

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 26.º ANNO

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

NUMERO 623

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

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Albegoaria, 27

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

LISBOA, 1 de Dezembro de 1913

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Beira-Alta.—Aviso ao publico: Estacionamento de vagões.



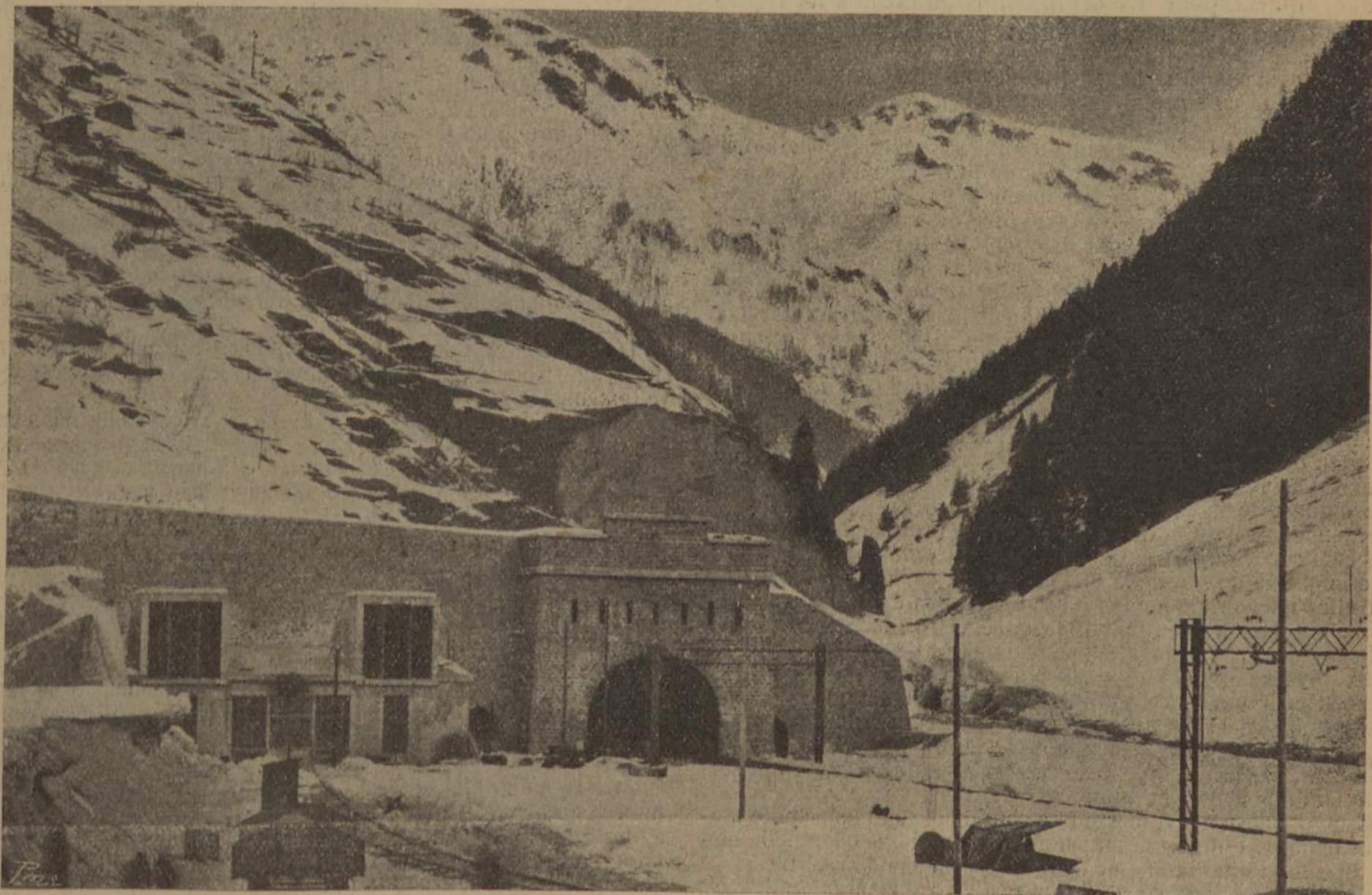
SUMMARIO

Páginas

■ Estação de Lagos (Illustrado), por Fernando de Sousa 357

A Estação de Lagos

Na *Gazeta* de 1 de julho do corrente anno foi dada conta da variante do troço de Portimão a Lagos, feita no intuito de melhor localizar a estação de aquella cidade.



■ Conquista dos Alpes — Saída sul do tunnel, mostrando à esquerda as aberturas da ventilação

■ conquista dos Alpes, (Continuação) por Mello de Mattos.....	359
Parte Official—Ministerio do Fomento—Diréccão G. de Obras P. e Minas.	362
■ tarificação dos vagões.....	362
Excursão a Guadalupe.....	363
A Casa R. Wolf.....	363
Viagens e Transportes.....	364
Carros eléctricos de Lisboa.....	365
O Centenario da Locomotiva.....	365
Relatório geral da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, II parte	366
Linhos Portuguezas.—Companhia Portugueza—Extremoz a Portalegre—Ma-	
lange—Na Guarda.....	366
Linhos Estrangeiras—Espanha—Belgica—Suissa—Rumenia.....	367
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	368
Boletim Commercial e Financeiro.....	368
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	369
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	369
■ Canal do Panamá.....	370
Arrematações.....	370
Agenda do Viajante.....	372
Horário dos comboios.....	372

Obteve-se um encurtamento de valor, deixou-se livre e desembaraçado o rocio, facilitou-se o prolongamento futuro da linha. Foram as obras da infraestrutura adjudicadas segundo a variante aprovada.

Surge agora novo alvitre, emanado do Sr. Leotte Tavares, que deseja de assegurar o futuro desenvolvimento de Lagos, que pode vir a ser estância de turismo bastante frequentada, vem, com a autoridade que lhe dá a sua competência profissional, como engenheiro, propor um deslocamento da estação, pequeno pelo que se refere à distância, mas importante pelas suas consequências. Esta modificação apenas interessa o extremo da variante.

A representação que reproduzimos e que é firmada por numerosos naturais de Lagos, entre os quais figuram distintos engenheiros, como os Srs. Joaquim Machado, Ramos, Leotte e Galvão, expõe minuciosamente a questão, sendo muito para ponderar os argumentos que adduz.

Nunca estive em Lagos; não conheço pois o local. Uma planta minuciosa, que tenho porém presente, elaborada pelo Sr. Leotte Tavares, leva-me a julgar bem fundada a sua argumentação.

A estação estava projectada na ria, tendo pois de ser dispendiosa a sua construcção. Para lá chegar trazia-se a linha pela praia, cortando-se terreno que está naturalmente indicado para a futura expansão da cidade.

Deslocando-se a linha paralelamente a si mesma e collocando a estação 200 metros mais longe, todos esses inconvenientes se remediam. A estação é edificada em terreno firme, realizando-se considerável economia; dispensam-se obras caras em terrenos conquistados à ria, cujo âmbito não é restringido; deixa-se livre a praia para um novo bairro, entre o mar e o caminho de ferro. A estação em nada prejudica o desenvolvimento da cidade, podendo-se deixar previsto um plano racional de arruamentos, parques e jardins. Apesar do afastamento a estação fica a cerca de 500 metros do rocio, sendo natural que próximo d'ella se ergam novas construções, no novo bairro cuja criação é facultada pela modificação proposta.

Para que repetir os argumentos adduzidos na representação, que é do teor seguinte:

Lagos, pela sua situação geographica no curso das grandes linhas de navegação entre a America do Sul e a Europa e sua proximidade de Marrocos; pelo seu clima privilegiado e condições excepcionalmente bellas com que a Natureza a dotou; poderá dentro em breve transformar-se em um porto de escala importante e ser um dos centros de turismo de maior reputação no Paiz.

A benignidade do seu clima no inverno e os seus campos de amendoeiras; a hospitalidade dos seus habitantes, a côte do seu céo e do seu mar; a limpidez das águas nas suas praias; a sua baía universalmente conhecida; os seus arredores: a histórica praça de Sagres, o Cabo de S. Vicente, Villa do Bispo, Aljezur, Odeceixe, a Serra, a Villa e as Caldas de Monchique, Villa Noya de Portimão, Silves, etc. etc. formam um conjunto suficiente para atraír os turistas estrangeiros e para fazer de Lagos uma preciosa estação de inverno e ao mesmo tempo uma estação de verão.

Para esse fim trabalham aturadamente os seus habitantes. Começaram por promover a conclusão do ramal do caminho de ferro de Portimão e tratam agora de construir um bom hotel de luxo, para o que já teem subscriptas valiosas quantias.

A tendência natural da cidade é para o mar; d'ella recebem os seus habitantes valiosos recursos, que são os produtos das pesca, matéria prima da sua importante indústria das conservas; ali foram elles encontrar também o local mais apropriado para a expansão da cidade, de que tanto carecem. Esse local é a praia de S. Roque ou Meia-Praia, que tem a extensão de 5.000 e a largura média de 300^m, exposta a sul, abrigada dos ventos dominantes, os do norte, por uma extensa linha de montes, não muito elevados, d'onde se disfruta um dos mais bellos panoramas marítimos.

A Meia-Praia está separada de Lagos apenas pela Ribeira de Bensafrim, reduzida hoje pelos assoreamentos da Ria, a uma estreita faixa de 60^m de largura.

Este precioso local tem sido e continua sendo objecto de aturadas tentativas de presa mascaradas por valiosas ofertas de melhoramentos locais, a que os Governos teem sabido resistir.

Pela falta de recursos não teem podido as Camaras Municipais de Lagos, promover o alargamento da cidade para aquella praia, apesar da enorme falta de terrenos para construções urbanas: hoje que as condições mudaram, que de um momento para o outro essa transformação pode ser possível, é conveniente não realizar trabalhos que venham embaraçar os melhoramentos que se projectam.

A falta de melhor estudo, o ante-projecto junto dá uma ideia do que poderá ser a apropriação da Meia-Praia na expansão da cidade: n'ella se reserva uma parte, a mais próxima, para construções urbanas, jardins e parques; uma larga avenida de 30^m ao longo do caminho de ferro, separa este de toda a praia e em condições tais que, no futuro, nem o caminho de ferro nem os melhoramentos da cidade se prejudicam.

No plano mereceu atenção especial o aproveitamento do estuário da Ribeira de Bensafrim. É uma superfície medindo aproximadamente 25 hectares, muito assoreada, onde se abrigam as pequenas embarcações empregadas na indústria da pesca, que são hoje em número superior a 250. O valor d'esses barcos juntamente com o do material de pesca eleva-se a mais de 350 contos.

Entre Sagres e a Bahia de Lagos, onde a fauna marítima é mais intensa, não há outro abrigo para as frágeis embarcações; e quando acontece serem surprehendidas pelas tempestades do leste ou do sul, e a maré não lhes permite entrar na Ria, tem de varar na praia, com grande risco do material e grande esforço do pessoal.

O Estuário da Ribeira de Bensafrim está pois naturalmente indicado para um abrigo de pesca. As duas linhas a carim indiadas na planta, partindo da ponte e dirigindo-se, a da margem esquerda à Fabrica do Guano e a da margem direita ao Baluarte da Barroca, definem esse abrigo, que é fechado do lado do mar pela língua de areia que avança da Meia-Praia para a cidade, formando um través natural. Os trabalhos propriamente da construção do porto, limitam-se à dragagem interior e ao revestimento das margens; de um custo muito reduzido, comparado com os lucros que ha a esperar da sua exploração e com os benefícios que advirão para o pessoal e material de pesca, à navegação nacional de cabotagem e aos pequenos barcos hespanhóis e franceses que demandam o porto de Lagos.

Ao turismo também o pequeno porto prestará valioso concorso dando abrigo às embarcações de recreio que costumam hibernar nos portos do Mediterrâneo.

A escolha do local para a estação do caminho de ferro, parece ter obedecido apenas à conveniência de aproximar o mais possível a estação da cidade.

Esta circunstância que é para atender com relação aos passageiros que façam este trajecto a pé, prejudica grandemente o transporte de passageiros em comum em carros de carreira, que ha de vir a estabelecer-se; nenhuma economia traz ao transporte das mercadorias um encurtamento de 100 ou 200 metros no trajecto.

A pretendida necessidade de dotar a estação com cais acostáveis, chamando-lhe pomposamente estação marítima, é muito secundária.

