os lucros da primeira e em certos casos até poderá ser a sua salvação.

## NOVAS LOCOMOTORAS PARA EXPRESSOS

Tem despertado grande interesse o novo tipo de locomotoras, que, para a tracção dos expressos foi posto em serviço, a 15 de Outubro ultimo, na Prussia.

Esta bella machina é das conhecidas pelos technicos, como da classe S10, serie 1.101-1.200 e foi construida nas afamadas officinas da casa Henschel & Sohn, de Cassel, tão conhecidas por seus excellentes productos em todo o mundo.

A administração dos caminhos de ferro do Estado da Prussia, procedendo com grande intelligencia, resolveu procurar o augmento de potencia das suas machinas, e maior rendimento de trabalho, que é o que não se obtém facilmente com o sistema Compound de quatro cylindros, ideando uma nova serie analoga á de um typo anteriormente exposto em Bruxellas, substituindo a marcha compound á simples expansão, e tendo dado este optimo modelo excellentes resultados na pratica.

As caracteristicas d'estas locomotoras, nas suas dimensões principaes da caldeira, são as seguintes:

Timbre .....	15 kg.
Superficie do chão .....	2,95 <sup>m2</sup>
Numero de tubos grossos .....	24
Numero de tubos ordinarios .....	149
Diametros exterior e interior dos primeiros..	125/133 <sup>mm</sup>
Diametros dos segundos .....	45/50 <sup>mm</sup>
Longitude entre placas tubulares .....	4,9 <sup>m</sup>
Diametro medio do corpo cylindrico.....	1,6
Altura do eixo da caldeira.....	2,9
Superficie de calefaccão.....	16,4 <sup>m2</sup>
» de     » tubular .....	143,1 <sup>m2</sup>
» de     » total .....	165,5 <sup>m2</sup>
» do recalentador.....	52,14 <sup>m2</sup>
Relação H: R.....	56,1
Relação H: H'.....	3,2

Pelo que se refere ao mechanismo d'estas locomotoras, os seus principaes dados são os seguintes:

Diametro dos cylindros (AP) .....	400 mm
» dos     » (BP) .....	610 mm
Percuso dos embolos.....	660 mm
Diametro das rodas motoras.....	1,980 m
Caracteristica (formula de Garbe).....	24,25
Exforço de tracção.....	9.790 kilog.
Diametro das rodas.....	1 metro
Superficie total de appoio.....	9,100 <sup>m2</sup>
Superficie de appoio rigido.....	4,700 <sup>m2</sup>
Peso no vacuo .....	72,666 tonel.
Peso adherente .....	50,960 tonel.
Peso em carga .....	79,620 tonel.

A formula de Garbe a que nos referimos é:

$$C = \frac{d^2 l}{D R}$$

sendo  $d$  o diametro do cylindro, que n'este caso é de baixa pressão,  $l$  o percurso do embolo,  $D$  o diametro das rodas motoros, e  $R$  o peso adherente.

Com relação ao tender, que é de 8 rodas, os seus principaes dados são:

Capacidade para a agua.....	31,5 <sup>m3</sup>
Capacidade para o carvão.....	7 toneladas
Peso no vacuo.....	25,170 "
Peso em carga.....	63,700 "
Velocidade maxima .....	120 km. á hora

Estas locomotoras álem das vantagens thermo-dynamicas das do sistema de expansão multipla, teem a de que estando abastecidas de vapor fortemente reaquecido, evitam que este se escape para a atmosphera, quando ainda conserve temperatura aproveitável, d'onde resulta uma não pequena economia.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Excursões a Sevilha

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de combinação com a de Madrid a Saragoça e Alicante, prepara-se para estabelecer, como no anno passado, um serviço especial para excursões a Sevilha, durante os meses de Março, Abril e Maio, a preços reduzidos pelos comboios ordinarios e pelos rápidos que para o efeito circularão em determinados dias entre Lisboa e Sevilha.

A primavera é realmente a época mais propicia para uma excursão á formosa cidade andaluza, onde os atracções são tantas que difícil é enumerá-las, tanto mais que o periodo do serviço especial abrange a Semana-Santa, cujas festas n'aquella cidade são sempre esplendorosas e que teem lugar nos dias 17 a 23 d'este mez, e a tradicional feira, essa perturbante e extraordinaria manifestação do carácter e temperamento do povo andaluz, que este anno se realiza nos dias 18 a 21 d'Abrial.

Já nos annos anteriores nos temos referido pormenorizadamente aos encantos que se encontram na formosa cidade do Guadalquivir; ocioso será, pois, enumerá-los de novo; o que não deixamos, porém, de fazer é recomendar mais uma vez aos nossos leitores que apreciam as sensações do bello, que aproveitando a economia nos preços dos bilhetes d'este serviço especial, não deixem de ir até Sevilha encher por uns dias o *papinho* de goso.

Os preços dos bilhetes de ida e volta, incluidos os impostos são:

De Lisboa ou Entroncamento a Sevilha e volta — 18\$360 em 1.<sup>a</sup> classe; 12\$960 em 2.<sup>a</sup> e 8\$660 em 3.<sup>a</sup>

Do Porto-Campanhã a Sevilha e volta — 21\$360 em 1.<sup>a</sup> classe; 14\$960 em 2.<sup>a</sup> e 10\$160 em 3.<sup>a</sup>.

Estes bilhetes dão direito ao transporte de 30 kilogrammas de bagagem registada, dando também os de 1.<sup>a</sup> classe direito á ocupação de logares de luxo nas carruagens das companhias dos caminhos de ferro, mediante o pagamento das competentes sobretaxas.

Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis e assignados pelos portadores, não podendo ser á volta utilizados senão por os mesmos portadores á ida.

Os comboios rápidos directos para este serviço partem de Lisboa-Rocio nos dias 15, 19 e 22 de Março e 9, 12, 16, 19, 23 e 26 de Abril, ás 17,2 horas, e de Sevilha nos dias 16, 20 e 23 de Março e 10, 13, 17, 20, 24 e 27 de Abril, ás 23,50.

O numero de logares n'estes comboios é limitado.

N'estes comboios circularão, um vagão-restaurante entre Lisboa e Torre das Vargens e logares de «cama» em todo o percurso Lisboa-Sevilha e vice-versa. A sobretaxa por cada logar de «cama» é de 3\$870 reis por cada viagem (ida ou volta).

Como vêem o serviço é tentador. E' aproveitá-lo, pois.

## Apeadeiro de Pizarral na linha de Oeste de Hespanha

No proximo dia 5 abre ao serviço publico o apeadeiro de Pizarral, situado entre as estações de Guijuelo y Campillo e La Maya y Fresno, ao kilometro 113 da linha de Plasencia a Astorga (Oeste de Hespanha).

Este apeadeiro faz apenas serviço de passageiros e bagagens.

## Lisboa—Vizeu

As administrações de caminhos de ferro estudam continuamente o meio de melhor servirem o publico, e se bem que o fazem por seu interesse, não ha duvida que os passageiros, tendo maiores commodidades nas suas viagens, mais agradados ficam por esse bom serviço.

Agora a companhia da Beira-Alta, creando um comboio entre Pampilhosa e Santa-Comba á chegada do rapido do norte que parte de Lisboa ás 8,30 de manhã, e a Nacional, mudando o seu comboio 3 para mais tarde, a esperar por aquelle, conseguiram estabelecer a ligação rápida de Lisboa com Vizeu, de forma que, partindo-se d'aqui ás 8,30 da manhã se chega a Vizeu ás 4,22 da tarde, o que permite, a quem alli tenha pouca demora, regressar ás 6,30 da tarde e chegar a Lisboa na manhã seguinte.

Os jornaes da manhã de Lisboa chegarão a Vizeu na tarde do mesmo dia.

## Caixeiros-viajantes

A importante Fabrica Portuense de Guarda-soes, Limitada, enviou-nos copia da representação que dirigiu á direcção do Sul e Sueste, sobre o teor do aviso ao publico B 223 (que distribuimos como annexo do nosso numero anterior), pelo qual se concede, sob determinadas condições, o abatimento de 50 por cento ás bagagens e mostruários que acompanhem os caixeiros-viajantes.

E' contra um detalhe na forma da prova de identidade d'esses passageiros, que a Fabrica Portuense reclama, fazendo-o por uma forma tão correcta e tão liberal que á simples leitura nos mereceu a nossa sympathy e nos pareceu digna da ponderação da direcção a quem era endereçada.

A representação é a seguinte:

Porto, 19 de Fevereiro de 1913.

Ex.<sup>ma</sup> Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado Sul e Sueste—Lisboa.

Pelo «Aviso ao publico» B n.<sup>o</sup> 223—Expediente n.<sup>o</sup> 1628, respeitante ao «Transporte de bagagens e mostruários dos caixeiros-viajantes» fica o commercio inteirado d'um importante benefício que essa Ex.<sup>ma</sup> Direcção, vem de conceder-lhe, o que na verdade merece um subido louvor, muito especialmente por se tratar d'uma concessão, aliás justissima, de que a essa Ex.<sup>ma</sup> Direcção se deve a iniciativa.

Exige-se, porém, a apresentação d'um bilhete d'identidade, devidamente rubricado e chancellado pela Direcção da respectiva Associação.

E' quanto a esta exigencia que o signatário se apressa a pedir seja esclarecida, por ser em absoluto inexplicável.

Em primeiro logar, ocorre perguntar qual é a respectiva Associação, visto que se não indica o seu nome.

Em segundo, torna-se indispensável chamar a atenção de V. Ex.<sup>as</sup> para que não pôde nem deve obrigar-se um caixheiro-viajante a ser socio d'uma Associação, por mais honrosa que o seja, e cremos bem que n'essa conta possa ter-se aquella a quem V. Ex.<sup>as</sup> entendem conceder uma tal deferencia.

Não, Ex.<sup>mos</sup> Sr.<sup>s</sup>, essa concessão não pôde ser exclusiva dos socios d'uma determinada associação. Não pôde, ou pelo menos, não deve ser.

Podem V. Ex.<sup>as</sup> objectar que é indispensável estabelecer a identidade dos caixeiros-viajantes? Sim, e é muitíssimo justo.

Mas essa identidade pôde bem estabelecer-se por um documento oficial, e portanto muito mais rigoroso do que qualquer outro.

Temos, por exemplo, os bilhetes d'identidade passados pelos Governos Civis, temos ainda os bilhetes d'identidade passados pelas repartições do correio, e por certo muitos outros existem com um carácter oficial.

V. Ex.<sup>as</sup>, por certo, não deixarão de tomar na devida conta estas considerações, e como é de toda a justiça, concederão o abatimento estabelecido, por aquelle aviso, a todos os caixeiros-viajantes que possam provar a sua identidade sem que para isso sejam forçados a associar-se em uma determinada associação.

Estabeleçam V. Ex.<sup>as</sup> as exigencias que entenderem necessárias quanto á prova da identidade dos caixeiros-viajantes, tendentes a defender os interesses d'esses caminhos de ferro, mas exigencias d'um carácter geral para toda a classe.

Certo de que V. Ex.<sup>as</sup> determinarão outra forma para que a identidade dos caixeiros-viajantes possa ser estabelecida, subscrevo-me com a mais alta consideração. De V. Ex.<sup>as</sup> Mt.<sup>o</sup> Att.<sup>o</sup> Ven.<sup>or</sup> — Antonio Motta, gerente.

Naturalmente interessados pelo assumpto, tratamos de nos informar, se, como achavamos justo, esta reclamação

fóra bem accollida pela direcção d'aquella rede, tão sollicita em attender a todas as observações que lhe são feitas pelo commercio e mesmo a offerecer-lhe vantagens, como se dá no caso presente e a propria Fabrica reconhece na carta que transcrevemos.

As nossas esperanças não foram illudidas, podendo nós assegurar, ao nosso estimado assignante, que aquella Direcção está estudando o meio de attender os seus desejos, e disposta, como sempre, a fazer todo o possível em proveito dos interesses das classes industrial e commercial.

Temos todo o prazer em prestar o pequenissimo serviço de dar esta boa nova a quem tão amavelmente se nos dirigiu.

### Feira dos Ramos em Evora

Na antiga e historica cidade de Evora, uma das nossas cidades que mais monumentos archeologicos possue, realiza-se nos dias 14 e 15 d'este mez a importante feira annual denominada dos Ramos, que costuma ser muito concorrida e onde se fazem grandes negocios, principalmente de gado.

Por este motivo, a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabelece n'aquelles dias um serviço de bilhetes de ida e volta das suas principaes estações para Evora, validos pelos comboios ordinarios, para ida nos dias 13 a 16 e volta até o dia 18.

Os preços das principaes estações são os seguintes:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De Lisboa (T. Paço).	2\$600	2\$000	1\$500
» Setubal .....	2\$300	1\$800	1\$350
» Vendas-Novas ...	1\$300	1\$000	700
» Cuba .....	1\$500	1\$200	850
» Beja .....	1\$900	1\$500	1\$100
» Móra.....	1\$300	1\$000	700
» Ameixial .....	1\$200	900	650
» Extremoz.....	1\$300	1\$000	700
» Villa-Viçosa .....	1\$600	1\$300	900

Dada a modicidade d'estes preços, se o tempo se não apresentar chuvoso, é de esperar grande affluencia de forasteiros á formosa cidade alemjana.

### Tarifas de Penafiel á Lixa

A Companhia d'este caminho de ferro, submetteu á approvação do Governo a tarifa relativa a passagens a preços reduzidos aos officiaes do exercito e a creanças.

Os officiaes pagarão, em 1.ª classe, entre Penafiel e a estação do caminho de ferro do Minho e Douro, 150 reis, e entre Penafiel e o caminho para a Escola de Tiro, ida e volta, 80 reis.

Os officiaes inferiores, em 1.ª classe, pagarão o mesmo que os anteriores, e viajando em 3.ª, pagarão sómente 40 reis.

As creanças de menos de tres annos viajarão gratuitamente.

As mercadorias seguirão no prazo maximo de 24 horas.

### Supressão de logares de luxo nos rapidos Lisboa-Porto

Segundo um Aviso da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, a partir de hoje deixa de fazer parte da composição dos comboios rapidos Lisboa-Porto (n.ºs 51 e 56) que partem respectivamente de Lisboa-Rocio ás 8,30 e do Porto (S. Bento) ás 17,55, a carruagem-salão da Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

Continua no entanto a circular nos mesmos comboios o vagão-restaurante da referida companhia.

### Ampliação de tarifa

Pela 5.ª ampliação á tarifa especial n.º 8 das linhas do Sul e Sueste, ás expedições de adubos e correctivos designados nas allineas C) e D) d'essa tarifa, effectuadas nos meses de Abril a Junho, inclusive, do Barreiro para

qualquer estação, são concedidos no acto do despacho, sobre o preço do transporte, os bonus de 25% para as apresentadas até 31 de Maio, e de 20% para as apresentadas no mez de Junho.

Esta medida de protecção á industria dos adubos, deve certamente ser muito bem recebida pelo publico, especialmente pelos lavradores para quem sem duvida resulta o maior beneficio.

### Bagagens e mostruários dos caixeiros-viajantes

Nas linhas do Minho e Douro acaba de ser estabelecida a mesma concessão de 50% para os caixeiros-viajantes e suas bagagens e mostruários que foi adoptada nas linhas do Sul e Sueste, a que nos referimos no nosso ultimo numero.

### Paragem do Baraçal

A partir de hoje a Paragem do Baraçal, situada ao kilometro 173,153 da linha da Beira Alta, fica habilitada a fazer serviço de grande e pequena velocidade para remessas de peso indivisivel até 180 kilos, excepto vehiculos e animaes.

A pesagem e condução dos volumes para o local onde tenham de ser carregados, devem ser coadjuvados pelos expedidores. Os consignatarios devem retirar as suas remessas dentro do prazo de 12 horas da sua chegada.