O peixe que Lagos exporta pela estação de Portimão, é salgado em terra, em armazens apropriados e transportado para ali em carros. O mesmo sucederá quando houver estação em Lagos, porque se evitam muitas baldeações e despesas. Só quando esteja construído o porto de pesca com cais acostáveis a barcos de vapor que transportem do mar o peixe vivo em tanques que se adaptam à expedição pelo caminho de ferro; ou quando outras mercadorias trazidas do interior tenham de ser exportadas pela via marítima, haverá necessidade de trazer a linha ferrea para junto aos cais. Hoje não se dá isto, e não convém portanto sacrificar à construção da estação no meio da Ria, outras vantagens de maior vulto; tanto mais que para o tráfego que hoje ha a esperar basta a caldeira que se projecta junto da linha nos terrenos da margem esquerda.

Com a mudança da estação resultam para a cidade em geral e suas indústrias e comércio, vantagens incalculáveis, pelo aproveitamento da Ria e da Meia-Praia.

A Construção do caminho de ferro fará grandes economias com o encurtamento da linha, com a supressão do revestimento de aterro da estação e fundações para o edifício da estação e outras dependências, e com redução da superfície a expropriar pelo aproveitamento da praia.

Outras vantagens são:

Redução sensível do tempo para a conclusão dos trabalhos; facilidade de prolongar a linha para seguir pela região do Cabo de S. Vicente para Aljezur e Valle do Sado, melhoria do acesso à estação, separando o tráfego das mercadorias do movimento dos passageiros, etc.

Os terrenos marginais banhados hoje pelas marés na Ria de Lagos, devem ser conquistados. Os da margem direita, porque constituem um foco d'infecção: os da margem esquerda, porque se prestam a edificações com fins comerciais.

A estação no meio da Ria tal como está projectada, não permite a regularização das margens, segundo o curso natural que as águas seguem, orientadas pelos pilares da ponte velha da estrada para Portimão: este curso está indicado pelos canais que elas abrem no leito da Ria.

O aterro da estação será uma barragem à corrente que dificilmente se manterá intacta por occasão das cheias ou das marés vivas, necessitando por isso de um forte revestimento em toda a sua extensão; essa barragem produzirá uma alteração profunda no regime da ribeira, sem se poder prever que direção ella tomará, nem se continuará a oferecer, às pequenas embarcações de pesca, o abrigo que hoje lhes dá.

Os terrenos da margem esquerda da Ria ficarão desvalorizados por terem na frente, do lado da cidade, em toda a sua extensão, a linha ferrea. O acesso a esses terrenos só poderá fazer-se pela ponte e estrada da Albardeira, ou atravessando a linha e a estação. A mesma desvalorização se dá nos terrenos da Meia-Praia. Naturalmente estava indicado colocar a linha a um dos lados d'essa extensa faixa. Na orla exterior, do lado do mar, não, pelo movimento constante das areias; junto das propriedades estabeleceria uma natural separação entre estas e os terrenos do Estado, deixando toda a praia desembaraçada.

Um outro inconveniente importante que resulta de se colocar a estação no meio da Ria: até hoje o acesso à praia de S. Roque é longo e difícil; construído o dique de acesso à estação, por elle se fará essa comunicação para a praia com toda a comodidade. Mas é a jazante d'esse dique que se projecta o cais acostável da estação para o movimento marítimo. Compreende-se as dificuldades que resultarão, tanto para o serviço de carga e descarga dos vagões, como para o movimento para a praia, esse desafogo ha tanto tempo ambicionado, de se fazer esse trânsito por um

espaço tão acanhado. Tambem julgamos insuficiente para o movimento que ha a esperar na estação, a largura de 6 metros dada ao dique, não tendo a estação outra comunicação com a cidade ou com os terrenos em volta. Retirando a estação para o terreno firme da margem, não só se poderá separar o serviço de passageiros do das mercadorias, dando a este uma comunicação especial, como poderá evitar-se a construcção da ponte definitiva no dique, substituindo-a por uma ponte provisoria de madeira, que só dê passagem a viaturas ligeiras; quando se construa o porto interior, se fará a construcção da ponte definitiva, então com as dimensões appropriatedas ao movimento futuro do porto de pesca e movimento na Meia-Praia.

Resumindo, podemos dizer que os inconvenientes que resultam da estação no meio da Ria, são:

(a) Prejudicar a construcção d'um porto de pesca, em boas condições, cujo valor e importancia no desenvolvimento commercial e industrial da cidade são incalculaveis;

(b) Desvalorizar os terrenos que hoje são banhados pelas marés, não deixando executar o plano de melhoramentos esboçado;

(c) Cortar em diagonal a praia de S. Roque não permittindo a melhor utilização d'esse enorme traço de terreno onde se pôde formar uma nova cidade com largas avenidas, bellos jardins, parques, edificios publicos, etc.

Em oposição, a mudança da estação para o local acima indicado, além da suppressão d'aquelles inconvenientes, tem mais as vantagens seguintes:

(1) Economia resultante do encurtamento da linha;

(2) Economia resultante da suppressão do revestimento de todo o aterro da estação;

(3) Economia resultante da suppressão das fundações em estação ou ensoleiramento geral de beton armado para edificio da estação e demais dependencias;

(4) Reducção das expropriações para o recinto da estação, que passa em grande parte para os terrenos da praia;

(5) Exploração facil de agua potavel que se encontra em qualquer ponto da margem e não no meio da Ria;

(6) Menor volume de aterro no recinto da estação por ser o terreno da margem de cota mais alta;

(7) Melhorar o accesso á estação, separando o movimento dos passageiros pela frente, do serviço das mercadorias;

(8) O alargamento futuro da estação, a ser necessário, encontra terrenos em optimas condições de local e de preço;

(9) Facil ligação do caminho de ferro com a costa maritima, sem prejudicar o porto interior;

(10) O prolongamento do caminho de ferro é facil, cortando a Ria em local mais apertado, podendo seguir ou para a direita, pelo Paul e Bensafrim para Aljezur, ou para a esquerda pela Fonte Coberta, Luz e Villa do Bispo, approximando-se do Cabo de S. Vicente. Com todos estes fundamentos esperam os signatarios que seja attendida a sua petição, que se reduz a: — não construir a estação no meio da Ria, mudando-a para o local que se lhes afigura o mais appropriatedo, na margem esquerda.

Lagos, 4 de Novembro de 1913.

Todos sabem que nunca são demais os estudos do traçado de caminhos de ferro. Ninguem pôde ter a pretenção de ter attingido uma solução absolutamente perfeita e insusceptivel de melhoria. Chega-se por vezes no decurso da construcção a abandonar trabalhos de valor já feitos, porque estudos posteriores mostraram a possibilidade de uma variante vantajosa.

Portanto ao exame da variante proposta pelo Sr. Leotte Tavares nem sequer se pôde objectar que seriam prejudicadas por ella obras já existentes.

Examine-se o problema com attenção e imparcialidade, fechando os ouvidos á gritaria dos procuradores encartados dos interesses locaes, quando obedecam á paixão politica, em assumptos em que só tem voz a competencia technica e a conveniencia publica.

O caso vale bem a pena, pelo dinheiro que se pôde poupar e pelas ensanchas que se deixam ao futuro alargamento da cidade.

E' possivel que um afastamento de 200 metros da estação cause funda perturbação e enormes prejuizos á intensa vida commercial de Lagos. Que se discutam lá os metros, como no recinto d'uma grande cidade os kilometros, é uma questão de escala.

Que se resignem os habitantes dos bairros excentricos de Lisboa a ter a estação do Rocio a alguns kilometros da casa, comprehende-se; mas que os Lacobricenses, em vez de 300 andem 500 metros, isto é, que gastem mais 20 segundos para chegar á estação, é uma violencia insupportavel!!

Não venha a succeder como com a famosa ponte do Seixal, em que as imposições locaes poderam mais que os pareceres concordantes dos technicos competentes e fizeram vingar uma solução absurda, á custa do dispendio inutil de muitas dezenas de contos.

Portanto deixe-se o estudo da questão ao exame attento, e sem prevenções, de quem por dever do cargo tem que o fazer, convindo que os gansos do Capitolio, de Lagos, os deixem desempenhar sossegadamente a sua missão.

São esses os nossos votos sinceros.

J. Fernando de Souza.



A CONQUISTA DOS ALPES

(Continuação)

O Simplon

O grande resultado alcançado pela linha do São Gotthardo, levou a que se resuscitasse o velho projecto da perfuração do Simplon para fornecer outra ligação entre as redes da Italia e da Suissa, sem passagem pelo território francez. Tanto se escreveu sobre a historia d'este grande emprehendimento, que é desnecessario fornecer mais do que os factos principaes. A convenção que auctorizou a construcção do tunnel assignou-se em novembro de 1896. Tendo em consideração o comprimento anormal da perfuração e a altissima temperatura que se calculava, devida á grande profundidade do eixo, decidiu-se adoptar um novo systema de construcção, a saber: dois tunneis gemeos de tracção simples á distancia de 17 metros de eixo a eixo, e ligados entre si por galerias transversaes de 200 em 200 metros. Os dois tunneis deviam avançar ao mesmo tempo, mas, para começar, só se alargou um até á secção natural. Começaram os trabalhos tanto da Suissa como da Italia em 15 de agosto de 1898. As duas galerias de avanço encontraram-se em 24 de fevereiro de 1905 e o tunnel abriu-se á exploração em 1 de junho de 1906. A extensão do Simplon é de 19.730 metros e o seu ponto mais elevado fica apenas a 705 metros acima do nível do mar. As rampas de accesso ao tunnel são faceis, a subida até ao nível mais elevado do lado da Suissa é de 1 por 500 e de 1 por 143 do lado da Italia. O tunnel de leste é o que se explora, e as suas dimensões são: altura do nível do carril á chave do arco 5^m,50; largura maxima, 5 metros, largura minima 4^m,50. Ainda não principiou o alargamento do segundo tunnel. Este mede 7^m,44 quadrados na secção transversal ou em numeros redondos 2^m,44 de altura por 3^m,05 de largura.

Apenas foram necessarias linhas de accesso ao Simplon do lado da Italia, de modo a ligar Iselle com Domo D'Ossola, 19.567 metros de comprimento, e uma nova linha directa de Domo D'Ossola a Arona passando ao longo na margem oeste do lago Maggiore com 66.926 metros de extensão. A construcção da primeira linha constitui um pesado emprehendimento porque n'ella havia seis tunneis com uma extensão total de 7.376 metros e um d'estes o Caïrasca de 2.980 metros em helice, com raios de curvas de 190 metros e diferenças de altitude entre a entrada ao sul e a sahida ao norte de 93^m,50. O gradiente medio n'esta linha de accesso é de 1 por 52, mas ha secções com 1 por 40 de inclinação. Em quanto o tunnel do Simplon estava em construcção, decidiu-se dotá-lo com tracção electrica. Desde a data da abertura, os comboios locaes eram movidos electricamente entre Brigue e Iselle, mas passado algum tempo poseram-se de parte as locomotivas a vapor tanto para passageiros como para mercadorias. A tracção electrica extende-se de Iselle a Domo D'Ossola.

O Loetschberg

O caminho de ferro de Loetschberg, que principiou em outubro de 1906, é a sahida natural do tunnel do Simplon

para o norte, ligando as linhas federaes suissas directamente com a rede franceza da companhia de leste, perto de Delle e com as linhas do norte de França em Laon. No entanto, ainda não estão promptas as ligações melhoradas ao norte de Berne. Eventualmente ha-de ser o mais curto dos percursos que se haja de fazer através da França e da Suíça entre Calais ou Bolonha, e a arteria central da rede ferro-viaria italiana, que attingirá em Piacenza, d'onde parte a linha de Brindisi. Mais adeante se encontrará uma descrição do tunnel de Loetschberg e da sua abertura.

Outros tunneis

Em 1909 abriu-se um novo caminho entre Trieste e as regiões do norte dos Alpes austriacos, via Villach, Badgastein, Bischofshofen e Salzburgo. E' este um dos caminhos



Dupla raquette graças á qual a linha de Loetschberg sobe de 900 metros acima do mar até ao nível de 1.120 metros

de ferro alpinos mais audiosamente concebidos e está cheio de esplendidas obras de engenharia. Tem 24.944 metros de tunneis, os tres mais extensos sendo os de Tauern com 8.170 metros, de Karawanken com 8.545 metros e de Wocheiner com 6.334 metros.

Os tunneis de Tauern e de Karawanken são para dupla tração, ao passo que o Wocheiner consiste n'um par de tunneis de via unica. O ponto mais elevado da linha fica a 1.225 metros acima do nível do mar.