A armazenagem gratuita é limitada a 6 horas contadas desde a hora em que forem entregues para expedir, ou da chegada do comboio em que forem transportadas.

A Companhia não se responsabiliza por avarias de mola por falta de caes coberto na paragem, nem pelos atrasos que os as remessas de pequena velocidade possam sofrer, quando, devido ao numero de volumes, se tenham de fraccionar para seguir por diferentes comboios.

Os preços applicaveis aos transportes de passageiros e bagagens são calculados pelas distancias minimas de: Baraçal a Celorico—6 kilometros; Baraçal a Villa-Franca das Naves—9 kilometros.

Os bilhetes de ida e volta, vendidos segundo as condições da tarifa especial n.º 12, com o sello incluido, custam:

De Baraçal a Villa Franca e volta ou vice-versa — 310 em 1.ª classe; 240 em 2.ª e 160 reis em 3.ª

De Baraçal a Celorico e volta ou vice-versa — 210 em 1.ª classe; 160 em 2.ª e 110 reis em 3.ª



XXVII

Damasco.— Os bazares, o correio, os cafés ao ar livre etc.— Uma rua do tempo de Christo.— As grandes fabricas.— 10.000 cães.

Eis-nos em Damasco, «a mais antiga cidade do mundo», porque, antes da fundação de Jerusalem, já aquella era uma cidade florescente pelo seu commercio e a sua industria, primazia que até hoje ainda não perdeu.

E' por isso que os seus bazares são mais celebres que os do Cairo e os de Constantinopla, e mesmo fóra d'elles, a infinidade de lojas e a importancia das suas officinas, de mobiliario, latoaria, tecidos e outras, lhe reivindican o logar da mais importante cidade e de capital da Syria.

Nas ruas e praças, mais largas do que nas outras cidades syriacas, que temos visto, accumulam-se ainda os

vendedores de comestiveis e artigos de toda a especie, e acotovella-se uma população cosmopolita em que se encontram os costumes da Syria e os do Egypto; os da Asia-Menor e os da Turquia europeia; os Persas e os Gregos; as mulheres mahometanas de cara coberta de cassa negra; as Nazarenas, de rosto descoberto; e ainda as de uma outra religião que nos passou de memoria, em que elles se vestem e cobrem a cara inteiramente de pannos côr de laranja; tudo misturado com camelos e burros que atra-vessam em todos os sentidos, e ainda — contraste fri-sante — ao lado dos carros electricos, que foram os primeiros installados na Turquia, em 1906. E bem se per-



Rua Sinâniyé, uma das principaes de Damasco

cebe que a Companhia aproveitou uns vehiculos retirados ha muito de linhas primitivas, em qualquer outra parte, porque são velhos, feios e incomodos.

A praça principal tem edificios modernos, á europeia, e uma nova construcção se estava elevando, para um grande hotel, que ainda é necessário, porque os tres que existem são razoaveis mas pouco luxuosos.

A um canto da praça um café-cantante, unica distração nocturna para os estrangeiros, que alli vão ver danças arabes e certas pantomimas muito typicas e muito pobremente apresentadas. Ao centro da mesma um monumento moderno, construcção hybrida, em que, sobre uma columna, se vê uma mesquita quadrada envolta em isoladores e fios electricos. Foi elevada para commemorar a inauguração do caminho de ferro do Hedjaz, que, conforme dissemos, conduz a Mecca.

Era antigamente n'esta praça a estação telegrapho-postal, que hoje está mudada para uma rua proxima, mas installada com tal pobreza e tal desleixo que bem dá a medida do genio turco. Apesar de termos a certeza de que haveria lá correspondencia, que nos era dirigida para a posta restante, nunca conseguimos receber nem um bilhete! Os empregados não fallam senão arabe e pouca attenção prestam ao publico; depois de muito instados, levam-nos ao pateo, e abrindo-nos um armario em que ha, na maior das desordens, diferentes maços de correspondencia, somos nós que, entre mil cartas, procuramos se alguma nos pertence.

Os bazares são o passeio obrigatorio dos estrangeiros logo ao primeiro dia de permanencia na cidade.

São vastos e numerosos, com ruas largas n'algumas das quaes até podem passar trens. Conforme o costume turco estas ruas são cobertas; antigamente eram cobertas por esteiras, mas desde que um grande incendio destruiu uma parte dos estabelecimentos, fizeram-se em zinco ondulado as coberturas dos principaes arruamentos, o que lhes dá uma apparencia mais limpa mas lhes tira o *charme* primitivo.

Cada commercio está agrupado n'uma ou mais ruas, separadamente, havendo, portanto, o bazar das sedas, o dos ourives, o dos marceneiros, o dos sapateiros, correeiros, alfaiates, objectos de latão, tecidos de lã e algodão, coisas velhas (um dos mais interessantes, onde os antiquarios europeus encontram muitos objectos de apreço, sobretudo armas antigas), o das perfumarias, o dos comestiveis, onde se apresentam em mesas bastante limpas, varios aceipipes que muito sentimos que um pertinaz incomodo de estomago nos impedissem de provar; o das bebedas refrigerantes, onde se mostram em grandes depositos de vidro algumas de bella apparencia.

Como cidade, onde, no verão, o calor aperta, tem bellos jardins com cafés, onde é obrigatorio tomar alguma coisa e onde se passa bem uma tarde.

E' ahí que se renne a sociedade grada, sentada sob frondosas arvores, em cadeiras de palha, ouvindo um bocadão de musica, no coreto, e tomando refrescos, á beira do rio, o Barada, que atravessa a cidade.

Como Damasco tem muita agua, tem tambem muita vegetação, e a isso se deve ser, pelos Arabes, celebrada como o paraíso terrestre, tornando-os ciosos da sua cidade, que consideram a melhor do mundo.

Este modo de ver faz que os habitantes sejam o seu tanto orgulhosos e menos amaveis para com os estrangeiros, como se elles lhes disputassem uma parte da sua cidade.

Todavia ha alli importante colonia grega e numerosos Judeus, que, só por si, enchem um grande bairro que toma a quarta parte da cidade.

As casas d'estes teem todas pateos ao centro, de onde o mulherio irrompe para a rua quando passam estrangeiros, olhando-os geralmente por forma petulante que lhes lembra o bairro Yoshiwara, de Tokio.

A rua Direita divide este bairro do bairro christão, tambem muito populoso, onde as casas estão fechadas e as familias recolhidas, como na Europa.

Esta rua é, com efecto, em recta, na extensão de uns dois kilometros, mas não se percebe bem a sua rectilindade pelo facto de não ser uniforme em largura, e porque as casas são, muitas vezes, em saliencia do alinhamento das lojas.

E' um commodismo dos Turcos: quando o espaço de que dispõem para construir não é um perfeito parallelogrammo, para não fazerem as casas irregulares, avançam com as paredes dos andares sobre as ruas.

Esta rua era já conhecida no tempo de Christo, sendo citada na Biblia, por S. Paulo.

E' n'esta rua a casa de Judas, onde se operou, segundo a Biblia, o milagre de Saul recuperar a vista.

Proximo d'ella é a grande mesquita (Damasco tem nada menos que 280), que se visita, e é admiravel pela sua riqueza em marmores de Carrara e tapetes que cobrem inteiramente o chão. Não se sobe, porém, ao mirante (o que antigamente era permitido) e de onde se gosava o conjunto da cidade.

Para se ter este panorama ha que subir até ao bairro Salehyé, povoação afastada do centro, sobre a escavada encosta do Anti-Libano, constituida hoje, quasi exclusivamente, por pequenas habitações de mussulmanos pobres, fugidos de Creta quando foi da ultima guerra.

D'ahi a vista é admiravel, não só sobre a cidade como dos seus arredores, cobertos de vegetação, em parte grandes roseiraes, damasqueiros, cujo fructo deu o nome

à cidade, e laranjaes, a que, recordando-se que fomos nós que alli lh'os levámos, chamam, na Syria como no Egypto, portugallos.

Volta-se da montanha pelo bairro *El-Amâra*, chamado bairro europeu, por ser composto de edifícios à moda da Europa, alguns de elegante construcção.