Por fim devem mencionar-se os dois tunneis suíssos nos Alpes, que não constituem estrada de penetração e portanto possuem unicamente significação local.

O tunnel de Ricken na nova linha entre Utznach e Wattwil tem 8.076 m. de comprimento, com bitola para via sim-

ples, cuja construcção se iniciou em 1904 e se concluiu em 1908.

A bocca do norte fica a 167 metros de altitude acima do nível do mar, ao passo que a do sul está sómente 166,7 metros mais abaixo.

Não obstante ha entre elles alguns pendores asperos. E' um facto que se experimentaram temperaturas elevadas, tanto na perfuração d'este tunnel como na do Simplon, enquanto se libertavam os gases infectos que se encontravam e de que se desembaraçavam pela ignição. Na bocca do Wattwil levou meses a queima d'estes gases. A propria linha tem apenas 16.093 m. de comprimento, mas é de grande importancia commercial, porque liga o valle populoso e trabalhador de Toggenburgo com o lago de Zurich e o Central Suíço. A tracção faz-se electricamente por meio de simples energia hidráulica n'uma estação geradora de 60.000 H. P. O nome do tunnel deriva da portella de Ricken.

O tunnel de Albula na linha de Albula reune Thusis com Engadine. Tem 5.880 metros de comprimento, em via simples de um metro de largura. Abriu-se á exploração em 14 de julho de 1903. O seu mais elevado nível fica a 1.869 metros de altitude, 609,58 mais acima do que o Arlberg, o mais alto portanto entre os da montanha. O tunnel que fica entre as duas estações de Preda e Spinas mede 5,20 de altura e 4,50 de largura. Os trabalhos começaram em ambas as boccas em 1898 e a perfuração completou se em 29 de maio de 1902.

O tunnel de Loetschberg

A linha de Loetschberg extende-se de Frutigen 24.140 metros ao sul de Thun até Brigue, no tunnel da linha do Simplon, e mede 74.045,90 de comprimento. A entrada do norte do grande tunnel fica perto de Kandersteg (1.219 metros) e a do sul em Goppenstein (1.206 metros) seguindo o alinhamento subterraneo via Shaffberg, o valle do Gastern e a portella de Loetschen.

O projecto primitivo previa um tunnel de 14.159 m. de comprimento, mas a desastrosa irrupção do rio Kander através da morena do valle do Gastern, em 24 de junho de 1908, obrigou a um desvio para evitar esta profunda morena. O alinhamento alterado acrescentou 804 metros ao comprimento do tunnel, que agora mede 14.534 metros e tambem o torna notável entre os tunneis alpinos em que mais de 15 por cento da sua extensão é em curvas. O Loetschberg é um tunnel para dupla via e o seu vertice fica a 1.242 metros acima do nível do mar.

Os pendores no proprio tunnel são de 1 por 143, subindo do norte, e 1 por 123 descendo para o sul. Estes dois gradientes teem quasi igual extensão.

22,5 por cento da extensão total da linha são em tunnel e um d'elles em Mittholz no valle do Kander, em helice.

A ligação sul da linha de Brigue a Goppenstein é um trabalho esplendido de engenharia. Todo o seu traçado é sobre ravinas e através de contrafortes de montanhas. A linha sobe 538 metros em 23.749 metros de extensão. Aqui ha 21 tunneis pequenos (nenhum helicoidal) com um comprimento total de 6.471 metros ao passo que as pontes e viaductos medem um total de 822 metros. O viaducto de aço sobre o valle de Bietsch tem 128 metros de comprimento e assenta sobre uma curva.

A secção media da ponte tem uma abertura de 144 m. assente sobre quatro pilares, primitivamente applicados a andaimes para aguentarem a obra que ficava avançada e em vão, ao passo que as aduellas do arco eram sustentadas por quatro eixos. A altura dos carris acima do fundo da ravina é de 182 m. Toda a linha foi destinada especialmente e equipada para a tracção electrica, sobre o principio superior de que a corrente ha-de ser gerada em duas estações hydro-electricas, uma de cada lado do tunnel.

Construiu-se a linha de modo que possa ser dupla com pequeno inconveniente para o tráfego; actualmente o tunnel de Loetschberg é tambem de via dupla entre as estações. Além de Früttigen e Brigue há mais sete estações, tambem um apeadeiro, e em cada uma d'estas paragens cruzamentos de via. A passagem em espiral tem 350 metros de comprimento. Em toda a parte o gradiente máximo é de 2,7 por cento (1 por 37). Em Früttigen e Kandersteg há installações para separar ou enlaçar os comboios por estarem limitados os pesos d'elles.

Analogamente a outras linhas ferreas suíças, esta é protegida com semaphoros e com signaes de paragem e discos, como signalamentos afastados. Os primeiros são em rotula com o braço apontando para a direita e inclinado para cima quando está livre. Os signaes distantes do disco estão pintados de verde e os discos giram desde a vertical até à horizontalidade quando na posição de poder avançar. Os avisos estão todos subordinados ao sistema

Durante a construcção d'esta obra nunca se fez uso de locomotivas a vapor e apenas das de ar comprimido, que tão bons resultados tinham dado n'outras obras nos Alpes. Os apparelhos para a compressão do ar ainda hoje trabalham na ventilação do tunnel de Loetschberg, como se vê na gravura que reproduzimos da entrada sul do tunnel. A casa que se observa à esquerda da gravura é onde estão installadas as machinas compressoras do ar para a ventilação do tunnel.

Embora seja mais pictoresco do que technico o valor da gravura que se segue, não podemos resistir ao desejo de a publicar para se ver como os homens do norte, ao realizarem um emprehendimento, sempre conservam o sangue frio de quem sabe que pela persistencia tudo se obtém. Aquelles mineiros que apertam as mãos e que há pouco ainda estavam separados por uma barreira de rochedos, mostram a confiança que tinham na obra que executavam; os que no plano da frente sustentam as lanternas



A Conquista dos Alpes — Encontro dos perfuradores, norte e sul, em 31 de Março de 1911

de cantonamento (*block-system*), excepto no tunnel de Loetschberg onde o encravamento e o seccionamento foram fornecidos pela Companhia Hasler de Berne.

Os carris são de 12 metros de comprimento e o peso de 42,04 kilogrammas por metro; estão firmados em dormentes de madeira com 16 travessas por carril, excepto nas estações, onde há 17 dormentes para o comprimento de cada carril.

A *Railway Gazette* termina o artigo que até agora se seguiu, explicando algumas das muitas gravuras que publica para intelligencia do texto que se refere à *Loetschberg-railway*.

Impossível seria reproduzir todas essas gravuras onde se avaliam as dificuldades d'esta obra, por isso apenas se dá uma da linha no valle de Kandar, com a dupla *rquette* que o traçado teve que fazer.

É notável a passagem em trincheira por cima do traçado em tunnel nas alturas de Fürstenmatt e o lacete em tunnel com 1.655 metros em Bunderbach. N'este troço a linha vai da cota 890 à cota 1.130 na entrada do tunnel de Riedschuk, que mede 1.524,15 de comprimento.

não são mais expansivos na sua expressão physionomica. Teem a noção do dever lealmente cumprido.

Se fossem meridionais, não patenteariam por esta forma a sua alegria, mas quantos teriam desistido, quantos procurariam atacar as ordens recebidas, quantos teriam malsinado as intenções com que eram dadas.

Por isso os povos do norte progridem, porque n'elles é grande a disciplina mental e innata a ideia do cumprimento do dever, ao passo que entre nós se discutem personalidades, como se esses *dx* que malsinam tivessem valor e como se os *dy* malsinados não fossem também suficientemente pequenos perante o progresso da humanidade.

Não vale com tudo a pena discutir sobre o que se faz lá fora e o que deixa de se fazer entre nós.

Lord Salisbury chamou-nos nação moribunda; indignámo-nos, barafustámos, mas não fizemos esforço algum para desmentirmos com factos o que chamámos um insulto, de quem era ao tempo o *premier* do conselho de ministros em Inglaterra.

De resto, já lord Byron nos chamava povo de escravos,

quando nos batiamos contra as hostes napoleonicas para defendermos os interesses da Inglaterra e ao mesmo tempo admirava o fidalgo castelhano, *proud castillian*, escrevia, admirando por certo a arrogancia com que não queriam entender-lhe a lingua cheia de *h h* aspirados e de *th th* sibilantes.

Não percamos todavia o tempo glosando sobre o que devíamos fazer, esperando que a geração que a esta se seguir terá a noção do dever que n'outros povos existe e que nós desconhecemos quasi todos, talvez pela muita vaidade que herdámos dos conquistadores da India, dos que aguardavam a nau dos *Quintos* para edificarem Mafra e mandarem pedrarias para Roma, ao passo que se compraziam no espectáculo das carnes rinchinantes nas fogueiras da Inquisição.

Mello de Mattos.





MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e pessoal

Atendendo a que os troços do caminho de ferro do Vale do Vouga, compreendidos entre Sarnada e Viseu, o primeiro entre os quilómetros 4 (proximidades do Rio Mau) e 18 (eixo da estação do Ribeiradio) e o segundo entre os quilómetros 67:800 e 79:100 (estação terminus de Viseu) das linhas da Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger, estão em condições de serem abertas à exploração provisória:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que sejam abertos à exploração provisória os referidos troços.

Paços do Governo da República, em 20 de Novembro de 1913.
— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que a alteração ao projecto aprovado por portaria de 31 de Maio último, proposta, pela Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger, para substituição de parte do atérro da avenida esquerda da ponte sobre o rio Vouga, ao quilómetro 52,85 do troço de Sarnada a Viseu na linha do Vale do Vouga, por dois arcos de 10,20 de abertura está em condições de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovada a referida substituição.

Paços do Governo da República, em 20 de Novembro de 1913.
— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.



A tarificação dos vagões

Em continuação d'outros artigos sobre este assunto, vem mais um, firmado pelo Sr. G. Allix, do nosso estimável colega parisiense *Journal des Transports*, e que com a devida venia transcrevemos:

«No nosso ultimo artigo sobre a pesagem, fizemos a exposição das considerações jurídicas que nos levam a considerar a pesagem das mercadorias como não sendo obrigatórias para as companhias de caminhos de ferro.

Vamos hoje examinar a questão de saber se a tara dos vagões, isto é a investigação do peso *em vazio*, pode ser imposta às companhias, quando elles ponham esses vagões à disposição dos expedidores, para serem carregados por elles.

Diremos imediatamente que nem os artigos 15.º e

26.º das condições geraes de applicação das tarifas geraes de pequena e de grande velocidade, nem o artigo 8.º das condições geraes de applicação das tarifas especiaes de pequena velocidade, applicaveis exclusivamente, como se sabe, à pesagem das mercadorias, fallam da tara preliminar dos vagões.

Não encontrámos texto algum tratando da questão da obrigação da tara.

Deve-se concluir que os expedidores devem conhecer o peso das mercadorias que expedem, visto que são obrigados a declará-lo, e que nunca se considerou que as companhias devessem ter, por qualquer forma que seja, uma pesagem publica. Sabe-se que a instalação dos instrumentos de pesagem para vagões, apparelhos incommodos e dispendiosos, exigindo vias especiaes, está limitada a determinadas gares.

Desde a criação dos caminhos de ferro, duas circulares ministeriaes apenas, se ocuparam da tara, uma remontando a 19 de junho de 1858 e a outra a 31 de maio de 1861. Ambas se encontram no Código dos caminhos de ferro L. F. 1905, p. 651. Nada mais existe, cremos nós.

A primeira circular dirigida ás companhias, que se seguiu ás queixas formuladas pelo commercio, relativamente ás diferenças que existiam entre a tara inscripta e o peso real dos vagões, limitou-se a indicar ás administrações dos caminhos de ferro, que seria facil remediar esse estado de coisas por meio d'uma tarificação frequente e periodica dos vagões.

As companhias comprehendiam isso, e tomaram imediatamente as medidas necessarias.

E' assim que, na sua resposta ao Sr. ministro das Obras Publicas, em novembro de 1858, ellas indicaram as medidas que tinham adoptado.

Todos os vagões de p.v., disseram elles, trazem exteriormente: 1.º a indicação do seu peso, quando vazios; 2.º a data da sua tara; 3.º o nome da estação que a effectuou; e as companhias acrescentaram que as operações da tara eram feitas d'uma forma permanente nas grandes gares que elles enumeravam e onde havia o cuidado de pesar de novo os vagões cuja ultima tara tinha mais de seis meses de data.

Faziam notar tambem que todos os vagões, sem excepção, eram tarados tanto á sahida das officinas de reparação, como depois de uma mudança de eixo e de rodas.

Esta resposta teve certamente como resultado dar uma satisfação ás legítimas preocupações do Sr. ministro das Obras Publicas. Temos d'isso a prova na sua segunda circular, transmittida d'essa vez aos funcionários da Inspecção dos caminhos de ferro. — Lê-se, com efeito, «que parece não ser por enquanto necessário forçar as companhias a terem regulamentos especiaes e uniformes».

O ministro das Obras Publicas recommenda simplesmente, que lhe sejam comunicadas todas as dificuldades que possam surgir, de futuro, entre os expedidores e as companhias, com respeito á exactidão da tara dos vagões e da verificação do peso das cargas por vagão completo, com o intuito de perscrever, sendo preciso, as medidas que por experiençia sejam julgadas uteis.

Desde essa epocha já longinqua, nada tem alterado o estado de coisas existente, que parece ter dado sempre e dar ainda satisfação a todos.

Tanto assim, que não encontramos coisa alguma sobre a questão da tara nos regulamentos ou na jurisprudencia.

Pode-se portanto dizer que a situação das companhias, sob este ponto de vista, é, em 1913, o que era em 1858, notando todavia que, em consequencia do desenvolvimento do seu trafego, as companhias tiveram forçosamente que multiplicar as suas operações de tara e que aumentar consideravelmente o numero das gares nas quaes d'uma forma permanente e diaria, as verificações são feitas.

O seu proprio interesse comporta a sancção natural da

exactidão das taras indicadas; d'outra forma multiplicar-se-hiam as falsas declarações.

A partir de 1912 vemos surgir as primeiras dificuldades judiciaes.

Antes d'isso, é preciso notar, o commercio não tinha formulado queixa alguma. Todavia, n'essa occasião, certos expedidores pretendiam que as companhias tinham obrigação sob a sua requisição, de pesar os vagões antes de se fazer o carregamento.

A tara que n'elles está inscripta é-lhes indiferente. Elles exigem uma tara especial para si, unico meio, dizem elles, de estarem certos da sua concordancia com a que o vagão indica.

Em 1 de março de 1912, um julgamento do Tribunal do Commercio de Clermont (Oise), admittiu como tendo fundamento o pedido que lhe era feito d'uma pesagem a cheio e a vazio do vagão transportador.

Mas notamos que o tribunal subordinou o direito do interessado à indicação preliminar feita pela Companhia, da hora mais favorável para se executar a operação, segundo as necessidades do serviço.

Deve-se convir que isto seria, pelo menos para as grandes gares, uma dificuldade pratica quasi insuperável, e d'ahi resultariam atrasos, e embaraços, de que, por causa da multiplicidade das operações e da obrigação de aguardar um momento propicio, os expedidores seriam os primeiros a sofrer os resultados.

Que nós saibamos, outros dois tribunaes tiveram igualmente que se ocupar do assumpto, mas resolveram-no por uma forma completamente opposta á do de Clermont (Julgamento do Tribunal de Commercio de Lille, de 18 de março de 1912, e julgamento do Tribunal de Commercio do Sena, de 20 de maio de 1913 (*Journal des Transports*, de 11 de maio de 1912 e 12 de julho de 1913).

O tribunal de Lille verifica, como nós o fizemos mais acima, o silencio absoluto, pelo que diz respeito á tara dos vagões, dos textos que se ocupam da pesagem. E assim não hesita em concluir que os regulamentos concernentes aos caminhos de ferro devem ser applicados estritamente, sem que seja permitido, sob pretexto de má interpretação, acrescentar arbitrariamente quaisquer obrigações. Vê-se bem que os magistrados consultores de Lille, como os do Sena, não fizeram mais do que conformar-se com a jurisprudencia que consta da *Cour de Cassation*, em matéria de transportes.

Esta sempre decidiu que as tarifas, textos legislativos ou regulamentares, devem ser applicados á letra, sem que seja permitido ao juiz extender ou restringir as prescrições fóra dos casos que n'elles sejam previstos, quer por interpretação, quer por analogia, ou sob pretexto do costume, da tolerancia ou da equidade. (*Cassation*, 16 de janeiro, 9 de maio de 1883, 13 de agosto de 1884, 28 de janeiro de 1885, 6 de janeiro, 27 de dezembro de 1886, 26 de dezembro de 1888, 6 de março, 11 de dezembro de 1889, 8 de dezembro de 1891, 4 de julho de 1894, 4 de maio, 15 de julho de 1897, 26 de janeiro de 1898, 16 de janeiro, 21 de março, 15 de abril, 25 de junho de 1899, 5 de fevereiro, 22 de maio de 1900).

Juridicamente, pôder admittir-se a obrigação das duas pesagens, uma a cheio, outra a vazio, ou vice-versa, quando o texto não falle senão n'uma pesagem?

Não o cremos, e é por isso que afirmamos que o julgamento de Clermont se pronunciou sem conhecimento da jurisprudencia da *Cour de Cassation*, e violando os artigos 15.^o e 34.^o das condições de applicação das tarifas geraes de p. v. (artigo 26 do decreto ministerial de 27 de outubro de 1900), dando-lhes a interpretação que esse julgamento lhes deu.

A sentença do Tribunal do Commercio do Sena, que, como o de Lille, não admittiu o pedido de pesagem, a vazio, dos vagões, é fortemente motivada.

Ella declara, que, desde o momento que o expedidor

não tem o direito de exigir a pesagem á partida, não tem a *fortiori*, o direito de exigir a pesagem, a vazio, do vagão, visto a determinação da tara, porque a tara é uma constante por elle conhecida á partida.

E, acrescenta, tendo o destinario á chegada, por meio da pesagem total do vagão, a possibilidade, deduzindo essa constante, de verificar se existe falta na expedição, não tem fundamento o pedido á companhia da pesagem a vazio do vagão, visto que essa pesagem se torna inutil.

Com efeito, tem que se reconhecer, que, se a tara indicada no vagão não se destinasse a fazer fé, á vista do publico, do peso dos vagões, não se poderiam explicar as circulares ministeriaes de que fallamos, nem a utilidade da inscrição da tara nos vagões.

Seja como fôr, segundo o princípio de que, em matéria de tarifas, não pôde existir obrigação alguma que não seja formalmente imposta por um texto, nós atemo-nos á theoria dos julgamentos dos tribunaes do Sena e de Lille, como sendo a mais jurídica.

Para terminar, notaremos, que, no seu numero de 1 de novembro de 1913 (pagina 162), o jornal «*Le Syndicat National et Mutuelle - Transports Réunis*», declara igualmente aprovar estas decisões.

A these é a que, com efeito, elle sempre sustentou com bastante fácturidade, tanto pelo que respeita á não-obrigação das companhias de caminhos de ferro de procederem á pesagem das mercadorias á saída, como pelo que respeita á não-obrigação de procederem á tarificação dos vagões».

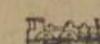


Excursão a Guadalupe

A Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal e do Oeste de Espanha, distribuiu um primoroso folheto de reclamo ás excursões de Madrid ao Mosteiro da Senhora de Guadalupe, com paragem na estação de Oropesa, que é a mais proxima do dito mosteiro, na linha de Madrid a Cáceres.

Traz o folheto optimas gravuras representando varios aspectos do mosteiro, como o pateo e claustro, o *lavatorium* ou pia baptismal, o sepulcro dos Fernandez de Velasco, o *tenebrarium*, o côro, o relicario, a pagina de um livro choral magnifico do seculo XV, varias peças do thesouro da egreja, etc., etc.

A excursão é pois curiosissima, os preços resumidos, n'elles incluidas as refeições, e tudo nos leva a crer que não perderão o seu tempo os nossos assignantes que a essa excursão se dediquem, ao passarem por Madrid.



A Casa R. Wolf

Esta respeitável casa constructora de machinas, de «Magdeburg-Buckau», inventora da construcção de semi-fixas e de locomoveis de vapor sobre-aquecido, voltou a obter varios e notaveis exitos nas exposições internacionaes effectuadas no anno actual. Com as suas grandes semi-fixas Compound de vapor sobre-aquecido, com a novissima distribuição privilegiada «R. W. V.», obteve o Sr. R. Wolf, na exposição de Adria, de Vienna, assim como na exposição do ramo de construcções de Leipzig, as maiores recompensas, a saber: uma medalha de ouro e o premio oficial do Reino de Saxe. Em Komotau (Bohemia) alcançou o Sr. R. Wolf com as locomoveis de vapor sobre-aquecido e as machinas trilhadoras, dois grandes premios, uma medalha de ouro, com diploma especial, e a medalha de prata do Governo.



Gazeta dos Caminhos de Ferro

Compram-se n'esta Administração exemplares do n.º 613 de 1 de Julho.

VIAGENS E TRANSPORTES

Interrupção no Norte de Hespanha

Desde o dia 21 está interrompida a circulação directa de comboios entre a Hespanha, e portanto Portugal, e a França pelo Pyrenéo Occidental.

O desmoronamento de uma parte do tunnel de Brincola, causado pelas chuvas torrenciaes d'este mez, cortou a linha entre a estação d'este nome e a de Zumárraga, fechando as comunicações do norte com o sul, tanto pela linha principal como por Alsasua.

Bem razão teve quem, tratando da construcção da linha de Canfranc (que só estará prompta em 1915) a considerava da maxima importancia para assegurar a comunicação entre os dois paizes, no caso de interrupção da via Madrid-Irun.

O tunnel de Brincola é um dos 14 tunneis, na extensão total de 7.351 metros, e cremos que o mais extenso, 2.953 metros, pelo qual a linha, indo do sul, desce o lindo valle do Urola, depois de, no 2.º tunnel, ter attingido a sua maior altitude.

A companhia do Norte d'Hespanha providenciou, como poude, para o seguimento dos passageiros e do correio, fazendo-se a comunicação desde Miranda del Ebro pela linha de Bilbau, onde os passageiros trasbordam, na mesma estação, para a linha de via reduzida, que, por Amorebieta-Durango e Málzaga, vae a S. Sebastião. Ahi o trasbordo tem que fazer-se, em autos, através da cidade, porque a estação da linha dos Cantabrios é ao sudoeste e a do Norte ao sueste, distantes um bom kilometro.

Em S. Sebastião toma-se a linha ordinaria. Esta mudança de itinerario atraza a viagem, de forma que os passageiros só teem chegado a Paris ás 2 h. 15 da tarde.

A interrupção tem durado alguns dias, e por isso as companhias fazem as devidas reservas, pela forma seguinte:

Passageiros e bábagens. — A venda de bilhetes para França e para qualquer ponto de Hespanha álem da estação de Alsasua, situado na referida linha, é feita sob reserva de sujeição a trasbordo ou mudança de itinerario que ficará de conta dos passageiros, tanto pelo que se refere ao seu proprio transporte, como ao das suas bagagens.

Remessas em grande e pequena velocidade. — Até novo aviso não são aceitas a despacho quaisquer remessas de grande e pequena velocidade para mais álem de Alsasua.

No sentido descendente, o serviço tem sido feito da seguinte forma: como o comboio vindo de França chega a S. Sebastião á meia-noite, hora imprópria para o trasbordo, os passageiros passam a noite no comboio, parado alli, e só pela manhã seguem á linha cantabrica, partindo ás 9,25 da manhã para chegarem a Bilbau ás 12,33. D'ahi partem, no material do Sud, ás 3,46 da tarde, chegando a Miranda ás 7, onde o comboio espera a sua hora de partida regular, 3,55 da noite.

A propósito diremos que muito bem informados andam os que se fiam nos nossos jornaes de grande informação!

Um d'esses colossos teve a boa ideia de consultar um passageiro que vinha de Paris, no *sud-express*, e que, ignorante dos factos, lhe disse coisas que elle serviu aos seus leitores como a mais genuina verdade!

Nada menos de que: que o tunnel avariado tem 7 kilometros (!) quando esta é a extensão total de todos os 14 tunneis d'aquella serie; que dentro d'elle outro comboio, de mercadorias, ia abalroando o *sud-express*, que os passageiros vieram desde Lumarraga (deve ser Zumárraga) até Medina, quando aquella estação fica álem da interrupção.

De sua conta tambem o bem informado colosso diz que o comboio ascendente segue *em via reduzida* de Miranda a Bilbau!

A' ultima hora nos consta que, na proxima semana, deve ficar já restabelecida a circulação.