Muito interessante a visita de um estabelecimento de banhos, onde ha diversos compartimentos successivamente mais quentes, até que, no ultimo, o calor é suffocante, para quem não esteja habituado.

Curioso tambem visitar uma fabrica, como, por exemplo, as da firma Dimitri Tarazi ou de Nassan, importan-tissima na industria de mobilias com incrustações, e de objectos de metal amarello.

Centenares de operarios de ambos os sexos e de todas as edades, produzem trabalhos admiraveis de marcenaria. Ha mesas, bufetes, armarios, em que são applicadas cem e mais qualidades diferentes de madeiras, de diversas cores, em mosaicos de pedacinhos quasi invisiveis.

Na fabricação de vasos grandes, jarros, bandejas, etc., de latão, lavrado ou incrustado em prata, trabálha tambem um pessoal enorme, entre o qual ha creanças até de 5 annos que já produzem a parte mais simples da gravura e ganham 2 piastras (uns 75 reis) por dia.

O estabelecimento tem, para estes, escola nocturna, que é regularmente frequentada.

Porque no que respeita a instrucção, não ha duvida de que se cuida muito d'ella em Damasco, havendo cerca de 200 escolas, porque todas as mesquitas as teem, e outras ha instituidas pelas colonias gregas, pela israelita, etc.

Tambem como hygiene, a cidade é a mais limpa—ou a menos suja—das que temos visto n'esta viagem, concorrendo para isso... os cães, que são em numero de 10.000!

São elles que, pela noite, se encarregam de devorar todos os restos que as casas lançam, para esse fim, a um canto da rua.

Junto d'esses montes de despejos se reunem os molossos, ora distribuindo entre si, em boa paz, os bocados de carne, os ossos e restos de comida, ora disputando-os, guerreando-se encarniçadamente.

E imagine-se o que será a noite de um excursionista, tendo sob a janella do hotel um parlamento de uns trinta cães!



## NO LÖETSBERG

A linha de caminho de ferro que atravessa os Alpes Bernenses formará a mais importante das vias do Simplon. As outras duas serão, como é sabido, a de Frasne-Vallorbe através do Mont-d'Or e o tunnel que atravessa o Jura entre Moutier e Granges. A inauguração do Loetsberg está em perspectiva proxima. D'accordo com os contractos estabelecidos com a empresa francesa encarregada dos trabalhos, a linha deve ser inaugurada em maio: tudo leva a crer que este compromisso seja respeitado. A nova linha, que se separa em Spiez da que liga Thoune a Interlaken, será uma das mais pictóreas dos Alpes suíços. Segue o fundo do valle do Kander até Frutigen, d'onde subirá por uma serie de tunneis helicoidaes, de viaductos e de obras-d'arte até ao grande subterraneo que atravessa o sopé do Loetsberg, n'uma altitude de 1.000 metros.

Depois de 14 kilometros de tunnel, a via desembocca a montante do valle do Rhodano, para o qual desce ladeando os flancos do valle escarpado do Loetsberg, para finalizar, em declive suave, em Brigue, ás portas do Simplon. De Spiez a Brigue, os comboios serão rebocados por poderosas machinas electricas, o que tornará a viagem ao mesmo tempo mais agradável e mais confortável. As ultimas instalações, que todos vêem com immenso interesse, estão sendo construidas activamente.

Berne, que vae ficar d'est'arte n'uma grande linha internacional, põe grandes esperanças n'este acontecimen-

to. A antiga cidade helvetica sente-se invadida, n'esta ridente perspectiva, por uma forte febre de desenvolvimento. Abrem-se bairros inteiros na peripheria da cidade e folgam as grandes e velhas ruas de commercio do centro.

A brevidade do prazo que nos separa ainda de inauguração d'esta importante via de communicação, acaba de ficar bem tangivel pela publicação do horario da linha, já para a proxima estação.

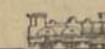
Basta uma vista d'olhos para esse horario, para constatar que, pelo Löetsberg e pelo Simplon, Paris ficará a 7 horas de Milão, ponto com que ficará ligado todo o verão, por tres expressos por dia. A'lem d'isso, haverá serviço directo e rapido de Bruxellas a Milão e de Calais a Milão.

*Do Journal des Débats.*



## Brasil-Ferro-Carril

Com o numero de 15 de Janeiro ultimo, entrou este nosso estimavel collega fluminense no quarto anno de publicação, motivo por que d'aqui lhe endereçamos os nossos calorosos emboras e sincerissimas felicitações, como bons camaradas n'esta ardua lide da imprensa.



## Bibliographia

(*Sunny Portugal: O Portugal do sol*)

Recebemos e agradecemos um exemplar do *Sunny Portugal*, publicação de cerca de 50 paginas de texto, seguidas de muitas de annuncios, e editada pela Repartição do Turismo, do ministerio do Fomento. E seu auctor o Sr. Lopes de Mendonça, illustre poeta, e membro do Conselho de Turismo, e tendo sido feita a publicação sómente em lingua ingleza, foi encarregado da respectiva versão, o Sr. Guilherme Henriques.

Antes de lermos o trabalho, surprehende-nos agradavelmente o seu aspecto. A edição é esmeradissima. Optimo papel, e impressão excellente. Recheada de estampas, representando vistas, typos e monumentos portuguezes. Trabalho typographico das officinas do «Annuario Commercial».

Com franqueza diremos que o aspecto do livrinho é sedutor.

Quanto á parte litteraria, nada fica atraç do seu mérito exterior. Descreve-nos o Castello de Almourol, Cintra, Lisboa, Queluz, Mafra, Palmella, Thomar, Alcobaça, Batalha, Bussaco e muitos outros pontos do paiz.

O opusculo vem acompanhado de um curioso mappa, indicativo da rede dos tramways, electricos e ascensores da capital.

Emfim, é trabalho de muito interesse e valor, e que dá honra á Repartição do Turismo, e a todos os que n'elle collaboraram.

E' de esperar que o paiz lucre com todas as iniciativas verdadeiramente patrióticas, tendentes a levantar o conhecimento da patria no extranjeiro.



## Quinquagenario do primeiro metropolitano do mundo

Festejou-se recentemente, em Londres, onde justamente agora passam cinquenta annos depois que foi aberto ao público o caminho de ferro subterraneo de Bishop's Road a Farrington Street.

Em 1864 transportou este metropolitano para cima de 11 milhões de passageiros, e em 1910 a cifra subiu a cerca de 103 milhões. N'estes cinquenta annos de serviço transitaram por esta linha 3,5 bilhões de passageiros, com a receita de cerca de 150 mil contos de reis.

**CARTEIRA DOS ACCIONISTAS****Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Amortização do 2.º semestre de 1912**

1:100 obrigações de 3 %/o privilegiadas de 1.º grau.
N.º 2.652 a 2.655 — 4.297 a 4.300 — 4.326 a 4.329 —
4.495 — 4.560 — 5.908 — 10.106 — 13.244 — 14.701 — 14.702 —
19.235 a 19.238 — 25.901 a 25.905 — 32.046 — 36.548 — 36.549 —
36.726 — 40.818 a 40.821 — 41.485 — 42.789 — 43.531 a 43.535 —
43.593 — 43.621 — 43.702 a 43.708 — 44.003 — 44.005 — 44.006 —
44.053 — 44.218 a 44.220 — 45.010 — 45.075 — 45.270 — 46.425 —
46.426 — 47.580 a 47.592 — 49.192 — 49.193 — 50.979 a 50.987 —
52.178 — 52.182 a 52.185 — 52.398 — 52.431 a 52.433 — 52.823 —
52.919 — 54.666 — 56.196 — 59.450 a 59.453 — 60.185 a 60.187 —
60.535 — 60.536 — 61.430 a 61.432 — 62.156 a 62.161 — 62.290 —
68.097 — 70.922 a 70.926 — 71.570 a 71.582 — 84.873 — 85.618 —
85.619 — 114.788 a 114.790 — 136.961 — 136.962 — 141.980 — 143.624 —
143.625 — 145.553 — 147.441 — 147.445 — 148.285 a 148.287 — 153.762 —
153.777 — 165.326 a 165.345 — 165.628 a 165.630 — 167.914 — 169.745 —
169.746 — 170.070 — 171.252 — 171.253 — 171.968 a 171.974 — 172.087 —
173.883 — 173.884 — 176.679 a 176.714 — 176.757 a 176.802 — 176.807 a 176.810 — 183.568 a 183.579 — 183.996 — 184.121 a 184.123 — 184.525 —
188.698 — 190.138 — 194.067 a 194.069 — 195.609 — 195.610 — 199.299 —
200.521 — 200.785 — 201.395 — 201.396 — 204.972 — 205.077 — 206.132 —
208.324 — 209.100 a 209.104 — 209.106 — 209.108 a 209.111 — 209.232 a 209.236 — 211.086 — 215.529 — 215.530 — 215.598 a 215.611 — 215.701 a 215.707 — 216.680 a 216.694 — 217.746 — 218.722 a 218.724 — 218.737 —
219.267 a 219.272 — 220.305 — 221.163 — 221.164 — 226.758 — 226.759 —
227.592 a 227.597 — 227.829 — 227.998 — 228.000 — 230.322 — 231.963 —
235.380 — 235.381 — 235.383 a 235.388 — 235.832 — 235.833 — 236.398 —
240.541 a 240.548 — 241.325 — 241.763 — 243.144 — 243.488 — 244.575 a 244.582 — 245.700 — 248.928 — 248.930 — 249.899 a 249.901 — 249.908 —
250.250 a 250.255 — 251.404 — 253.924 — 253.925 — 255.202 — 256.538 —
257.875 — 260.644 — 264.698 a 264.769 — 264.798 a 264.915 — 265.933 a 265.935 — 266.871 a 266.878 — 267.481 — 272.651 — 275.113 a 275.115 —
276.410 — 276.414 — 276.415 a 276.417 — 276.720 a 276.726 — 278.401 —
278.967 a 278.969 — 280.931 — 281.102 — 281.103 — 284.190 a 284.193 —
284.341 — 284.342 — 288.244 — 288.245 — 290.720 a 290.725 — 292.418 —
292.419 — 294.172 — 294.173 — 294.436 — 296.404 — 299.499 — 300.053 —
300.054 — 300.506 a 300.520 — 300.524 — 302.555 a 302.581 — 302.589 a 302.658 — 308.773 — 308.774 — 310.200 — 314.257 a 314.260 — 316.568 —
316.569 — 320.163 a 320.167 — 321.852 — 322.911 a 322.915 — 323.759 —
324.094 a 324.096 — 324.135 — 325.276 — 328.180 a 328.184 — 329.849 —
331.851 — 331.852 — 332.436 — 332.627 — 340.082 — 340.556 a 340.560 —
340.707 — 342.432 a 342.441 — 343.747 a 343.749 — 343.758 a 343.766 —
345.145 a 345.149 — 345.158 a 345.194 — 345.200 a 345.253 — 345.665 —
346.921 a 346.925 — 347.890 a 347.897 — 348.746 — 349.405 — 352.058 a 352.061 — 353.017 — 354.457 — 354.884 — 355.963 — 358.292 a 358.296 —
359.143 — 361.507 a 361.515 — 361.524 a 361.526 — 362.196 — 362.197 —
362.513 a 362.517 — 362.555 a 362.563 — 363.659 — 366.586 a 366.588 —
368.266 a 368.275 — 369.207 a 369.209 — 371.400 — 371.408 a 371.410 —
373.178 — 375.274 a 375.283 — 376.387 a 376.389 — 378.695 — 378.818 —
380.742 — 384.105 — 384.106 — 384.886 — 384.987 — 385.978 a 385.983 —
387.609 a 387.623 — 387.628 a 387.633 — 388.780 a 388.782.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 38 e seguintes.

(Continua).

**BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO****Lisboa, 28 de Fevereiro de 1913.**

Pela pasta das Finanças foi tomada uma boa medida; reduzindo-se de 6 a 5,5 %/o o juro dos bilhetes do Thesouro.

Sendo estes na importancia de 25.000 contos, esta reducção representa uma economia de 125 contos para o Estado, e indirectamente lhe dá outras vantagens porque mais valoriza os titulos do paiz visto que diminue a atracção dos capitais á dívida fluctuante pela menor diferença do juro.

O ministro aproveitou bem o tempo das «vaccas gordas» para esta medida, e não levamos a mal o reclamo que se lhe tem feito porque redundou num bem para o paiz.

Também pelo ministério do Fomento foi apresentado no Parlamento um projecto de lei a que em artigo especial nos referimos, transcrevendo-o mesmo, sobre a adaptação do porto de Leixões a porto comercial, iniciativa que merece o nosso aplauso.

Não deixaremos de registrar também as declarações feitas na Câmara pelo Sr. ministro dos Extranjeros na sessão de 24 do cor-

rente, a propósito de boatos de uma proxima conferencia entre a Inglaterra e a Alemanha, para a repartição das nossas colónias.

O ministro disse fallar com o expresso assentimento dos gabinetes de Londres e Berlim, fazendo as seguintes categoricas declarações:

1.º O Governo inglez não pensou nem pensa em provocar ou aceitar qualquer conferencia internacional sobre assumptos coloniales.

2.º O Governo inglez reconhece que os seus sentimentos para conosco, seus aliados, não lhe permittiram fazer qualquer tratado, convenção ou acordo de natureza analoga que dalgum modo affectasse a nossa soberania ou integridade e as nossas colónias.

3.º Não existe entre a Inglaterra e a Alemanha qualquer tratado, convenção ou acordo d'aquelle natureza, nem quaequer negociações pendentes nesse sentido.

4.º O Governo allemão não se occupa da realização de qualquer conferencia internacional para tratar de assumptos coloniales e repelle a ideia de que haja pensado em affectar por qualquer forma os nossos direitos de soberania.

\*

Reune hoje a assembleia geral do Banco de Portugal para apresentação do relatorio annual, do qual extraímos os dados seguintes:

A circulação fiduciaria subiu de 82:421 contos em fim de 1911, para 84:603 contos, em fins de 1912, ou seja durante o anno de 1912, um augmento de 2:182 contos.

Os debitos do Thesouro subiram de 71:355 contos para 72:840 contos, o que corresponde a 80 %/o da circulação fiduciaria em 31 de dezembro. Nos bilhetes de Thesouro internos que figuram na conta do Banco, o augmento foi de 4:980 para 5:280 contos e os suprimentos garantidos de 17:670 para 19:870 contos. A conta corrente diminui de 26:580 para 26:290 contos.

A Participação do Estado foi de 961 contos, sendo 443 da participação nos lucros; 444 de contribuições; 20 do imposto sobre dividendos; 28 de rendimento; 324 de compensação de juros, nos suprimentos, pelo excesso de circulação.

Os lucros subiram a 2:858 contos, sendo os liquidos de encargos 2:148 contos, dos quais deduzindo os honorarios da direcção (43 contos) e o dividendo já distribuido (405 contos), ficam 1:700 contos de que extrahindo 45 %, 315 contos para fundo de reserva variável e 540 contos para completar um dividendo de 7 % dão como lucro final, a partilhar por metade com o governo, 844 contos.

Dos 422 contos disponiveis o Conselho propõe applicar 405 contos a elevar a 16 %/o o dividendo das acções. Os 17 contos restantes do saldo de 1911 passam a conta nova; deduzindo 10 contos para a caixa de pensões e socorros a empregados.

\*

Está convocada para 12 de Março a assembleia geral da Companhia dos Phosphoros.

Pelo relatorio que lhe será presente vê-se que a venda de produtos attingiu proporções superiores á dos annos anteriores, dando margem a que, além da renda fixa, a Companhia pagasse ao Estado o supplemento de 72 contos. Em 1903 esse supplemento foi de pouco mais de 10 contos.