Transportes de peixe em Portugal

Como o leitor deve ter visto por um excerpto d'uma interessante carta de Mr. Mouzie, ao ministro das Obras Públicas de França, que publicámos no nosso ultimo numero, nem tudo quanto se passa n'aquella grande e florescente nação no que respeita a serviços ferro-viarios, nos deve servir de exemplo.

Como se vê d'essa carta as companhias de caminhos de ferro exigem, em regra, tres horas de antecedencia á partida dos comboios, para a entrega das remessas de peixe, havendo até estações, como Cherburgo, em que esse prazo se eleva quasi a sete horas, o que, para uma mercadoria, como o peixe, de facil deterioração, não é positivamente um ideal.

Em Portugal, onde a má lingua, em regra, não permite que haja seja o que fôr de melhor que no estrangeiro, esse prazo é felizmente muito mais reduzido.

Assim é que, nas estações das companhias portuguezas, expedidoras de peixe, as remessas d'esta mercadoria são aceitas a despacho até uma hora antes da partida do comboio por que hajam de seguir, e ás vezes até sucede que um retardatario que chega um pouco depois d'esse prazo, não deixa por isso de ver seguir a sua remessa pelo primeiro comboio, graças ao empenho que a Companhia e o seu pessoal mostram em querer bem servir o publico.

Comboios rápidos Lisboa-Madrid

A partir de hoje é ampliada á 2.ª classe, em todo o percurso, o serviço de comboios rápidos (n.ºs 151 e 152) entre Lisboa e Madrid.

Ha muito que esta medida era esperada com anciadade, pelo que decerto será recebida com regosijo por essa grande parte do publico que, não dispondo de grandes recursos, necessita de amiudadas vezes viajar entre as duas capitais.

Etiquetas á prova d'água para saccos, cestos, etc

Com o fim de evitar quanto possivel as trocas e extravios de volumes, resultantes da queda dos rotulos, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta acaba de publicar um aviso recommendando a conveniencia do emprego de etiquetas de madeira ou de cartão á prova d'água

Carga e descarga de vagões completos

A exemplo do procedimento adoptado pela Companhia Portugueza, relativamente á restricção dos prazos para a carga e descarga de vagões completos nos meses d'agosto a dezembro, ambos inclusivé, e cujas disposições entraram em vigor no dia 24 do mez findo, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, publicou um aviso estabelecendo a partir da mesma data eguaes disposições, em todos os volumes, taes como fardos, saccos, cestos, etc., em que não é facil a fixação dos rotulos.

Nas estações da Companhia encontra o publico á sua disposição, etiquetas á prova d'água aos preços de 1 centavo por duas etiquetas, 3 centavos por cada 10.

Essas etiquetas devem ser preenchidas pelos expedidores com letra bem legivel e com todo o cuidado, para que as indicações n'ellas previstas não sejam alteradas por falta de attenção aos seus dizeres.

isto é, a redução de 3 horas do prazo de carga ou descarga dos tres primeiros vagões de cada semana, e ás 2 horas seguintes para um novo grupo de 3 vagões da mesma remessa.

Como na C. P. são elevados ao dobro os prazos para as seguintes mercadorias, quando transportadas a granel: adubos, areia, azulejos, batata, barro, cal, carvão, cebollas, fructas, garrafas, ladrilhos, loiça, mineral, sal, sucata, tubos, terras e tijolos.



Carros electricos de Lisboa

O Seculo dava ha dias a sensacional informação de que as negociações entre a Comissão administrativa do Municipio e a Companhia Carris estão em via de conclusão e que «d'ellas advirão, segundo consta, vantagens apreciáveis para o publico».

Enumerando-as, diz que

... os passes dos assignantes passarão a servir em todas as linhas já construídas e n'aquellas que porventura se construam, incluindo as que vieram substituir os antigos elevadores. A base para zona, que até agora era de tres centavos, passará para dois, sendo algumas zonas alargadas e resumidos os preços das carreiras Rocio-Lumiär e Rocio-Bemfica.

«Tambem nos consta que se construirão as linhas do Chiado, ruas da Prata, Fanqueiros, Castello, Alto de S. João, Alto do Pina e a linha ligando Bemfica a Campolide.

«Da mesma maneira se construirá uma linha pela Tapada para a Ajuda, melhoramento este por que os habitantes d'aquellas freguesias tanto se temem empenhado, como se ligará a Estrella a Alcantara pela rua de Santo Antonio e Fonte-Santa.

«No Chiado, tamhém segundo nos dizem, não se estabelecerão postes electricos, servindo os que alli já existem para a illuminación.

Por ultimo, regularizar-se-ha a situação financeira entre a Companhia e a Camara »

Parece-nos muita vantagem junta, dada por uma companhia que tem, até hoje, explorado as suas linhas da forma mais mesquinha, não fazendo a menor concessão ao publico.

E como estamos em periodo eleitoral de novos edis, a noticia parece tanto um reclamo aos bons serviços da actual Comissão, que a deixamos de molho, até ver.

Não obstante, declararemos que se tal se realizasse, do que, repetimos, duvidamos, isso nos faria mudar a nossa attitudem, para com a Companhia Carris.

Tolerariamos até a passagem dos carros pelo Chiado, se o sacrificio d'essa arteria fosse compensado com benefícios para toda a cidade.

E ainda, embalados n'esse doce sonho de ver reduzidas as tarifas, caríssimas e injustificaveis, que a Companhia mantem, diríamos que estamos convencidos que a redução do preço de 30 para 20 réis nas zonas lhe daria muito maior lucro á do que ella suppõe ter de prejuízo.

Entre o preço de 20 e o de 30 réis ha effectivamente a diferença de uns magros 10 réis, mas na pratica essa moeda tem um valor importante.

O equivalente de 20 réis é o que, em toda a parte, se cobra por uma passagem em carro de carreira urbana — mesmo em enormes distancias, e até, algumas vezes, com correspondencia d'umas para outras linhas, como aqui temos demonstrado. E' uma moeda só; pouco representa para quem tem que andar de um para outro ponto n'uma cidade; dá-se sem esforço.

Trinta réis já é diferente. Não se pagam para subir a rua do Alecrim, e menos se paga, como hoje, 40 réis para ir do Caes do Sodré a S. Roque.

Posesse a Companhia as zonas interpolares, Caes do Sodré a S. Pedro de Alcantara a 20 réis — e é menos de um kilometro — e veria se alguém fazia a subida a pé e muito menos a descida. E por esta forma haveria publico para encher os carros; a Companhia, com pequeno sacrificio, augmentaria as carreiras, e teríamos assim, um ser-

viço completo de carros electricos, que hoje, com intervallos de 10 em 10 minutos, deixa muito a desejar.

A correspondencia de umas para outras linhas deveria fazer-se tambem, embora pagando-se o minimo de duas zonas, 30 reis; ou melhor, pagando mais uma zona sempre que o passageiro passasse de um a outro carro.

Quem hoje tem que ir, por exemplo, de S. Roque para a rua 24 de Julho ou para a Ribeira Velha, tem que gastar 70 réis. E' caríssimo; não gasta. No primeiro caso prefeira caminhar a pé; no segundo segue ao Camões a tomar o carro por 30 réis até á Praça do Commercio e faz o resto do caminho a pé, no que a Companhia não tem vantagem.

Quem vem da avenida Fontes para o Rato, menos de um kilometro, paga 60 réis, e ainda tem que fazer a pé o trajecto entre a Rotunda e a rua Alexandre Herculano. Seria logico e justo, para estes casos, alongar a zona até em frente d'esta rua, e com uma correspondencia de 30 reis, o publico tomaria o carro e ficaria satisfeito.

E se é certo que a Companhia está resolvida a reformar o seu serviço, renovamos o nosso pedido, que tantas vezes temos feito (até pessoalmente, aos seus directores) para que, além de simplificar os letreiros, tornando-os mais legíveis a distancia, se designem os carros por grandes numeros, na frente e lateraes, illuminados á noite por transparencia ou reflector; e até seria possivel, pela combinação de duas luzes de cor diferente, indicar a sua direcção.

E é tão facil! As carreiras são já numeradas, de 1 (Rocio-Bemfica) a 17 (Gomes Freire-Graça) por meio de uma pequena placa de serviço. Pôr esses numeros n'um quadro triptyco, no alto do carro, de maneira a ver-se, a distancia, não só da frente mas dos lados, seria uma comodidade para o publico e uma grande vantagem para a Companhia.

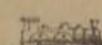
Muitos casos ha em que, ao desembocar-se de uma rua onde ha paragens, vemos um carro e não sabemos para onde elle vai. Quando conseguimos ver-lhe o letreiro já elle tem passado a paragem. O passageiro fica desapontado e, se ia para perto, vae a pé e a Companhia perde.

A simplificação dos letreiros impõe-se; e n'esse ponto, a Companhia, pelo contrario, tem-os complicado.

Antigamente designava: Avenida, Rato, Príncipe Real; hoje designa Pr. do Marquez de Pombal, Pr. do Brasil, Pr. do Rio de Janeiro. Porque não poz, simplesmente: M. Pombal, Brasil, R. de Janeiro? Bem se sabe já que os carros não fazem competencia aos transatlanticos. R. Gomes Freire ficaria bem G. Freire, como o Intendente não se designa por largo, a Estrella por praça, etc.

São estes detalhes pequenas coisas com que a Companhia pôde ser agradavel ao publico, e n'isso tambem ella lucra, porque a sympathia publica, para empresas d'este genero, é sempre um grande elemento de prosperidade.

Por fim, a Comissão camararia resolveu, em sessão de 27, que as conclusões das negociações com a Carris ficassem para a futura Camara. Quer dizer: Votae em nós e trataremos de vós. Bem o dissemos nós, acima...



O Centenario da Locomotiva

Cahindo este anno o centenario da introdução comercial da locomotiva, applicada á tracção sobre carris, aproveitamos o ensejo para transcrever um minucioso artigo, que sobre o assumpto publicou o nosso estimado collega madrileno «Gazeta de los Caminos de Hierro».

«Já depois da invenção da machina a vapor, haviam os seus inventores trabalhado, com mais ou menos exito, no problema de conseguir-se que um vehiculo podesse ser impellido pela força do vapor; porém os fracassos foram repetidos, e estava reservado a Richard Trevithick, nota-

vel engenheiro de Cornwall, resolver este problema mechanico, nos primeiros annos do passado seculo. O tipo de machina a vapor em voga por aquella epocha, era o de balanceiro grande de Watt, com o qual se empregava uma pressão de vapor muito baixa, e fundava-se no vacuo obtido, condensando aquelle n'um recipiente, que requeria o emprego da agua fria. A ideia de Trevithick era empregar o vapor a alta pressão, e, dispensando o vacuo, enviá-lo para a atmosphera depois de realizada a sua função. Eliminou a roda do balanceiro, pondo tambem a machina fóra da accão directa, e por conseguinte tão livre que podesse servir em qualquer posição que não fosse necessariamente fixa. Em 1802 registou a applicação d'esse motor «puffer», como lhe chamou, para os carros a vapor, e não teve que esperar muito tempo pela oportunidade de demonstrar o que poderia conseguir-se.

Eis como se passaram os factos.

O Sr. Samuel Homphray, proprietario do fabrica de ferro Penydarren, da Nova-Galles do Sul, comprehendeu o alcance do invento de Trevithick, e apostou 500 libras esterlinas com o Sr. Hill, das fabricas de Plymouth, em como poderia substituir os cavallos pela locomotiva a vapor, levando carregamentos de ferro dos fornos, e por meio do tremvia, até Navigation House, a mais de nove milhas de distancia, e voltando com os carros vazios.

Trevithick poz-se immediatamente a trabalhar para o Sr. Homphray, e em 1803 construiu uma pequena locomotiva, que, apesar de todos os seus desfeitos, deu resultados satisfactorios.

O inventor, comquanto construisse outras machinas, foi pouco animado nas suas tentativas, e, sem duvida por esse motivo, abandonou os seus trabalhos, dedicando-se a outros que pareciam offerecer mais amplo campo ás suas aptidões, abrindo-lhe tambem caminho para maiores recompensas pecuniarias.