As condições financeiras da Companhia são tão prosperas que, tendo-se integrado a reserva estatutaria de 900 contos, a administração propõe a criação de um novo fundo de reserva disponivel com o titulo de reserva especial, applicando-lhe agora 25 contos, verba tirada dos lucros, na importancia de 475:622\$010 reis, para os quais é proposta mais a seguinte applicação: para dividendo de 9 %, 405 contos; para percentagem ao conselho de administração, 18:548\$585; idem ao conselho fiscal, 3:709\$675; dotação para a caixa de socorros do pessoal operario, 1:000\$000; para a conta nova, 22:363\$950.

Como se vê, o uso dos accendedores não tem prejudicado esta industria, porque todas vão reconhecendo que elles são muito bons... como brinquedo de creanças. Por isso em França, apesar de serem permitidos, passaram á historia logo à nascença.

\*

Reuniu, no dia 24, a assembleia geral do Banco do Douro, aprovando o relatorio da gerencia, documento de que nos ocuparemos por a falta de espaço no-lo impedir hoje.

O dividendo é de 5 1/2 por cento.

Consta que o Tribunal da Relação em sua sessão de 26 resolviu dar provimento ao recurso de appellaçao interposto da sentença do Tribunal do Commercio no processo relativo á annullação da ultima assembleia geral da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes. A Relação confirmou assim a sentença da 1.ª instancia, por virtude da qual teem funcionado como administradores e membros do Conselho Fiscal os vogaes nomeados por este Conselho, em harmonia com as disposições do Código Commercial que uma arbitragem confirmou.

\*

No concurso realizado no dia 27 na Junta do Credito Publico, para fornecimento de cambaies destinados aos encargos do coupon externo, foram adquiridas dez mil libras ao preço de 5\$129 reis cada uma, e quinze mil a 5\$130.

\*

O Diario publicou a nota da dívida fluctuante, comparada a sua existencia em 30 de junho de 1911 e 1912 e mensalmente d'ahi

até o fim do anno. Os valores nos finais dos tres annos económicos e do ultimo anno civil, são os seguintes:

Importancia em contos de reis a mais.

	No paiz	No extr. <sup>o</sup>	Total	Mais
30 junho 1910.....	70.408	11.651	82.059	
30 " 1911.....	70.808	11.661	82.469	410
30 " 1912.....	77.690	11.364	89.054	6.585
31 dez. 1912.....	82.397	8.184	90.581	1.527

A diferença a mais, em dois annos e meio, é de 8.522 contos.

\*

Os cambios oscilaram um pouco mais no sentido da alta, ficando hoje a libra a 5\$080—5\$110 e Rio-Londres a 16 $\frac{7}{32}$  ou 14\$797 reis fracos.

### Curso de cambios, comparados

		EM 28 DE FEVEREIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	46 $\frac{3}{4}$	46 $\frac{5}{8}$	46 $\frac{15}{16}$	46 $\frac{13}{16}$	
" 90 d/v.....	47 $\frac{3}{8}$	—	47 $\frac{5}{8}$	—	
Paris cheque.....	609	612	607	609	
Berlim "	251	252	249	250	
Amsterdam cheque .....	423	425	421	423	
Madrid cheque .....	935	945	940	950	

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

#### FEVEREIRO

Bolsas e títulos	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	—	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	37,95	37,95	37,95	37,95	38	38	38	38	38	37,95	—	—	—	—
Dívida Interna 3% coupon.....	38	38	38	38	—	38	38,5	—	37,95	37,95	—	—	—	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	20.350	20.400	20.400	20.400	—	—	20.450	—	—	c54.500	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ 1888/9.....	c53.800	c54.000	c54.000	a53.700	a54.000	—	a54.000	a54.300	a54.300	—	—	—	—	—
" 4% 1890.....	—	c48.500	—	—	—	—	a48.600	—	—	c48.700	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	—	9.000	9.000	9.000	—	—	9.000	9.000	9.000	9.000	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ 1905, (C.ºs de F.º Est).....	—	—	—	c79.600	c79.600	—	—	—	a79.900	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est).....	—	—	c79.400	—	—	c79.500	a79.500	—	—	c79.500	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série.....	65.800	65.700	65.800	65.800	65.800	65.800	65.800	65.800	65.800	65.900	—	—	—	—
" 3% 2.ª série.....	—	—	68.000	68.000	68.000	—	—	68.300	68.300	68.300	—	—	—	—
" 3% 3.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	156.800	157.000	156.800	157.000	157.000	157.000	157.000	157.000	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	133.000	—	—	133.000	—	133.500	133.500	—	—	—	104.000	104.500	—	105.000
" Nacional Ultramarino.....	105.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores.....	101.000	—	101.000	—	101.000	—	101.000	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	66.700	—	66.700	66.600	66.500	67.000	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	5.000	5.000	—	—	—	4.900	—	4.800	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	70.000	c70.200	c70.500	—	70.700	c71.000	71.000	71.000	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	c60.306	—	c60.200	c60.200	—	c60.100	—	c60.500	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	88.500	88.500	88.500	—	88.500	—	—	—	—	88.400	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	—	62.900	—	—	—	—	—	—	—	—	63.500	63.500	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	—	—	51.500	—	51.300	51.300	—	—	—	—	51.100	51.100	51.600	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	16.600	—	—	16.600	16.500	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	p61.000	—	—	62.000	62.000	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.600	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	88.500	—	88.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	78.400	78.500	—	—	—	78.500	78.500	—	—	74.500	—	75.000	—
" 5%.....	—	74.500	—	—	—	—	—	—	—	—	63.95	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	330	—	340	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% português 1.ª série.....	—	—	—	34,75	34,50	—	34,25	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	436,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal.....	449	451	451,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	307,50	313	—	309	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	310	310	309	310	308	309	310	310	309	309	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	253	253	251	252	253	252	252	252	252	252	251	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	284	279	284	280	281	283	281	281	278	278	281	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal.....	170	168,50	169	168	—	170	170	171	—	170	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% português.....	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa.....	87	87,50	—	—	—	—	—	84	83,25	84	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KIOMETRICA		
1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913			
Kil.	Totais	Kil.	Totais							



<tbl\_r cells="4" ix



**Penafiel á Lixa.** — Inaugurou-se, com grande solemnidade e muitos festejos, a linha central de Penafiel. Milhares de pessoas acclamaram delirantemente o comboio inaugural.

**Pocinho.** — É grande o entusiasmo dos povos de Miranda do Douro e do Pocinho, pelo facto do projecto da linha, que ha-de ligar estas duas terras, estar incluido nas propostas do ministerio do Fomento, sobre caminhos de ferro.

**Valle do Tamega.** — O Sr. ministro do Fomento declarou, em conferencia com os Srs. Dr. Eduardo de Almeida, deputado, e o ministro do Interior, reconhecer a grande importancia que teria a penetração, pelo caminho de ferro, da região do Basto, com o prolongamento da linha do Valle do Tamega.

Para a construcção d'este troço conta o Sr. ministro do Fomento, com os excessos das dotações que vão ser votadas; e para bom seguimento do projecto, quando convertido em lei, vae proceder-se ao acabamento da estrada de Basto a Amarante.

**Valle do Vouga.** — Deu entrada no ministerio do Fomento o projecto do tunnel do troço da linha ferrea de Sarnada a Vizeu.

Tambem o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas deu parecer favoravel sobre o projecto de aqueducto apresentado pela Companhia dos Caminhos de ferro do Valle do Vouga, em substituição de canos de cimento, como fôra anteriormente resolvido.

**Benguela.** — O imposto criado para subsidiar a construcção d'este caminho de ferro, presentemente pago pelo algodão em rama importado do extranheiro, na razão de 10 reis por kilogramma, rendeu no mez de janeiro, em Lisboa, 2:335\$300 reis.

**Gaza.** — A exploração d'este caminho de ferro, desde janeiro a outubro de 1912, deu o seguinte resultado:

Receita: 22:360\$970 reis; despesa: 26:812\$540 reis.

Nos meses de julho, agosto, setembro e outubro, a receita foi superior á despesa. Mas durante todo o anno não sucede assim; porém, o facto da receita ser superior á despesa nos ultimos mezes do anno, auctoriza a suppôr que a linha vae no bom andamento ou progresso que era de esperar.

**Moçambique.** — Este caminho de ferro, em direcção á fronteira oeste da província, consta dever ser começado muito brevemente.

O seu fim visará principalmente a desenvolver o distrito de Moçambique, tornando facil o aproveitamento de terrenos feracissimos e o das regiões mineiras do distrito, que tambem são abundantissimas.

Contribuirá igualmente este caminho de ferro, para o estreitamento de relações entre os brancos e os negros das regiões mais afastadas do litoral.

**Quelimane.** — Os estudos do traçado d'este caminho de ferro, estão sendo apreciados nas regiões officiaes. São tres, partindo todos de Quelimane: um, o do engenheiro Sr. Sarmento, interna-se em direcção á confluencia dos rios Chinde e Zambeze; outro, do engenheiro Sr. Soeiro, dirige-se a Constantino e segue depois pelo valle do Licuar até Montegoze, dirigindo-se ao Ruo e ao forte Andressen, já em territorio inglez; um terceiro, do engenheiro Sr. Delphim Monteiro, segue um caminho a meio dos seguidos pelos outros dois.

### Hespanha

Pelo ministerio do Fomento abriu-se concurso para o projecto do caminho de ferro complementar de Zamora a Orense. Os projectos serão de acordo com o estabelecido nos formularios e disposições para as linhas de primeira ordem, serão redigidos com clareza e precisão, com tabellas de preços das obras completas e com pormenores explicitos que indiquem as características da via, o material fixo e movel, estabelecendo as relações do Governo com o concessionario, e as d'este com os empreiteiros das obras. A'lem d'isto, os projectos serão assignados por engenheiros competentes, com carta de curso feito em Hespanha, e o seu prazo de apresentação será de 6 meses, a partir de 11 do passado severo.

**Espanha.** — Accusa o exercicio de 1912 um progresso de 634.874,12 pesetas no conjunto da rede explorada pela Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e ao Oeste de Hespanha, correspondendo aos 429 kilometros da primeira das dictas linhas um accrescimo de 418.449,57 pesetas, e á segunda, de 348 kilometros, 216.723,55 pesetas, com receitas brutas de 5.731.992,55 e de 4.033.692,29 pesetas, respectivamente.

### França

Está o governo geral de Madagascar e dependencias, autorizado a proceder aos trabalhos de construcção de um caminho de ferro entre Tananarive e Antsirabé.

As despesas de construcção d'este caminho de ferro serão lançadas na conta do orçamento local da colonia. Os recursos correspondentes serão tirados, em primeiro lugar dos excedentes orgânticos que ultrapassem o maximo regulamentar actual da cifra de reserva, e em seguida, e sendo necessário, pela cobrança excepcional dos fundos d'esta mesma reserva, entendendo-se que a totalidade da mencionada cobrança não passará nunca de um maximo de cinco milhões de francos.

Todo o material fixo e circulante da linha, bem como todos os materiais da respectiva construcção, que se não encontrem na região, deverão, tanto quanto possível, ser de origem franceza e transportados para Madagascar sob bandeira franceza.

### Allemânia

Os lucros da exploração dos caminhos de ferro allemaes, da rede do Estado, aváiam-se pelas seguintes cifras, durante o exercicio de 1912: passageiros, 677 milhões de marcos; mercadorias, 1.633 milhões; receitas diversas, 142 milhões, ou seja, um total de 2.452 milhões de marcos. Sendo de 1.634.500.000 o previsto para as despesas de exploração, ficará um lucro de 817.500.000 marcos, e depois de deduzidos os encargos habituais e as despesas de juro e amortização da dívida, o lucro liquido será de 370 milhões, dos quais se aplicarão 227 a despesas de interesse geral.

E' provável que a realidade supere todos os calculos, pois já em 1911 as receitas e despesas aumentaram muitissimo.

## Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 604)

O facto de a Companhia fazer a proposta, justifica-se d'uma forma muito simples. A Companhia liquidou as suas contas com o Estado, e não tem questão alguma pendente com elle, a não ser a do pagamento do saldo das subvenções posteriores áquella liquidação. Se o Governo cumpre ou não cumpre a arbitragem e os contratos, é questão á parte. A antiga questão entre o Estado e a Companhia está resolvida definitivamente, e legalmente resolvida. Portanto, a Companhia está perfeitamente em condições de entrar em novos contratos com o Estado, sendo evidente que, ao fazê-los, hão-de liquidar-se previamente quaesquer contas que se tenham criado de novo, e acautelar-se n'elles quaesquer pretextos de divergências futuras.

Quanto ao facto de ter a Companhia deixado de explorar a linha, nenhuma culpa tem ella nisso, e as causas que o determinaram estão demonstradas e documentadas nos nossos relatórios de 1908 e 1909.

Com relação á base do preço d'exploração, é ella resultado do estudo feito na primeira experiência, sendo intento da Companhia, se o Governo quizesse então fazer um contrato definitivo, reduzir

O preço estabelecido, como nessa occasião o declarou. Não podia a Companhia, logo desde o começo, conhecer as circunstâncias que se dariam com uma linha que não construiu directamente, e que por isso mesmo não conhecia. Tinha a Companhia que fornecer tudo, desde as officinas e material circulante, até á mobília para as estações. O preço que então se fez, foi verdadeiramente ao acaso; tanto por parte da Companhia, como por parte do Governo; mas depois d'um certo tempo d'exploração, aquella estava habilitada a determinar um preço com conhecimento de causa; e determinava-o com uma redução importante em um contrato definitivo.

Hoje pôde mais affoitamente determinar-se esse preço, visto que a linha está mais ou menos completa, e que, *com a administração e o pessoal maior* que tem na sua linha, pôde decerto fazer a exploração das duas, incidindo a despesa respectiva sobre ambas, o que diminui a percentagem kilometrica. Portanto, se o Estado gasta X por kilometro, tendo uma administração e pessoal maior para os seus 140 kilometros, a Companhia deve gastar menos, visto que com igual administração explora esses 140 kilometros, mais os seus 364.

Não tem a Companhia em vista ganhar com esta proposta, porque vai receber o que efectivamente vai gastar. O seu fim é evitar o descalabro de duas linhas; é procurar não perder, o que é ganhar também. E, desde que o Governo nada faz, pelo menos enquanto se estuda, e no nosso paiz leva muito tempo a estudar, a Companhia mais uma vez procura ir fazendo alguma cousa. Entretanto o Governo nada respondeu, sendo por outro lado de prever que o rendimento continue a baixar.

Ao passo que o rendimento diminuiu, a despesa aumentou, devido em parte á continuação das grandes reparações dos estragos produzidos pelas inundações de 1909 e 1910, e por outra parte ao incremento que tinha tomado a substituição das travessas de madeira pelas travessas d'áço, com que estavamos fazendo a transformação da linha.

Devido aos factos anormais a que adeante nos referimos, tanto essas grandes reparações, como a substituição das travessas, tem de ser interrompidas, por impossibilidade absoluta e justificada.

Tanto uma cousa como outra são verdadeiramente lamentáveis. Se por infelicidade se repetirem os desastres de 1909-1910, as grandes reparações estão por terminar, e portanto mais sujeitas a estragos. Por outro lado, o assentamento das travessas d'áço teve necessidade de criar um pessoal com habilitações especiais para esse género de trabalho, sendo o tirocinio longo e difícil, devendo-se à muita competência, zelo e boa vontade do nosso Director Técnico, o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Manuel Francisco da Costa Serrão, os bons resultados colhidos. Suspensa como está a remessa de travessas, esse pessoal será naturalmente licenciado, tendo de se proceder a nova aprendizagem quando as travessas possam continuar a ser remetidas.

Não só está suspensa a remessa de travessas, como a de todo e qualquer material, de qualquer natureza que seja, e esta suspensão dá-se precisamente no momento em que o vosso Conselho de Administração pensava em melhorar os serviços, logo que as circunstâncias o permitissem, entrando como parte principal e importante nesse projecto, a aquisição de locomotivas de maior força, que poderiam rebocar comboios de maior peso de carga útil, o que não podem fazer as locomotivas actuais.