A questão do transporte mechanico permaneceu estacionaria, até que chegaram os ominosos tempos de 1812. Por essa epocha, as contribuições extraordinarias para custeio das guerras napoleonicas, e a elevação do preço dos generos de primeira necessidade, tornaram quasi impossivel manter em exploração as minas situadas a cinco milhas do Tyne, aonde devia levar-se carvão para depois ser expedido em lanchas. Em 1812, o Sr. Blackett decidiu, em vista da situação, experimentar mais uma vez se não se poderia fazer alguma coisa com a machina a vapor, para cujo fim deu ordem ao Sr. William Hedley, gerente da mina de carvão, para que emprehendesse trabalhos n'aquelle sentido. Os engenheiros da epocha supunham que uma roda de aro lizo resvallaria sobre carris tambem lizos, com carga maior ou menor, apesar do Sr. Trevithick haver demonstrado o contrario. Pouco convencidos da verdade dos factos, por muitos ignorada, recorreu-se a diversos sistemas de carris dentados, registados e experimentados em 1811 e 1812.

Não obstante, o Sr. Hedley não foi da mesma opinião, e começou a construcção da locomotiva primitiva, pouco mais ou menos, e que possuia um cylindro horizontal simple e uma roda volante, com a caldeira de ferro fundido atravessada por um tubo recto, tambem de ferro fundido.

O resultado, se bem que não possa dizer-se que fosse um verdadeiro desastre, foi comtudo de pequeno exito, principalmente porque a capacidade geral do vapor era insufficiente. Procedeu-se á construcção de outra machina, que començou a funcionar pelo meado de 1813, demonstrando-se que podia rebocar até 8 vagões carregados, á razão de quatro ou cinco milhas por hora, isto é, mais rapidamente do que se poderia obter com o emprego de cavallos, e, segundo se demonstrou, muito mais economicamente.

Estes resultados motivaram a construcção de mais machinas, entre ellas á chamada «Puffin Billy», que se conserva em South Kensington, comquanto restem duvidas sobre se seja a original ou outra de data mais recente.

A' vista d'estas extraordinarias machinas, arrastando carradas de carvão em frente da quinta de Jorge Stephenson, sentiu-se este indazido, em 1814, a dedicar-se á construcção de locomotivas para minas.

Após o exito alcançado pela locomotiva para a tracção de mercadorias, só faltava um passo para applicá-la ao transporte de passageiros, o que se não conseguiu logo por forma a ultrapassar-se a velocidade da diligencia, até que veiu a invenção da caldeira tubular, na celebre machina «Rochet», que appareceu no caminho de ferro de Liverpool a Manchester, em 1829.

D'ahi provem o caminho de ferro hoje conhecido, e cuja paternidade compete em justiça ao immortal Stephenson.»



Relatorio geral da Administração dos caminhos de ferro do Estado — II Parte

Para facilitar aos estudiosos as investigações sobre as linhas do Estado julgámos conveniente reproduzir o sumario dos assumptos versados nas 390 paginas da II Parte do Relatorio, a que nos referimos n'um dos numeros anteriores.

Considerações preliminares.

I—Organização dos serviços de contabilidade.

II—Orçamentos.

III—Extensão das linhas exploradas e percurso dos comboios.—I

Extensão das linhas em exploração.—II Percurso dos comboios.

IV—Receitas e despesas.—I Receitas: a) Impostos.—b) Receitas do tráfego.—c) Receitas fóra do tráfego.—II Despesas.—III Receitas liquidas.—IV Despesas d'estabelecimento.—V Contas de thesouraria.—VI Contas.—VII Conta corrente com o Thesouro.

V—Fundo especial.

VI—Operações de credito.—I Emprestimo de 1903.—II Emprestimo de 1904.—III Emissão de 1905—IV Adeantamentos pelo Thesouro: a) Adeantamento de 2 000:000\$000.—b) Adeantamento de 1.000:000\$000.—V Emprestimo de 1.600:000\$000, feito pela Caixa geral de depositos.—VI Emprestimo de 1909.—VII Amortização complementar de obrigações.—VIII Emprestimo de 1910.—IX Emprestimos municipaes: a) Emprestimo de Aldegallega.—b) Emprestimo de Montemor.

VII—Materias.—Carvão: Compras por intermedio de consules; Compras por Pinto Basto & C.º; Carvão do Cabo Mondego; Carvão de forja e coke; Fornecimento de carvão a diversas entidades; Experiencias de diversos carvões; Consumo de carvão; Azeite; Oleos mineraes; Travessas; Officinas de creosotagem; Madeiras; Carris e material de fixação; Tubos de caldeira; Impressos; Encerrados; Diversos; Direitos de importação.

VIII—Material circulante e fluvial e machinas-ferramentas.—I Material circulante: Locomotivas de via larga; Locomotivas de via reduzida; Automotrices; Carruagens de via larga; Illuminação, aquecimento e limpeza das carruagens; Ambulancias postaes; Vagões de via larga; Carruagens e vagões de via reduzida; Freios; Diversos.—II Material fluvial: Vapores de passageiros; Rebocadores; Lanchões; Guindastes; Material de dragagem; Diversos.—III Machinas-ferramentas e officinas: Sul e Sueste; Minho e Douro.

IX—Abastecimento de aguas—I Sul e Sueste.—II Minho e Douro.

X—Obras complementares.—I Sul e Sueste.—II Minho e Douro.

XI—Estações terminaes.—I Sul e Sueste: Estação do Barreiro; Barreiro a Cacilhas; Estação de Lisboa.—II Minho e Douro: Estação do Porto; Estação do Porto-A; Campanhã; Contumil.

XII—Estudos e construções.—I Minho e Douro: Regoa a Chaves, Regoa a Villa Real; Villa Real ao Ribeiro das Vargas; Ribeiro das Vargas ás Pedras Salgadas; Pedras Salgadas a Víago; Víago a Chaves; Linha de circumvalação do Porto; Alfandega a Leixões; Linha do Valle do Tamega: Livração a Amarante; Amarante a Cavez; Amarante a Celorico de Basto; Regoa a Villa Franca das Naves; Pocinho a Miranda; Valença a Monção e Melgaço.—II Sul e Sueste: Ramal de Portimão; Faro a Villa Real. A expropriação da Arrancada; Pias a Moura; Linha do Sado; Extremoz a Elvas; Extremoz a Villa Víosa; Villa Víosa a Elvas; Linha de Ponte de Sor; Evora a Mora; Mora a Ponte de Sor; Linha do Guadiana, Evora a Reguengos; Seixal a Cezimbra; Ramal da mina de Alvito; Ramal de Aldeia Gallega; Ramal de Montemor.

XIII—Classificação e concessões de linhas.—I Rede complementar do Norte: Mirandella a Bragança; Guimarães a Fafe; Alto Minho; Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva; Linha americana de Famalicão a Guimarães; Linhas complementares da do Porto á Povoa e Famalicão; Tramway da Lixa a Penafiel; Tramway electrico da Regoa a Lamego; Diversas linhas.—II Ligações com a rede hespanhola: — Despesas de fiscalização de linhas concedidas.

XIV—Estradas de acesso e pontes.—I Estradas de acesso.—II Pontes.

XV—Casas de habitação.

XVI—Trafego.—I Tarifas communs ás duas direcções.—II Sul e Sueste.—III Minho e Douro.

XVII—Passes e bonus: — Transportes da Casa Real.

XVIII—Caixa de aposentações e soccoros.

XIX—Diversos.

XX—Premio d'exploração.

XXI—Pessoal.

Notas: I O encargo da elaboração do relatorio.—II O carvão do Cabo Mondego.—III Renovação de via.—IV Dados estatisticos ácerca do trafego.—V Pessoal dos serviços centraes.—VI A extensão das linhas do Minho e Douro.

Quadro synoptico das receitas e despesas d'exploração.

” ” ” despesas d'exploração por kilometro de via e de trem.

Quadro synoptico do movimento da conta de materiaes.

” ” ” dos recursos do fundo especial e da sua applicação.

Quadro synoptico da distribuição do premio d'exploração.

tas de primeira e segunda classes, antigas 3; novas 2; de terceira classe, antigas 3; novas, grandes 2; pequenas 2, o que é material de mais para as exigencias do trafego.

As carruagens novas são todas forradas de chapas de ferro, o que é uma coisa obsoleta; em climas tropicaes de ha muito deixaram de se usar. Mesmo em Malange, as carruagens antigas são já forradas de madeira. Os compartimentos, sobre-tudo os de 1.ª classe, são acanhados. Teem os assentos muito proximos, difficultando a entrada e saída dos passageiros.

As tarifas do caminho de ferro de Malange para transporte de mercadorias são sensivelmente as do caminho de ferro de Ambaca. As tarifas de transporte de passageiros são diferentes. Ha tres classes para o transporte de passageiros, cujas taxas kilometricas são as seguintes; primeira classe, 40 reis por passageiro e kilometro; segunda, idem, idem, 30; terceira, idem, idem, 20.

No caminho de ferro de Ambaca as taxas são respectivamente: primeira classe, 80 reis por passageiro e kilometro; segunda, idem, idem, 40; terceira, idem, idem, 20.

Na terceira classe viajam indistinctamente passageiros europeus e indigenas, civilizados ou não; decente ou indecentemente vestidos. E' um espectaculo indecoroso com que é necessário acabar.

O caminho de ferro de Benguela tem só duas classes para passageiros europeus ou equiparados; aqui não precisa haver mais. Havendo só as duas classes, a economia que resultará para a exploração da linha será grande.

O governo da metropole mandou já aplicar este regimen ao caminho de ferro de Mossamedes. As tarifas para o transporte de animaes são pequenissimas.

Os generos de exportação: milho, fava, farinha de milho, ou mandioca, batata, feijão seco, ginguba e assucar colonial, pagam 30 reis por tonelada e kilometro, sendo porém o maximo cobravel 5\$000 reis na linha de Ambaca e 600 reis na linha de Malange ou seja um total de 5\$600 reis para o percurso total.

A tarifa applicada aos algodões é a seguinte: sementes de algodão, 20 reis; algodão não desgranado e fibras diversas, 30 reis; algodão desgranado, 50 reis».

Na Guarda. — Junto á estação d'esta cidade acaba de ser inaugurado um hotel, anexo ao restaurante, explorado pelo mesmo proprietario.

O novo hotel tem todas as commodidades e decerto trará bons interesses se o seu serviço for tão bom como o do bufete, que, na sua modestia, tem sido dos melhores do paiz.



Hespanha

Uma portaria do ministerio do Fomento, dirigida aos fiscaes do Governo junto das companhias ferro-riarias, determina que d'oravante se encarreguem os ditos fiscaes de resolver sobre quanta questões possam levantar-se entre o publico e as empresas, ácerca de tarifas de transportes.

Evitar-se-ha assim que as reclamações do publico sejam levadas aos Tribunais, pelo menos em muitos casos.

 A greve dos empregados da Companhia do tramway ou caminho de ferro economico de Manresa a Berga, exerceu grande influencia nas receitas do mez de outubro ultimo, que se elevam a 87.626,33 pesetas, contra 103.643,45 pesetas em igual mez de 1912, ou seja uma diminuição de 16.017,12 pesetas.

A forma anormal por que vem sendo efectuado o trafego, em consequencia da agitação do pessoal, latente desde começo do

O caminho de ferro tem actualmente carruagens mix-

ano, e que conduziu à greve recentemente planeada, não somente deteve o natural desenvolvimento d'aquelle, mas até o prejudicou sensivelmente, pois que a receita total desde 1 de janeiro a 31 de outubro accusa uma baixa de 102.031 pesetas.

Belgica

Ao Conselho communal de Antuerpia vae ser presente um projecto pedindo o estabelecimento de duas novas linhas de tremvias destinadas a servir principalmente o segundo, quinto e decimo bairros.

A primeira seguindo da extensa rua Looibroeck até á estação central, attingirá a extensão de 2.950 metros, 175 dos quaes serão aproveitados das linhas já existentes; a segunda linha, destinada a ligar o campo de Hesse á futura estação internacional que se ha-de construir ao cabo da avenida Plantin-Est, terá a extensão de 3.250 metros, 1.200 dos quaes aproveitados em linhas existentes.

Afastando a eventualidade da hasta-publica, o jornal *Anvers-Bourse* calcula que em boa logica será a «Companhia Geral dos Tremvias de Antuerpia» que grangeará a preferencia do município, attentas as condições e clausulas dos encargos que oneram actualmente a dita empresa.

Suissa

A *Feuille Fédérale Suisse* publica o texto de duas concessões feitas ultimamente: a primeira, a uma empresa de Lugano para a construção e exploração de uma linha eléctrica de via reduzida, de Lugano a Montagnola e Agra, cujo custo está orçado em 600.000 francos; e a outra, a de um caminho de ferro, também de via reduzida, de Ulrichen a Airolo, e cujo orçamento anda por oito milhões de francos.

Rumenia

Segundo informações da imprensa de Vienna, vão construir-se varios caminhos de ferro nos territórios recentemente anexados à Rumenia.

A primeira d'estas linhas irá de Cobadin a Dobritsch, ligando todo o Dobruscha com a rede rumena. Outra das linhas projectadas servirá para ligar Dobritsch com Baltschik, que se converterá num grande porto comercial á moderna. Por ultimo, as linhas restantes servirão para estabelecer comunicações directas entre Siliestria e Turtucaia e Dobritsch, e outra linha secundaria, de uns 63 kilometros, ligará Braila com Ciora, passando por Cincea, Valea, Canepei, Vizirn e Insuracei.

O custo dos trabalhos preliminares d'esta ultima linha está calculado em quatro milhões de francos.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1913

60 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau.

N.º	1.154	1.324	a	1.328	2.417	5.195	5.496
6.340 a	6.349	12.034		13.914	17.588	a	17.592
19.266	19.323			22.121	a	22.125	24.278
24.334	24.335			26.029	26.300	26.301	26.408
27.725 a	27.727			28.376	29.434	a	29.439
29.594						29.441	29.442
							32.358.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 39 e seguintes.

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

N.º	348	349	425	1.383	2.001	2.438	a
2.442	5.002	5.003	5.951	8.343	8.344	10.168	
13.421	15.355	a	15.358	15.479	a	15.483	15.670
16.305	16.321			16.342	16.650	17.277	a
17.844	17.845			18.171	18.190	18.191	18.745
19.205	19.206			20.023	a	20.025	20.460
20.810	20.820			23.682	a	23.684	25.811
32.480 a	32.182			33.516	33.546	a	35.549
39.475 a	39.180			44.875	48.522	a	48.545
51.759	56.195	a	56.199	58.627	58.628	59.979	59.981
63.756 a	63.758			63.801	63.887	63.888	64.364
						a	64.366
							64.495.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 43 e seguintes.

266 obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa».

25 títulos de 5 obrigações:

N.º	376	539	540	542 a	544	764
1.181	1.187	2.019	2.230	2.444	2.896	3.555
3.557	4.160	4.454	4.455	5.551	7.990	8.067
8.408	8.457	8.729	8.958.			

141 títulos de 1 obrigação:

N.º	10.205	10.341	11.082	12.238	a	12.275	13.180
13.974	14.018	14.701	15.786	15.855	17.194	17.559	a
17.562	17.938	a	17.940	18.802	19.222	19.323	22.013
22.742	22.764		22.979	23.509	24.708	a	24.712
26.568	27.944		28.544	28.903	28.904		29.666
30.420	30.678	a	30.682	30.773	31.251	a	31.256
32.451	32.452		32.878	33.687	35.802		36.600
38.002	38.242		38.825	38.844	40.673		41.219
42.155	a	42.157	42.383	42.607	45.308		46.970
46.971	47.018		47.123	a	47.128	47.724	47.834
50.323	50.907		51.790	51.852	52.053	a	52.059
54.924	a	54.926	57.015	57.578	57.579.		54.734

Todas estas obrigações tem o coupon n.º 36 e seguintes e o n.º 8 complementar e seguintes.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos estatutos se annuncia que no dia 10 de Dezembro proximo, pelas 2 horas da tarde, se procederá, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.º, ao sorteio das obrigações da serie «Mirandella-Bragança», que tem de ser amortizadas em harmonia com a respectiva tabella.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 29 de Novembro de 1913.

Segundo informações fidedignas, vai efectuar-se a fusão da Companhia de Moagens com a de Panificação, recebendo cada possuidor de 4 acções d'esta uma das d'aquella.

Estando as acções de Panificação actualmente a 17\$00, afigura-se-nos uma boa operação, da qual resultará beneficio para os accionistas, visto que sendo as acções valorizadas, perceberão dividendo n'um futuro muito proximo.

A Empresa Ceramica tinha convocado uma assembleia geral para o dia 20, para resolver sobre o aumento do seu capital a mais 100 centos, (sendo, por agora, apenas emitidos 50 contos) para alargamento da sua fabricação por meio de novas instalações, que lhe permittam aumentar a produção e assim satisfazer os pedidos que continuamente recebe do Paiz e do Brasil.

O absoluto credito de que esta Empresa gosa, pela honestidade com que tem sido administrada, fez com que, á consulta que a direcção fez aos accionistas, para e-te aumento de capital, respondessem estes subscrevendo toda a sua emissão com excesso.

A assembleia ficou adiada, por falta de concorrencia, para o dia 10 de dezembro, em que reunirá, em 2.ª convocação.

Começou no dia 20 o pagamento do dividendo da Companhia das Aguas.

Hoje realizou-se na Junta do Credito Publico o sorteio das obrigações de 4%.

Ha cambistas que já compram coupons da dívida externa 1.ª serie, a vencer em janeiro, a 1\$60, o que não achamos vantajoso para os possuidores, visto que se o cambio se mantiver como é de esperar, valem approximadamente 1\$62,5.

No proximo dia 15 de dezembro começa o pagamento dos juros das inscrições do 2.º semestre de 1913, cujas relações não tenham sido sorteadas.

As Inscrições tiveram grande procura, sendo mantidos preços bastante firmes, cotando-se nos ultimos dias a 40\$40.

Tambem estiveram muito movimentados os restantes valores do Estado, negociando-se Externo 1.ª serie a 67\$60.

Acções de Bancos com pouca transacção: com tudo as do Portugal mostram grande tendência de subida, havendo até grande falta de papel.

As das Aguas obtiveram o preço maximo de 86\$30 sem dividendo. Phosphoros sem alteração de preços. Caminhos de Ferro do Norte e Leste entre 60\$50 e 61\$00. Companhia Nacional a 5\$40 comprados. Tabacos, abandonados. Moçambique, 4\$05 a contado; 4\$25 a 4\$05 para o fim do mês e 4\$30 a 4\$40 para o fim de dezembro. Beira Alta a 17\$35 a contado e 17\$50 para o fim de dezembro, em prime de 0\$20.

Continuam os cambios a ter cotação, muito elevada, devido á

procura que teem tido. Diversos factores teem contribuido para o agravamento: a especulação, a crise do Brasil, a paralyzação de grande quantidade de borracha na Alfandega de Lisboa, que representa immobilização de 1.800 contos, e tambem a compra feita pelo Governo de 2.700.000 libras para amortização da dívida flutuante externa, cujas compras embora tenham sido feitas com morosidade, tem contribuido para agravamento dos cambios.

Nos ultimos dias manifestou-se uma leve tendencia para baixa, ficando hoje o Londres a 44 3/16-44 1/16 pelo que a libra que attingiu o preço de venda de 5\$46, hoje fez 5\$40 compra, 5\$44 venda.

O Rio-Londres fechou a 16 9/16 ou 14\$869 réis a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 29 DE NOVEMBRO		EM 15 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	44 3/16	44 1/16	44 1/8	44
" 90 d/v.....	44 13/16	—	44 3/4	—
Paris cheque.....	644	647	644	647
Berlim	265	266	265	266
Amsterdam cheque	447	449	448	450
Madrid cheque	1005	1015	1005	1015

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO												—	—
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	40	40,05	—	—	40,30	40,40	40,40	40,45	40,45	40,45	40,45	40,40	—	—
Dívida Interna 3% coupon.....	39,90	39,95	40	40,05	40,20	40,30	40,30	40,30	40,30	40,30	40,30	40,30	—	—
" " 4% 1888, c/premios	21\$00	20\$95	—	21\$00	—	21\$00	—	21\$00	20\$95	20\$90	—	—	—	—
" " 4 1/2% 1888/9.....	c 55\$40	—	a 55\$50	c 55\$40	a 55\$50	c 55\$40	c 55\$40	55\$50	c 55\$50	c 55\$50	c 55\$50	c 55\$50	c 55\$40	—
" " 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios	8\$95	8\$95	—	—	—	—	—	8\$95	—	—	—	—	8\$90	—
" " 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	c 81\$50	c 82\$00	c 82\$00	c 81\$90	—	c 82\$30	—	—	—	—
" " 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	c 79\$50	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	67\$60	67\$60	67\$60	67\$70	67\$70	67\$70	67\$60	67\$70	67\$70	67\$70	67\$70	67\$70	67\$70	—
" " 3% 2.ª serie	—	66\$40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 3.ª serie	69\$60	69\$70	70\$00	70\$50	70\$50	70\$50	70\$60	70\$50	70\$50	70\$50	70\$50	70\$50	70\$50	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	103\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	155\$00	155\$00	155\$00	155\$00	—	155\$00	—	—	—	—	—	—	156\$50	—
Comercial de Lisboa	99\$00	—	—	a 99\$00	a 99\$00	p 99\$50	p 99\$50	—	—	—	100\$50	101\$00	101\$00	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	61\$00	60\$50	—	60\$50	—	60\$50	—	60\$50	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	5\$50	—	—	5\$50	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	68\$40	—	68\$40	—	—	68\$50	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	68\$40	—	—	57\$60	—	57\$10	57\$15	57\$20	—	—	57\$20	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	57\$10	—	—	88\$60	—	88\$70	—	88\$80	—	—	57\$20	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	65\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	48\$00	47\$90	47\$85	—	65\$10	—	—	—	47\$60	—	47\$50	47\$60	47\$70	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$00	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	17\$35	17\$35	—	—	17\$35	17\$35	—	17\$40	—	17\$40	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	65\$00	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	89\$50	—	89\$50	—	89\$50	—	—	—	78\$60	—	79\$500	79\$50	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	79\$00	—	79\$00	79\$00	—	—	—	74\$50	74\$80	—	74\$80	—	—
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª serie	62,50	62,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	282	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid Caceres-Portugal	30	30	29,75	—	—	29,50	30	29	28	28	—	—	—	—
Madrid Zaragoza-Alicante	442,50	441,50	440,50	444	440	437	435	435	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	307	306,50	306	307	307	306	301	301	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	305	304	302	302	302	303	304	307	307	304	302	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	220	—	220	220	221	220	220	220	220	218	222	—	—	—
Companhia da Beira Alta	275	273	273	275	275	275	275	275	275	275	280	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	164,75	161	161	160,25	157	157,50	157	156	—	—	160	—	—	—
Londres: 3% português	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	80,37	—	80,06	80	79	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

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

O canal do Panamá

Os efeitos que a abertura do canal do Panamá está causando e pode vir a causar nos diferentes meios de toda a actividade mundial, são claramente expostos no artigo do nosso colega *Brasil-Ferro-Carril*, do Rio de Janeiro, que transcrevemos com a devida venia, e em que o articulista se mostra bastante apprehensivo sobre a tendencia dos Norte-Americanos para acombarcarem a hegemonia em todas as Americas.

«O ultimo dique destruido será o inicio da preponderancia definitiva da America do Norte sobre a do Sul?»

«Vão para o diabo os tractados e as convenções» assim se exprimia ainda há pouco o jornalista Harst, nas columnas dos jornaes nova-yorkinos, arrastando consigo as Camaras, a *Yellow-press* e todo o povo americano.

Essa expressão pouco diplomática, nos vem á ideia com a noticia da destruição do ultimo dique do canal, conhecido pelo nome de Gambôa, que separava as aguas dos dois oceanos e dividia ainda as represas de Gatun e de Culebra,—destruição essa efectuada no dia 10 do corrente, por uma carga de 12 toneladas de dynamite,—e por um interessante artigo de outro jornalista e sociólogo colombino, o Sr. Vasques Jepes, que vale por um grito de alarme e do qual não nos furtamos a transcrever alguns trechos.

Diz o colega colombino:

«O Parlamento dos Estados Unidos accordou excluir dos direitos de passagem pelo canal a todos os barcos «yankees» dedicados ao commercio de cabotagem. Os das outras nações pagarão o direito correspondente e não poderão, portanto, supportar a competencia da marinha mercante norte-americana. Desde logo esta monopolizará todo o tráfico entre os portos «yankees» e os sul-americanos, feito através do canal, e que virá por tal maneira a converter-se em um feudo da Republica Septentrional. Já se podem calcular as consequencias d'este feito e a situação política em extremo favorável que alcançará o colosso do Norte, com relação ás Republicas sul-americanas. Talvez esta situação signifique simplesmente a absorção total das mesmas.»

A Inglaterra apressou-se a protestar contra a citada resolução do Parlamento «yankee» e fez saber aos Estados Unidos que está disposta a levar a questão ao Tribunal Arbitral da Haia, baseando-se na infracção manifesta do tratado Hay-Pauncefote. Por este convenio, firmado em 1911, os Estados Unidos se comprometeram, a tomar a seu cargo o canal, «a mantê-lo livre e aberto a todos os vapores mercantes e de guerra de todas as nações, em termos de inteira igualdade»; isto é, que não se faria exceção alguma a favor de nenhum Estado ou seus subditos, a respeito das condições de tráfego. Em troca d'este compromisso, a Inglaterra renunciaria ao seu direito de participação no domínio do canal, pois ficavam a salvo os interesses da sua importante marinha mercante.

Os Norte-Americanos interpretaram o tratado Hay-Pauncefote no sentido de que devem ser, efectivamente, tratadas por igual todas as nações que se sirvam do canal, com exclusão sómente dos Estados Unidos. De tal sorte, estes, que possuem uma insignificante marinha comercial em o nosso continente, ocuparão dentro em pouco tempo o primeiro lugar no commercio de cabotagem. Nenhuma companhia europeia poderá sustentar a competencia das companhias «yankees», exceptas como estarão estas dos direitos de portagem no uso do canal.

A preponderancia da America do Norte sobre a do Sul será, por conseguinte, inevitável. As mercadorias saídas dos portos «yankees» do Atlântico para os portos do Pacifico, ou vice-versa, não estando sobrecarregadas em seu preço ao cruzar o canal, poderão conquistar vantajosamente os mercados que hoje lhes disputam os Ingleses, Allemães, Franceses e Espanhóis.

A ruina do commercio europeu na America Latina é, pois, questão de pouco tempo.

Resignar-se-ha a esta ruina a Europa?

Livres dos competidores, os Estados Unidos invadirão a America Latina, com os seus productos, e nos enviarão exercitos de representantes e agentes viajantes commerciaes: montarão succursaes; estabelecerão bancos, e atraç da influencia commercial virá a influencia politica, e atraç do «steamer» virá o couraçado.

Eu pergunto, senhores:—Que são 50 annos para a vida de um povo? Um minuto na Historia. Pois esse minuto se rá a nossa agonia. Resignemo-nos a ella.

O canal de Panamá servirá ao «Tio Sam», não de separação das duas porções de um continente, mas de meio e de ponte, pela qual se precipitarão como as hordas de barbaros do Norte da Edade-Media, os novos conquistadores—pacíficos—da America Latina; os que destruirão todo o ideal e imporão uma pauta «yankee» aos nossos gostos, nossas ideias, nossos costumes e até reformarão nossa historia.

A abertura do canal de Panamá marcará uma data que recordarão—acaso com tristeza—nossos netos, quando vejam representado cada um dos Estados da America Latina em um luzeiro de pequena magnitude, no pavilhão das listas e das estrelas».



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço dos armazens geraes

No dia 13 d'este mez, ás 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas parciaes para a compra em separado de cada um dos seguintes lotes de sucata:

1.º lote	a) Ferro forjado.....	218, T 247
	b) Chapas de ferro e aço.....	41, 600
	c) Aço laminado.....	8, 430
	d) Placas girantes.....	41, 320
	e) Aço moldado e barras de aço para molas.....	13, 000
2.º lote	— Aros	105, 230
3.º lote	— Aço de ferramentas.....	0, 400
4.º lote	— Eixos de ferro.....	27, 500
5.º lote	— Corpos cylindricos e bulbadores de caldeiras.....	15, 670
6.º lote	— Carris de ferro.....	172, 480
	— Carris de aço.....	227, 020
7.º lote	— Tubos de aço.....	3, 776

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar, no cofre da Direcção, os seguintes depósitos provisórios:

Para concorrer ao	1.º.....	75\$00
	2.º.....	25\$00
	3.º.....	1\$00
	4.º.....	9\$00
	5.º.....	5\$00
	6.º.....	215\$00
	7.º.....	1\$50

Quando os concorrentes residam em Lisboa poderão efectuar os correspondentes depósitos no cofre da Direcção do Sul e Sueste. Estes depósitos poderão ser efectuados sómente até a véspera do dia designado para o concurso.

Os concorrentes, aos quais forem adjudicados os respectivos lotes de sucata, reforçarão o depósito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importância total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção, onde houver sido efectuado o depósito provisório. Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no Serviço dos Armazens Geraes, em Campanhã, e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, e a sucata no recinto dos Armazens Geraes do Minho e Douro, em Campanhã, em todos os dias úteis, das onze ás quinze horas.

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Guadiana

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 8 de dezembro proximo, pelas quinze horas, na séde da Secção de Construcção, em Evora, rua de Aviz, 5, e perante o chefe da mesma secção, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas, abaixo designadas, de construcção de terraplenagens e obras de arte, da secção de Evora a Reguengos, linha do Guadiana:

N.º	Designação	Base de licitação	Deposito provisorio
I	Terraplenagens e obras de arte ..	10.659\$40	266\$49
II	Idem.....	6.211\$73	155\$30
III	Idem.....	22.265\$22	556\$63

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

Os depositos devem ser feitos até ás 14 horas do dia da arrematação, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, ou na estação de Evora.

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

Concurso para adjudicacão do fornecimento de 100:000 travessas de pinho em branco

No dia 22 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, na sua sede, Palacio Conde de Penafiel, rua de S. Mamede, 63, em Lisboa, serão abertas as propostas para o fornecimento de 100:000 travessas de pinho em branco, sendo:

Travessas de 2 ^m ,80 × 0 ^m ,26 × 0 ^m ,43 semi-circulares...	30:000
Travessas de 2 ^m ,80 × 0 ^m ,28 × 0 ^m ,14 semi-circulares...	60:000
Travessas de 2 ^m ,80 × 0 ^m ,28 × 0 ^m ,14 rectangulares para juntas.....	10:000
	<u>100:000</u>

Este fornecimento é dividido em 10 lotes de 10:000 travessas, sendo cada um dos lotes constituídos por:

Travessas de 2 ^m ,80 × 0 ^m ,26 × 0 ^m ,43 semi-circulares...	3:000
Travessas de 2 ^m ,80 × 0 ^m ,28 × 0 ^m ,14 semi-circulares...	6:000
Travessas de 2 ^m ,80 × 0 ^m ,28 × 0 ^m ,14 rectangulares para juntas.....	1:000
	<u>10:000</u>

A base da licitação será de \$47 por cada travessa posta dentro de vagões, na estação da Marinha Grande, na linha da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, e de \$68 cada travessa, também posta dentro de vagões, em qualquer das estações d'esta Administração, com excepção das de Lisboa.

As propostas em papel sellado (ou com um sello de \$10 devolvidamente inutilizado) poderão ser feitas para qualquer numero de lotes.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de 117\$50 por cada um dos lotes posto na estação da Marinha Grande e de 170\$ por cada um dos lotes posto nas estações d'esta administração.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento de qualquer numero de lotes terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da mesma adjudicacão, constituindo assim um deposito definitivo que, por intermedio da Direcção do Sul e Sueste, será transferido para a Caixa Geral dos Depositos, onde ficará á ordem da mesma Direcção.

Este reforço deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na Secretaria da Direcção, Palacio do Conde de Penafiel, rua de S. Mamede, 63, em Lisboa, e na do Serviço dos Armazens Geraes, no Barreiro, onde podem ser examinados em todos os dias uteis das 11 ás 16 horas.

Construcção do Ramal de Portimão a Lagos

No dia 3 de Janeiro de 1914, pelas quartoze horas, e perante o chefe da secção de construcção do ramal de Portimão a Lagos, em

Portimão, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas n.ºs 14, 15 e 16, de construcção completa das estações e todas as suas dependencias, respectivamente, de Portimão, Mexilhoeira, Grande e Lagos, cujas bases de licitação e depositos respectivos são os seguintes:

Bases de licitação:

14.º.....	12.958\$13
15.º.....	8.152\$12
16.º.....	20.226\$57

Depositos provisorios:

14.º.....	323\$95
15.º.....	203\$80
16.º.....	505\$66

Os depositos provisorios podem ser feitos na Thesouraria do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ou na estação de Portimão, até ás 13 horas do referido dia.

Os programmes do concurso e os cadernos de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, na Direcção do Minho e Douro, Porto e na sede da secção, em Portimão, onde podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 16 horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 8 do corrente, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

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

Fornecimento de vidros diversos

No dia 15 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vidros diversos.

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

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Critica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — 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 programmas 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.

AGENDA DO VIADANTE

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

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

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

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto incedivel. 3 Fachadas. — Precios, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuda de Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de aduanaas y trans portes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.

7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3	4 9	11 21	12 18
b 5 16	5 58	1 18	2 22
5 33	6 45	3 25	4 28
6 35	7 14	b 4 14	4 53
7 16	8 22	5 25	6 20
9 8	10 19	b 6 27	7 7
10 24	11 33	7 28	8 29
11 53	12 55	9 12	10 10
1	2 10	11 13	12 15

Mais os de Cintra excepto os a

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6	7 3	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 58	3 50	4 56
d 4 15	g 5 8	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7
d 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45	—	—
d 12 50	1 40	—	—
12 55	2 2	—	—

Mais os de Cascaes

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

650	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
6 48	7 21	8	8 30
7 20	7 50	h 9 45	10 15
7 49	8 19	g 11 15	11 35
h 8 57	9 21	—	—
10 8	10 44	—	—

Mais os de Cascaes

Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R

6 46	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 42	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 18	2 36	—	—

Mais os de Aveiro e Norte.

PART CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R

6 46	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R

5 8	5 40	5 8	5 51
6 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	a 11 56	12 25

Mais os de Cintra excepto os a

Lisboa-P. E. Prata Lisboa-P

g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33

Mais os de Cintra excepto os a

Lisboa-P. V. Franca Lisboa-P

6 56	8 7	—	—
7 40	7 20	10 5	12 25

Mais os de Cintra excepto os a

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R

11 36	11 50	4 55	6 17
8 30	2 17	7 4	

AVISO AO PUBLICO

Estacionamento de Wagons

A intensidade do tráfego nos meses de Agosto a Dezembro excéde em certas ocasiões por tal fórmula o movimento normal, que, para poder attender ás requisições de wagons dos expedidores, se torna indispensável n'aquella quadra do anno abreviar quanto possível as operações de carga e descarga das remessas de wagons completos.

Dada a demora que resulta de taes operações serem feitas pelos expedidores e consignatarios, demora que redonda em prejuízo do publico, por ter por consequencia falta de wagons para os seus transportes, estes Caminhos de Ferro reservam-se a faculdade de, na referida época, proceder **de oficio** á execução d'aquellas operações, sempre que as cargas ou descargas de conta dos expedidores ou consignatarios não tenham sido iniciadas dentro de **uma hora** contada do momento dos wagons serem postos á carga ou descarga.

Quando essas operações sejam feitas pelos expedidores ou consignatarios, os prazos para carga ou descarga dos wagons serão, durante os **mezes de Agosto a Dezembro**, ambos inclusivé, os abaixo indicados.

Findos estes prazos, as remessas ficarão captivas do pagamento dos direitos por estacionamento de wagons, previstos nos **Avisos ao Publico** de 30 de Novembro de 1907, relativos a cada uma das tarifas especiaes internas n.^{os} 2, 3, 4, 5, 7, 14, 15, e combinadas N. B. n.^o 6, B. N. M. n.^o 13, B. V. n.^o 1, B. N. S. M. n.^o 3, B. S. n.^{os} 6 e 7 e B. S. M. n.^o 10, todas de pequena velocidade.

Prazo para carga ou descarga de wagons completos

No prazo de 3 horas deve ficar concluida a carga ou descarga dos 3 primeiros wagons de cada remessa.

Em cada 2 horas seguintes um novo grupo de 3 wagons da mesma remessa deve ficar completamente carregado ou descarregado.

Estes prazos serão elevados ao duplo para as seguintes mercadorias, quando transportadas a granel:

Aduelas, areia, azulejos, batata, barro, cal, carvão, cebola, frutos, garrafas, ladrilhos, louça, mineral, sal, sucata, telhas, terras e tijolos.

Quando as operações de carga ou descarga sejam feitas pelo Caminho de Ferro, cobrar-se-hão os respectivos direitos, 10 centavos por tonelada e operação.

São exceptuadas das disposições d'este Aviso, as remessas de animaes, materias perigosas, vehiculos e massas de peso indivisivel desde 3.000 kilogrammas.

As disposições do presente Aviso entram em vigor em 24 de Novembro de 1913.

Em tudo que não seja contrario ao que o presente dispõe ficam em vigor as disposições dos Avisos acima indicados em aplicação desde 15 de Dezembro de 1907.

Lisboa, 23 de Novembro de 1913.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

E. 1.096