Não sabemos até que ponto teremos que ir, em matéria da suspensão de serviços na linha. Procuremos fazer as causas de forma a evitar, quanto possa ser, dificuldades e prejuízos para o comércio de Loanda. Faremos tudo o que podermos para que a linha sofra com isto o menos possível, e para evitar que as reparações sejam feitas por intervenção de *Trustees*, como lho permite o seu contrato, art. 49.<sup>o</sup>, para conservação das matérias hypothecadas. No entanto, se não podermos de forma alguma fazer a indispensável conservação, não teremos outro remedio senão consentir que elas a façam, nas condições do seu contrato.

Tudo isto vem da falta de cumprimento dos contratos por parte do Governo, como adeante diremos; e é triste que os Governos e o próprio Parlamento procedam por tal forma com uma companhia portuguesa, quando ao mesmo tempo se cumprem pontual e rigorosamente as obrigações que se tomaram com companhias congêneres estrangeiras.

(Continua).



## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

#### Venda do vapor n.º 1 (antigo «D. Carlos»)

No dia 10 de Março, pelas 12 horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque n.º 22, se ha-de proceder a concurso público para a adjudicação da venda do vapor n.º 1 (antigo *D. Carlos*).

Para ser admitido á licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 30\$000 reis.

O concorrente preferido terá de reforçar este deposito com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo, assim, um deposito definitivo de garantia que ficará á ordem da mesma Direcção.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma Thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O vapor acha-se encostado á muralha norte da estação do Barreiro, junto á doca, e pode ser visitado em qualquer dia.

O programma do concurso e o caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos Armazens Geraes (Barreiro) onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

#### Construcção da linha do Sado

No dia 3 do proximo mez de Abril de 1913, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada da construcção e montagem de dois tramos metallicos solidarios, de taboleiro superior com 50 metros cada um, entre os eixos dos appoios, para o viaducto do Corona, da linha do Sado, e das grades de ferro nos passeios dos seus encontros e muros de avenida.

A base de licitação é de 19:300\$000 reis, e o deposito provisório de 482\$500 reis.

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

O deposito provisório deve ser feito até as quinze horas do dia 2 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, n.º 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da 2.<sup>a</sup> Secção de Construcção, em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezasseis horas.

No dia 3 do proximo mez de Abril de 1913, pelas 12 horas perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada da construcção e montagem de dois tramos metallicos solidarios, de taboleiro superior com 50 metros cada um, entre os eixos dos appoios, para o viaducto do Barranco, da linha do Sado, e das grades de ferro nos passeios dos seus encontros e muros de avenida.

A base de licitação é de 19:300\$000 reis, e o deposito provisório de 482\$500 reis.

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

O deposito provisório deve ser feito até as quinze horas do dia 2 do referido mez.

O programma do concurso e do caderno de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Largo de S. Roque 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto e na sede da 2.<sup>a</sup> secção de construção, em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

Preço 60 reis

**ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA**

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

## ANIMATOGRAPHOS

**Olympia.** — Rua dos Condes. **Sessões todas as noites.**

Salão de concertos e cinematographo. Todas as noites *soirées* elegantes. Às quintas, *matinées-rose* com programmes escolhidos de canto, concerto e «films». Sempre os mais escolhidos *films* da actualidade.

**Trindade.** — Salão de Concertos e Cinematographo. — Terças e sextas, *Soirées-concertos*. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*. Os melhores concertos de Lisboa.

# AGÈNDA DO VIÂJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

**MADRID** Gran Hotel de Londres.—Promoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.		Entrone.	Alfarelhos	Entrone.		Gadanha	Montemór	Gadanha	
8 50	9 33	10 43	11 26	3 22	11 7	2 50	9 49	11 40	12 8	10 5	10 34
11 45	12 28	1 30	2 14	Alfarelhos	Pampilh.	Alfarelhos		8 10	8 38	4 50	5 10
12 45	1 29	2 45	3 28	1 10	3 59	4 39	7 11	11 20	11 48	10 25	10 54
2 53	3 36	5 34	6 13	Figueira	Porto	Figueira		Lisboa	Casa Branca	Lisboa	
4 5	4 48	6 42	7 29	7 20	1 1	11 25	5 7	4 30	8 25	—	—
7 1	7 38	7 53	8 36	Coimbra	Figueira	Coimbra		C. Branca	Evora	C. Branca	
7 48	8 28	8 50	9 34	7 22	9 4	v 6 35	8 20	10 20	11 10	7	7 55
9	9 43	10 42	11 26	4 50	6 48	11 25	1 3	5 12	5 50	4 15	4 55
10 36	11 19	11 40	12 24			10 50	12 20	11 45	12 23	10 30	11 16
Mais os de Villa Franca.											
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		Coimbra	Louzã	Coimbra		Lisboa	Móra	Lisboa	
6 58	8 14	5 42	6 58	3 59	6 12	6 28	8 35	8 35	3 5	6 30	1 40
10 12	11 32	7 5	8 29	11 35	1 52	2 8	4 16	4 30	11 57	2	8 15
1 44	3 2	8 40	10	4 51	7 4	7 20	9 27				
a 5 9	6 1	11 45	1 11								
5 42	7 4	3 19	4 46								
11 53	1 13	9 8	10 34								
1 18	2 36	—	—								
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.		Porto	Espinho	Porto		Lisboa	Vila Real	Lisboa	
5 8	7 22	10 44	12 50	8 58	9 50	10 40	11 37	Regoa	7 7	4 30	5 10
				12 40	1 33	4 12	5 9	Porto	8 30	2 21	6 59
				5 17	6 13	9 50	10 53				
				8 46	9 38	11 10	12 8				
Mais os de Ovar, Avelro e Figueira.											
Setil	Vendas Novas	Setil		Porto	Ovar	Porto					
5 40	9 30	—	—	6	7 28	5 30	7 12				
				4 10	5 38	8	9 39				
				12 16	1 53	6 14	9 46				
Lisboa-R.	Cascaes	C. Sodré		Porto	Aveiro	Porto					
6	7 8	5 24	6 30	10 18	2 47	6	8 26				
b 7 15	8 6	6 25	7 31	2 27	4 51	11 27	2				
b 7 45	8 36	b 7 20	8 7	6 41	9 31	7 10	9 36				
b 8 20	9 11	7 50	f 8 57								
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9								
a 9 45	10 21	b 8 50	f 9 37								
9 50	10 58	a 9 25	10 1								
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22								
w 12 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 15								
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 5 45	f 6 36	b 6 20	7 7								
b 6 15	7 6	6 55	8 1								
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6								
f 7 15	8 6	b 7 50	8 37								
a 8 15	8 33	8 25	9 31								
a 8 30	9 51	a 9	9 36								
a 9 45	9 38	9 55	11 1								
b 10 21	a 10 30	11 6	12 6								
b 10 35	w 11 38	11 25	12 31								
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41								
b 11 55	w 12 45	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								
3	4 7	11 21	12 18								
a 5 15	5 57	1 22	2 22								
a 6 33	6 46	3 19	4 20								
a 6 25	7 14	a 4 14	4 53								
7 15	8 22	5 14	6 20								
9 7</											



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

I. da Presidência à Companhia

António Correia de Freitas

Secretários plenários: — José Fernando de Sousa; José Maria Melo de Matos; Inocêncio

## 5.<sup>a</sup> Ampliação á tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 8—PEQUENA VELOCIDADE

ANEXO PESTE NÚMERO

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de fevereiro de 1913)

A's expedições de *adubos e correctivos*, designados nas alineas **C) e D)** desta tarifa, efectuadas, nos meses de Abril, Maio e Junho do corrente ano, do Barreiro para qualquer estação, são concedidos, no áto do despacho, os seguintes bonus sobre o preço do transporte:

**25%** para as apresentadas a despacho até 31 de Maio

**20%** para as apresentadas a despacho no mês de Junho

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1913.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes