

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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 635

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

Proprietario-director | Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

## Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Junho de 1914

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

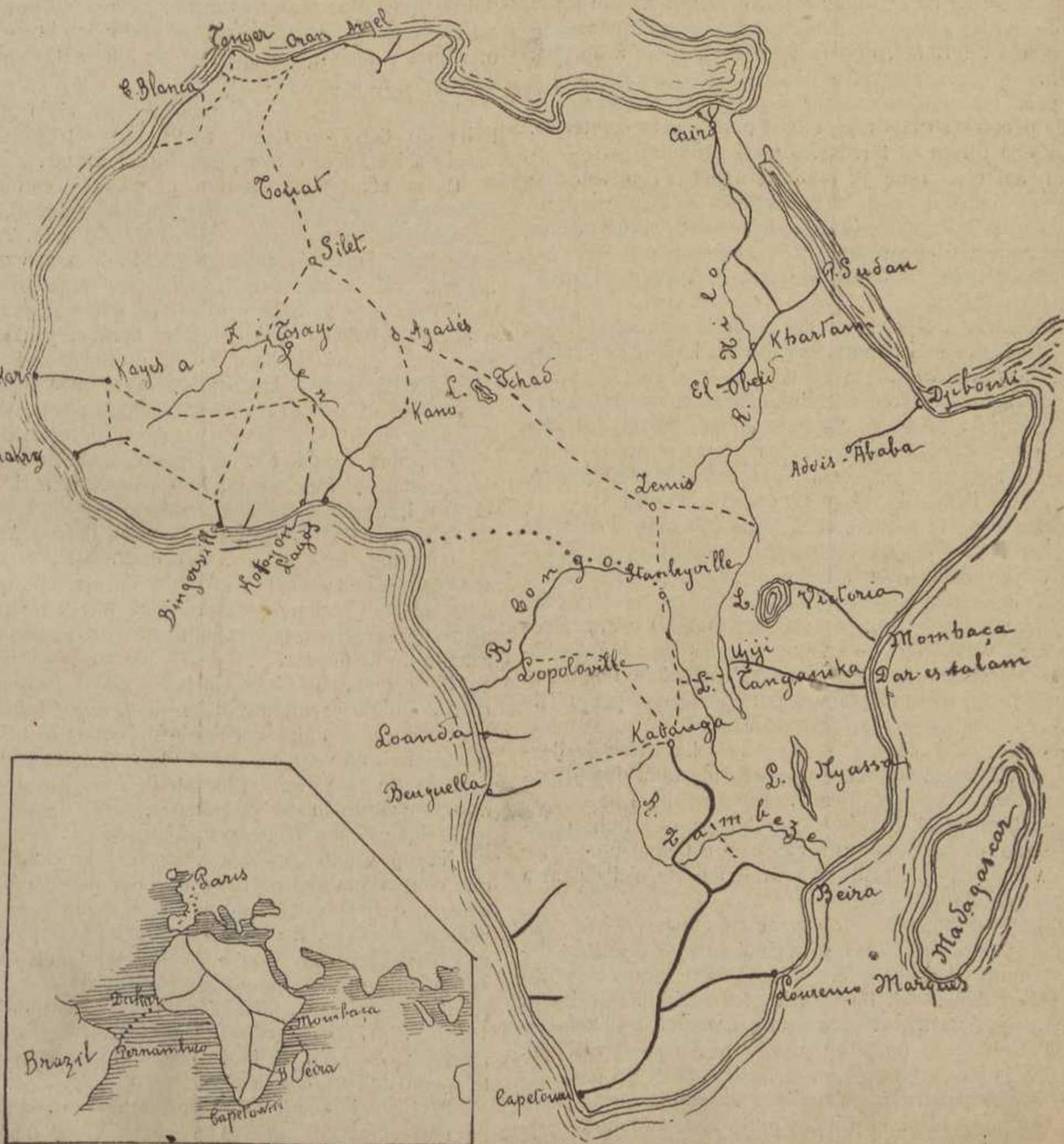
## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Minho e Douro.**—Aviso ao publico: Tarifa especial n.º 2 (P. V.).  
**Sul e Sueste.**—Aviso ao publico: 5.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 3.

## SUMMARIO

O Transafricano (ilustrado), por J. Fernando de Sousa.....	162
Ligações ferro-viárias, por Pimental Sarmiento.....	164
O simbo de 1755, por Mello de Mattos .....	165
Parte Official.—Decretos pelo ministerio do Fomento.....	167
Viagens e transportes.....	168
Novo Imposto.....	169

Engenheiro Santos Viegas.....	169
Os caminhos de ferro em Portugal—V—por A. O.....	169
Linhas Portuguezas.—Beira-Alta. Companhia Portugueza.....	170
Linhas estrangeiras.—França. —Columbia.....	171
Assembleia da Companhia Portugueza.....	171
Companhia da Beira Alta.....	171
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	172
Boletim Commercial e Financeiro.....	172
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	173
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhões.....	173
Estoril.....	174
Companhia dos Caminhos Portuguezes (Relatorio).....	174
Companhia da Beira Alta (Relatorio).....	175
Arrematações.....	175
Agenda do Viajante.....	176
Horario dos comboios.....	176



## Caminhos de Ferro na Africa



## Transafricano

Na interessante noticia, que n'este numero se publica, das modificações que vão soffrer na Península os serviços rapidos internacionaes, devida á amabilidade do distincto director da exploração da linha de Salamanca á Fronteira portugueza, faz-se referencia ao projecto do caminho de ferro transafricano, em estudo por iniciativa de M. André Berthelot.

A importancia e interesse do assumpto torna opportuna a explanação d'essa noticia, mercê dos esclarecimentos que encontramos n'um artigo do ultimo numero da *Revue générale des chemins de fer*. A questão não é meramente platónica para nós; pôde affectar interesses graves do nosso paiz, convindo pois que se esteja ao facto dos planos de grandes communicações, que pôdem contrariar a futura prosperidade dos nossos portos e caminhos de ferro. <sup>(1)</sup>

E' para o continente negro que se voltam, mais do que nunca, as atenções da Europa, empenhada em aproveitar tão vasto e rico theatro para a sua expansão economica, de que é o caminho de ferro instrumento essencial.

Dada a forma da enorme península africana, com a sua linha de costas pouco ondulada e falha de profundos golfos e mares interiores, que recortando-a, como á Europa, facilitem as communicações maritimas, era natural que cada paiz colonial procurasse á compita construir linhas de penetração dos respectivos portos para o interior, onde se encontram os territorios mais productivos.

Sem fallar na rede já vasta de Argel e Tunis, encontramos as linhas do Senegal, que põem S. Luiz e o porto de Dakar em communicação por Kayes com o Niger, cuja navegabilidade é aproveitada.

Da Serra Leoa, da Costa de Ouro, de Togo avançam linhas para o interior.

Na Nigricia ha já uma rede importantissima, pondo o porto de Lagos em communicação com Kano e com ricos centros do *hinterland*.

Os Francezes estão construindo uma extensa rede, que serve as suas colonias de Senegal, Guiné, Costa de Marfim e Dahomey, ligando-as entre si por detraz de outras colonias, que as separam, e tendo por natural desaguadouro os portos de Dakar, Konakry, Bingerville, Portonovo.

No Camerun constroem os Allemães caminhos de ferro de penetração.

O Congo belga possui a florescente linha de Matadi a Leopoldville e outras tem construidas ou em construcção, que, juntas aos troços navegaveis dos grandes rios, estabelecem uma vasta rede de communicações indo até Albertville na margem occidental do lago Tanganika e tendo em Stanleyville um ponto de singular importancia, pois n'elle virá a passar o projectado transafricano.

Das nossas (?) linhas de Loanda a Lucalla e de Benguella á Katanga, constituirá a segunda uma das principaes arterias da rede africana.

O trafego de Katanga é disputado a essa linha pelos Belgas, que pensam n'uma ligação com o Congo inferior, e pelos Allemães, que aspiram a drenar parte d'elle para a sua colonia oriental.

E' bem conhecida a importancia da rede sul-africana, de que a nossa linha de Lourenço Marques é um dos elementos mais valiosos, sendo o trafego disputado pelos portos do Cabo, Natal, Durban, Lourenço Marques e Beira. Essa rede já está hoje ligada com a Katanga, projectando-se um troço para encurtamento entre Salisbury e Magoi.

Os Allemães teem quasi concluida a linha do porto de Dar-es-Salam á margem oriental do Tanganika.

Do porto francez de Djibuti parte um caminho de fer-

ro para a Abyssinia, devendo estar quasi concluido com 800 kilometros de extensão até á capital Addis-Abeba.

De Mombaça á Uganda construíram os Inglezes uma importante linha, que dá accesso á rica região que circunda o lago Victoria-Nianza. O seu prolongamento até o lago Alberto-Eduardo far-lhe-ha attingir a bacia do Nilo e facultar-lhe-ha a ligação com a linha belga que venha áquelle lago e com a colonia franceza do alto Ubanghi.

Do Cairo avança a linha ferrea por Khartum até Elobeid, continuando a penetrar no Darfur e ramificando-se para a costa occidental do Mar Vermelho.

Como é natural, a todos esses caminhos de ferro de penetração incumbe o transporte do grosso da mercadoria de ou para os portos mais proximos, pois o frete maritimo é muito mais barato que o transporte em caminho de ferro. Por isso, um grande central, que ligue entre si os principaes centros africanos e facilite as suas communicações com a Europa, seria principalmente destinado ao trafego de passageiros e das mercadorias ricas, para as quaes a rapidez do transporte sobrepuja a barateza do frete.

Para esse trafego rico é uma necessidade, que se pensa em satisfazer, a reunião dos *dijecta membra* da esboçada rede africana por uma grande linha, o Transafricano, que indo do Norte a Sul e ligando-se com as principaes linhas que das costas avançam para o interior, permita uma economia consideravel de tempo sobre a travessia maritima e facilite as relações das differentes colonias entre si e com a Europa.

Esse tronco principal, julgou-se a principio que seria a linha do Cabo ao Cairo, realizada nos troços extremos, graças á iniciativa e tenacidade dos Inglezes.

Outra solução foi porém proposta e estudada pelos Francezes, e é a essa que parece estar reservada a primazia, que bem merece pelo arrojo da concepção. Trata-se de uma linha, que partindo da colonia de Argel atravesse o Sahará, vá ao lago Tchad, dando um ramal para a curva do Niger, para se ligar com a rede que tem por terminus o porto de Dakar e virá entestar em Stanleyville, em ligação com a grande linha que vem do Sul pela Katanga.

A ligação com Dakar, que se encontra a quatro dias de navegação da costa brasileira, facultará aos passageiros da America do Sul sensivel economia na duração da viagem.

Excederá essa linha, em extensão, não só as linhas que atravessam a America do Norte, de New-York a S. Francisco e Halifax a Vancouver, como o proprio Trans-siberiano, pois haverá 10:000 kilometros do Cabo a Argel.

Concebeu esse plano André Berthelot. Por sua iniciativa constituiu-se uma sociedade de estudos, que enviou duas missões technicas encarregadas de elaborar um anteprojecto minucioso, que subministrasse base segura para o calculo do dispendio.

E' o resultado d'esses estudos que vem recentemente referido n'um excellente artigo da *Revue Générale*.

Obedece a linha ao duplo objectivo de offerecer aos passageiros do centro e sul da Africa e do sul da America o meio de tornarem mais rapida a viagem de ou para a Europa e de melhorar as ligações, entre si e com a metropole, das colonias francezas africanas.

Não podendo disputar a grossa mercadoria ás linhas que convergem dos portos e que por mar teem frete mais barato, é pela velocidade de marcha que essa linha pôde prestar serviços. E sendo o seu trafego de passageiros, é preciso offerecer-lhes todas as commodidades, em material apropriado, durante uma viagem que durará alguns dias.

Por outro lado, sendo de 1<sup>m</sup>44 a rede argelina e de 1<sup>m</sup>0 a 1<sup>m</sup>07 as diversas linhas africanas, julgou-se preferivel a via normal de 1<sup>m</sup>44 para dar ao material circulante o conveniente conforto.

Poz-se pois por base do programma uma linha robusta de 1<sup>m</sup>44 para velocidades commerciaes de 60 kilometros, asseguradas a comboios de 800 toneladas. Resultou d'essa base a adopção do carril de 45<sup>kg</sup>5 sobre travessa metallica,

(1) Vejam-se os artigos «Um perigo para Portugal» pelo Sr. Engenheiro Meilo de Mattos, nas pag.<sup>as</sup> 353 e 371 da «Gazeta» de 1910.



o limite de 10<sup>m</sup>/m para as rampas, levado muito excepcionalmente a 15<sup>m</sup>/m e o de 750<sup>m</sup> para os raios das curvas, podendo, por excepção, descer a 300<sup>m</sup>.

A viagem prolongada em regiões em que a temperatura attinge 50° demanda material especial, com camas, sala de banho, restaurante, gabinete de leitura, sala para fumar, tudo fechado por causa da poeira e ventilado com ar fresco á temperatura de cerca de 28°. Isto sem fallar no material especial para transporte dos indigenas.

Existindo a linha littoral de 1<sup>m</sup>,44 de Argel a Oran, é d'ella que deve derivar o Transafricano, que terá que subir desde logo a elevadas altitudes dos planaltos argelinos para mais longe atravessar a terrível zona das dunas do Sahará e ir passar junto do lago Tchad para seguir até Stanleyville e ligar com a rede da Africa austral.

Era preciso derivar d'essa linha a ramificação mais conveniente a fim de, transpondo o Niger, a ligar com a rede das colonias francezas da Africa occidental.

As dunas do Sahará, estaveis na sua forma, embora as areias se renovem n'ellas, deslocando-se constantemente não poderiam praticamente ser atravessadas por caminho de ferro, se entre ellas não houvesse zonas de solo firme e ao abrigo da invasão das areias.

Das tres passagens que cortam a zona, reconheceu a missão que a unica accetivel era a mais occidental, o valle da Saïra, existente entre o grande Erg ou duna occidental e o Erg Iguidi.

Para a travessia dos planaltos argelinos havia já construída a linha de 1<sup>m</sup>,05, que termina no interior em Colomb Béchar, inadaptable, pela sua planta e perfil de linha economica, ao novo destino, mas utilissima para transportes durante a construção.

Achada a directriz para a descida dos planaltos e para a travessia dos ergs, havia que encontrar a passagem no massiço central do Sahará, que comprehende picos elevados e planaltos, que vão a 2:000 metros de altitude. A orographia indicou como ponto obrigado as proximidades do oasis de Silet, passando-se, para o attingir, entre dois massiços montanhosos.

Logo na origem, começando a linha em Orleansville e subindo pelo valle de Oued Sly, haveria um troço atormentado de 80 kilometros, com um tunnel importante, que demoraria a construção. Contou-se pois com um facil ramal provisorio de 40 kilometros para uma linha existente, vindo attingir o Transafricano ao kilometro 420. O material de construção só terá que percorrer 170 kilometros do porto de Oran até áquelle ponto.

O ponto cuminante do traçado no Atlas do Sul chega a 1:440 metros perto do kilometro 600.

Na descida attinge-se a cota de 177 metros no Adrar (região do Touat) ao kilometro 1:500, elevando-se depois successivamente á cota 515 metros no entroncamento, ao kilometro 2:200 para descer com ligeiras ondulações a 273 metros junto do lago Tchad ao kilometro 3:800.

O ramal do Niger dirige-se á grande curva do rio, ao unico ponto onde é facil a construção da obra de arte para o transpôr, em Tosayo, á cota 278, kilometro 3:000.

Alem do lago Tchad, depois de transposta uma zona de dunas mortas, isto é, fixadas pela vegetação, chega-se á bacia do Oubangui, presumindo-se que sem grandes difficuldades se chegará a Stanleyville no Congo belga.

Vencida a grande difficuldade da travessia do deserto, outra surgia: a falta de agua em região em que são rarisimas as chuvas e em que não ha aguas correntes.

Assim, no treco commum do Y ha 70 kilometros entre El-Alouef e Silet sem agua, embora se presuma poder obtê-la no meio por um furo artesiano.

Ha no ramo do Tchad dois troços analogos, um de 175 kilometros, outro de 280 e no ramal de Niger um de 260 kilometros.

O estudo detido do problema levou á exclusão da tracção ordinaria e á escolha da tracção electrica, produzindo-

se a energia por correntes alternatiyas de altissima tensão (70:000 volts) em centraes fixas e transformando-a em diferentes portos para menor tensão, espaçadas de 60 kilometros, a fim de ser utilizada.

As centraes ficam pois aos kilometros 0,400, 1:140, 1:840, 2:300, 2:690, 3:430 na linha principal, variando os intervallos entre 390 e 740 kilometros e são dotados de motores de combustão interna Diesel, tendo sido objecto de estudo especial o problema da refrigeração da agua, que em tal clima nem sempre se pôde obter por correntes de ar.

As obras de arte previstas são pouco numerosas e de mediocre importancia, sendo a maior um viaducto de 340<sup>m</sup> e 38<sup>m</sup> de altura. Alem de Adrar, na região do Sahará, quasi não as ha.

As terraplenagens alem do kilometro 420 variam de 5:000 a 1:200<sup>m</sup> por kilometro.

São pouquissimos os tunneis, não havendo nenhum alem do Adrar.

O plano da construção era tambem um dos pontos melindrosos a esclarecer, em vista da rapidez que se desejava attingir e da impossibilidade de trabalhar simultaneamente em grandes extensões em região falta de todos os recursos. Era forçoso o trabalho por avanço successivo, tomando-se para base a construção de 500 kilometros por anno.

Ha com effeito que construir os seguintes troços:

De Ras-el-Mai ao lago Tchad.....	3:500
Do lago Tchad a Stanleyville.....	2:500
Ramal do Niger .....	1:000
Total.....	7:000

Mesmo para avançar 500 kilometros por anno, é preciso fazer quasi todo o trabalho de excavação, de britagem, de assentamento da via, por meios mechanicos que reduzam o mais possivel o pessoal a transportar, alojar e abastecer.

Por esse processo calcula-se em 1:000 homens apenas a brigada de construção, incluindo o pessoal dirigente.

Sendo necessario assegurar as communicações sem deformar os carris que hão de servir para a via definitiva, julgou-se indispensavel que no troço em construção se assente uma via ligeira de serviço, cujo material irá successivamente servindo em cada troço.

A construção das centraes electricas será o primeiro trabalho a fazer a fim de ter energia para os diversos machinismos que teem de ser usados nos trabalhos.

Os calculos feitos sobre bases minuciosamente estudadas, mostraram que áparte os primeiros 420 kilometros, que são difficeis e caros, o custo medio da linha será de 100:000 fr. por kilometro, a que ha que juntar 35:000 fr. por kilometro para a instalação electrica.

São pois cerca de 1.000 milhões de francos que haverá que gastar com esta obra colossal.

Será ella remuneradora?

Ninguém lhe pôde contestar alcance politico e administrativo para os dominios coloniaes da França e por isso os iniciadores contam com o concurso do Estado para os encargos dos primeiros tempos, mas asseguram ao Transafricano largo futuro, justificando as suas previsões.

Gastar-se-ha de Bordenes á curva do Niger, 4 dias, em vez de 17 para a viagem actual, pouco confortavel.

De Anvers a Elisabethville por Cape-Town gastam-se 28 dias; poder-se-hão gastar 15 quando haja a linha do Lobito. Pelo Transafricano bastarão 9. O mesma succederá para os outros casos que se considerem.

Havendo actualmente 250 carreiras de vapores annuaes para a Africa Austral e devendo o trafego desenvolver-se com as facilidades, bastaria deslocar 40:000 passageiros, que á tarifa de 10 centimos por kilometro pagariam o bastante para as despesas de exploração, calculadas me 4:000 francos por kilometro.



O mappa que acompanha este artigo mostra como para Mombaga, para a Beira, para Madagascar, para Lourenço Marques, para o Cabo, como para os portos da costa occidental, ficam asseguradas communicações rapidas.

E' sobretudo o porto de Dakar que é objecto de grandes esperanças pela sua relativa proximidade (1:500 milhas) de Pernambuco, distancia que pôde ser percorrida em 4 dias.

Em 9 dias se poderá ir de Pernambuco a Londres. O que se diz de Pernambuco applica-se a toda a America do Sul.

Mas ha mais. A rede argelina ha de prolongar-se para Marrocos. A l'ha principal Tunis-Argel-Tlemcen prolongar-se-ha por Udja, Taourirt a Fez e de Fez por Meknés a Rabat e Casa Blanca, com uma ramificação para Tanger, e Marrakech será reunida tanto a Casa Blanca como a Safi e Mogador.

Outras linhas são ainda previstas em Marrocos. Facil será pois a ligação do Transafricano através do estreito de Gibraltar com a rede peninsular, para evitar a travessia do Mediterraneo, ou para facilitar as relações directas da Africa e da America com a Hespanha.

N'um interessante artigo do *Pro Patria*, numero especial da revista *Cultura hispano-americana*, dedicado ao turismo, vem D. Vicente Vera advogando a continuação do itinerario transafricano pelo estreito e por Madrid.

E' bem significativa a ausencia, n'esse artigo intitulado *A situação geographica da Hespanha e suas consequencias passadas e futuras*, da minima referencia a Portugal ou a qualquer dos seus portos.

Se se realizassem os planos de grandes linhas de turismo transatlantico e transafricano, tendo Vigo, Cadiz e Algeciras por pontos obrigados, ficaríamos alheados d'essas grandes correntes.

Não podemos oppôr-nos a que ellas se estabeleçam, mas carecemos de colquistar situação e attrahir o turismo, desenvolvendo-o pelas obras dos portos, pela construção de caminhos de ferro, pela construção e conservação de estradas, pela melhoria dos serviços de exploração, pela boa policia e hygiene, pela propaganda methodica. Canalizado o movimento para o nosso territorio, poderão as futuras vias de comunicação originar desvios, mas em compensação trarão novas parcellas, se Portugal houver já conquistado logar honroso nos programmas de turismo e se houver obliterado a má fama adquirida n'estes ultimos annos.

E d'ahi, talvez que em vez d'isso seja melhor esmagar o paiz com impostos, para crear uma alterosa esquadra e um exercito luzido...

J. Fernando de Souza.



## Ligações ferro-viarias

Os novos serviços do «Sud-Express» e rapidos «Paris-Madrid» e «Paris-Lisboa-Porto»

Em 25 de junho proximo deve começar um novo serviço nas linhas francezas, em todas as grandes linhas hespanholas e naturalmente nas portuguezas que servem os trajectos internacionaes.

Esta alteração de serviços ferro-viarios é a mais profunda que se tem realizado ha muitos annos em Hespanha. Obedece a um largo plano, maduramente estudado, de turismo e de preparação a um novo *acheminement* dos transitos e estabelece desde já uma larga rede de communicações e correspondencias entre as linhas francezas, principalmente Orleans e Midi e as hespanholas do Norte, M.-Z.-A. e Andaluzes, tendo Madrid como ponto de convergencia.

Ainda dentro d'este anno se fará a ligação de com-

boios pela linha de cintura de Madrid entre as estações de Principe-Pio e a de Atocha de M.-Z.-A. e n'essa occasião o *Sud-Express* e os rapidos passarão directamente a Algeciras.

Estará então realizado o serviço directo—*Paris-Marrocos* através da Hespanha. D'esta grande linha de penetração em Africa, chamemos-lhe assim, irradiam, dentro de Hespanha, carruagens directas a Sevilha, Cordova, Granada, Malaga, Cadiz e Huelva.

A Companhia do Norte tem já hoje um magnifico material de passageiros e a de M.-Z.-A., além do que já possui, encomendou, e deve receber agora, material moderno, com todas as modificações de conforto mais recentes.

O estabelecimento da via dupla na linha principal do Norte hespanhol e o entendimento entre esta Companhia e a de M.-Z.-A. para o empalme dos grandes trens internacionaes, *Sud-Express* e 9 e 10 do Norte, permite a alteração profunda feita nos itinerarios actuaes e naturalmente nas derivações portuguezas d'estes comboios.

O *Sud-Express*, que agora sae de Paris ás 12,16 e chega a Madrid ás 14,12 e a Lisboa ás 22,52 passará a sair de Paris ás 10 para chegar a Madrid ás 10 e a Lisboa ás 18,58, isto é, diminue o trajecto de Madrid em 1,56 e o de Lisboa em 1,38.

Os rapidos actuaes 9 e 10 do Norte, serviço internacional *Madrid-Paris*, são consideravelmente melhorados, quer no augmento de velocidade, quer em conforto e nas suas ligações francezas, pois além da actual, directa a Paris, darão correspondencia aos comboios francezes *Paris-Côte d'Argent*, nas epochas em que estes circulam, encurtando extraordinariamente a viagem a Paris e proporcionando aquelles trens de luxo aos passageiros que d'elles se queiram utilizar.

Assim, *Madrid-Paris*, aproveitando os trens 9 e 10, gastará 24,51 e aproveitando o *Côte d'Argent* gastará apenas 23,30.

As Companhias hespanholas e as portuguezas da Beira Alta e Caminhos de Ferro Portuguezes, que estão no trajecto da *Derivação Portuguesa*, dos grandes trens internacionaes, modificam os seus serviços de modo a integrarem-se n'aquellas combinações, como não podia deixar de ser, para defenderem os seus interesses e os do porto de Lisboa, seriamente ameaçados pela nova situação, grandemente vantajosa, creada aos portos hespanhoes de Algeciras, Cadiz e Huelva.

A cidade do Porto fica ligada em boas condições a esta combinação, pela Pampilhosa, com carruagens directas, modernas e commodas, que seguem nos comboios rapidos internacionaes.

Em 25 de junho cumpre-se portanto a primeira *étape* do grande projecto das ligações directas e rapidas *Paris-Marrocos*, e fica estabelecido em condições magnificas de rapidez, commodidade e conforto o serviço entre a Europa central e o Norte d'Africa.

A segunda *étape* vae realizar-se na Africa, onde o enorme desenvolvimento e valorização das suas riquezas naturaes crearam um largo campo de produção, que precisa sahida, e de absorção para os productos da industria europeia, que precisa mercados.

A actividade enorme desenvolvida nos ultimos annos no estudo das linhas de caminho de ferro em territorio africano, procurando o melhor serviço e a mais alta valorização dos territorios centraes d'aquelle continente, cheio de riquezas mineraes e agricolas a explorar, faz com que hoje se tenham entre mãos os projectos das grandes ligações, trabalhos e estudos auxiliados pelo Governo francez e entregues a companhias, que os porão em execução em breve prazo.

Para este grande commettimento, que vae transformar o continente africano, havia duas grandes difficuldades, *Marrocos* e o *Sahara*.



A primeira é o problema que liquidam n'este momento a França e a Hespanha, preparando o terreno.

A travessia do *Saharâ* é problema também resolvido, pois é do dominio publico que as duas missões, organizadas pelo professor Mr. André Berthelot e enviadas á Africa para estudar as condições economicas e technicas em que se podia fazer a travessia do *Saharâ*, ligando as colonias francezas africanas, cumpriram a sua missão da maneira mais completa e acabam de entregar o seu estudo á sociedade que as organizou.

O objetivo principal d'esse caminho de ferro, que já foi estudado para a linha normal, ou continental, electrificado na sua maior parte, e para uma velocidade commercial de 60 kilometros á hora, é, ligar as colonias francezas do Norte com as da Africa Occidental e Equatorial, consolidando-as e dando-lhes homogeneidade, ligar com os caminhos de ferro já construidos no Congo Belga e construir a grande arteria ligando com os caminhos de ferro da rede da Africa Austral.

Terá o seu ponto de partida no territorio francez, entre *Alger* e *Oran*; recebe a linha que virá de Ceuta-Tanger por Fez e procurando a passagem do Saharâ que foi julgada a mais conveniente, atravessa o deserto em linha electrificada, dirigindo-se á confluencia dos dois valles *Oued Tamanr'asset* e *Oued Ag'elman* aonde se bifurca o traçado.

A linha geral da Africa Austral, o *Transafricano*, que se dirige ao Lago Tchad, Congo Belga, Stanleyville, Katanga e Cabo.

A linha do Senegal Francez, que deriva para o valle do *Niger*, subindo-o até encontrar os caminhos de ferro já construidos e procura o mar no porto de *Dakar*.

Esta ligação constitue a segunda *étape* do grandioso problema das ligações ferro-viarias entre a Europa e a Africa, a qual realizada, produzirá uma transformação completa nas ligações maritimas actuaes, pelo que respeita a passageiros e a mercadorias ricas.

*Dakar* dista cerca de 1500 milhas da costa da America do Sul, que se atravessam facilmente em 4 dias de viagem maritima.

De *Dakar* a Londres, por terra, nas condições de estabelecimento em que se pretende construir o *Transafricano*, gastar-se-hão 5 dias.

*Pernambuco*, por exemplo, ficará a 9 dias de Londres com a vantagem de ter só 4 dias de viagem maritima.

As relações da Europa com a Africa Central e Austral far-se-hão pelo *Transafricano*.

As relações entre a America e a Europa far-se-hão naturalmente pela linha de menor resistencia, mais commodas e mais rapida, isto é, pelo porto francez de *Dakar*.

Pimentel Sarmiento.

## O sismo de 1755

551.22 + (469)

Dado um individuo com noções que conseguiu definir a respeito d'uma certa personagem, pergunta-se que figura fará em presença d'um livro que lhe destrua as ideias a tal proposito assentes.

Não é costume propôr os problemas psychologicos com este formulario que tem geitos de mathematica, nem sequer depois que Fechner fallou do logarithmo da sensação, ha uns bons trinta annos tão discutido; mas foi precisamente o que a si proprio perguntou, e d'esta maneira, aquelle que isto escreve, quando acabou de ler o livro do Sr. engenheiro Pereira de Sousa intitulado «Ideia geral dos effeitos do megasismo de 1755 em Portugal».

De facto, se em tempos admirou a energia do Marquez de Pombal, a sua capacidade organizadora para fazer re-

surgir uma cidade das suas ruinas, uma industria do seu estado quasi comatoso, um commercio do seu ambito de definhamento, um exercito da desorganização dos officiaes, nem por isso taes factos foram capazes de fazer esquecer o supplicio dos Tavoras, as execuções no Porto, o incendio da Trafaria e os horrores do forte da Junqueira, ainda quando em espirito possamos suppormo-nos com a mentalidade de ha seculo e meio.

Depois, ao nome do Marquez alliava-se a noção de que só um proceder como o d'elle é que podia encher de ouro as arcas do erario, como se contava que elle as deixara, ao ser desterrado para vinte leguas da capital.

Mas as quatro quintas partes dos que o tomavam para molde, quer fossem simples regedores de parochia, quer ministros de estado, entendiam que elle tudo conseguira pela brutalidade que, no simplicismo espiritual d'aquelles cerebros pouco dados a cogitações, é synonymo de energia.

Assim succedeu que

Ihr naht euch wieder, schwankende Gestalten,  
Die früh sich einst dem trüben Blick gezeigt <sup>(1)</sup>.

a penna que isto escreve fez um paralelo entre o Marquez de Pombal e o Conde de Castello Melhor, concluindo que este ultimo é que havia sido o mais notavel dos secretarios de Estado que Portugal logrou jamais contar nas paginas da sua historia.

Não ha oportunidade em repetir aqui o que n'essa epocha se publicou; mas, desde então estavam de tal modo radicadas no cerebro de quem estas linhas traça as ideias sobre o ministro de D. José I e a sua acção no paiz, que foi uma surpresa, um tanto desagradavel, ver um engenheiro que tem deante de si um bello futuro scientifico dedicar o seu livro á memoria do primeiro Marquez de Pombal, com palavras onde vibra todo o entusiasmo de uma alma fremente de amor pela sciencia.

Succede porém que duas paginas mais adeante se depara no livro do Sr. Pereira de Sousa com um questionario relativo ao terremoto de 1755, que justifica amplamente a dedicatoria que tanto offuscara quem isto refere.

Aos quesitos numero 2, 5, 6, 7 e 9 imprimiu-se um espirito de investigação scientifica que hoje não iria mais longe nem poderia ser expresso com maior rigor, tanto mais quanto o Sr. engenheiro Pereira de Sousa logo adeante escreve: «Emquanto ás publicações d'essa epocha sobre o terremoto, que tem grande valor para os bibliophilos, infelizmente pouco ou nada apresentam de interesse scientifico. Perdi um tempo immenso a lê-las; consistem n'um amontoado de theorias e de superstições, de onde difficilmente a sciencia pôde tirar algum facto que lhe sirva <sup>(2)</sup>».

O terremoto de Lisboa, nome por que é conhecido o cataclysmo dos tempos de D. José I, embora outros conte esta região do Tejo, que confirmam a triste celebridade sismica attribuida a Portugal por Montessus de Ballore <sup>(3)</sup>, teve uma justificada repercussão no seu tempo e ainda hoje faz o objecto de interessantes estudos de geologos e sismologos.

(1) E' o inicio do Fausto de Goethe que o Visconde de Almeida Garrett traduziu com extrema fidelidade e elevado estilo:

Resurgis outra vez, vagas figuras,  
Vacillantes imagens que á turbada  
Vista accudieis d'antes.

Como se sabe, Goethe, só publicou o Fausto em idade relativamente avançada, e os cabellos brancos de quem isto escreve fazem-lhe recordar a epocha em que, de nada duvidando, procurava expôr coisas originaes, imaginando, na illusão da mocidade, que o mundo tinha tempo de descansar os seus olhares em elocubrações que ficaram perdidas e esquecidas nas paginas d'uma d'essas revistas destinadas a tudo revolucionar, mas tão ephemerias que até o nome perdem, no volver de poucos mezes, e de que mal apparece um numero e quando muito, em esforço inaudito, meia duzia d'elles.

(2) Effeitos do Megasismo, cit. p. 8.

(3) Géographie sismologique, p. 343.



Nem sequer os litteratos deixaram de se referir a elle, a ponto que Voltaire transportou para Lisboa o heroe do seu romance «Candide ou l'optimiste» fazendo-lhe passar aqui algumas aventuras na epocha do terremoto e as correlativas contendidas com os inquisidores.

De Goethe se refere que, ao ter noticia de tamanha catastrophe, declarou, embora muito creanga, que não podia acreditar na bondade d'um pantheismo a que tinha preparado um altar, onde figuravam uns espelhos ustorios, que iam, por meio dos raios solares reflectidos, incendiar myrrha ou incenso ou qualquer outra resina aromatica.

Mas a par d'estas manifestações de grandes litteratos, poucos estudos figuram coevos ou pouco afastados da epocha, onde o phenomeno se relate scientificamente.

Nas referencias bibliographicas que em grande copia se nos depaeram em cada pagina do livro do Sr. engenheiro Pereira de Sousa, apenas cita a obra de Moreira de Mendonça, publicada em 1758, dizendo ser, das escriptas em portuguez, a de maior interesse scientifico. Pena é que se não occupe apenas do mais extenso dos tremores de terra conhecidos no mundo, conforme o classificou Hans Woehle (1).

Tanto n'este estudo como no erudito trabalho que em 1909 deu á estampa sob o titulo «Efeitos do terremoto de 1755 nas construcções de Lisboa», o Sr. engenheiro Pereira de Sousa relaciona os tremores de terra de Lisboa com os estragos occorridos em Andaluzia, e, com uma critica scientifica notavel, inclina-se a que a zona epicentral fica ao sul do Algarve e a nordeste do archipelago da Madeira.

Montessus de Ballore na sua «Géographie sismologique» baseado na auctoridade do Sr. Paulo Choffat, colloca a região epicentral d'aquelle terremoto a S. W. de Lisboa, embora, estribando-se na opinião d'este sabio, diga que outr'ora os sisinos entravam pelo Algarve em Portugal mais vezes do que agora (2).

Na sua «Sismologie moderne», o referido sismologo, seis annos após a publicação da «Geographia sismologica» altera o seu modo de ver, que coincide com o do Sr. Pereira de Sousa.

Para entrar na apreciação d'estas opiniões são indispensaveis profundos conhecimentos geologicos e principalmente da sciencia nova que A. de Lapparent denominou de Geographia Physica, embora se não pareça nem sequer vagamente com o que nas escholas se aprende com tal designação. E' preciso demais um conhecimento minucioso e geral ao mesmo tempo da disposição dos terrenos, da maneira de os apreciar e de os comparar.

Assim, por exemplo, o professor J. Thoulet, considerando o archipelago dos Açores, abstrahindo das ilhas das Flores e do Corvo, compara-as com os cabeços que circumdam uma vasta cratera semi-circular voltada para o sul, e acrescenta: «Se se supprimir pelo pensamento a agua que recobre o leito maritimo, ver-se-ha que este possui uma semelhança perfeita com uma paisagem lunar ou, tomando uma imagem menos afastada, com os Campos Phlegreanos, perto de Napoles (3).

Mais interessante ainda é que se attribuiu a sismicidade do golfo do Tejo ás plicaturas mediterraneas que se dão através do Atlantico, opinião que Montessus de Ballore enuncia debaixo das mais expresas reservas (4).

No entanto, fóra de duvida fica que permanece Lisboa dentro d'uma zona sismica interessantissima e digna de um rigoroso estudo, que deve proseguir-se com todo o cuidado. Assim, já devia ter-se procedido ao nivelamento de precisão da região ribatejana onde se deu o terremoto de 1909, como se fez na Provença, no mesmo anno.

Em tal se não pensou sequer, e assim se vê que o Sr. engenheiro Pereira de Sousa com uma prudencia scientifica digna de louvor, diz que lhe parece que aquella zona sismica corresponde a um affundimento recoberto pelas alluviões e pelo pliocenico, contrariamente ao que succede na actual bacia inferior do Tejo (1).

Um dos capitulos do trabalho do Sr. engenheiro Pereira de Sousa mais digno de leitura é incontestavelmente o que se refere á estrutura do nosso paiz, mas seria difficil dar aqui sequer uma ideia summaria do que tão condensado está em quatorze paginas de proveitosissima leitura, quando se segue a carta na escala de 1 por 1.500.000 que acompanha este trabalho.

Mas se, para seguir esta passagem do livro, se necessita de uma preparação indispensavel para comprehender os termos technicos que n'elle figuram e que se não encontram nos dictionarios da lingua ainda os mais modernos e completos, já o mesmo não succede com aquelle capitulo que termina esta obra e que se occupa dos efeitos do terremoto de Lisboa, do respectivo maremoto (2) e do subsequente incendio.

Podia o Sr. engenheiro Pereira de Sousa dar n'este capitulo um resumo da memoria tão completa, quanto erudita, que fez estampar na Revista de Obras Publicas e Minas de 1909.

Na phrase de Montessus de Ballore foi procurar á experiencia dolorosa do passado (3) os ensinamentos sobre a escolha dos terrenos onde preferivelmente se deve construir em Lisboa, e assim considera os resultados do tremor de terra de 1 de novembro de 1755 sobre os edificios assentes em terrenos de calcareos e marnas com Rodistas, em basalto ou tufo basaltico, em marnas e grés constituindo o terciario olissiponense (camadas com Venus Ribeiroi), nos planaltos do Bairro Alto e de Sant'anna, etc. (4).

Mas, em logar de esse trabalho para elle relativamente facil, preferiu completá-lo na sua nova obra, reduzindo ás devidas proporções as narrativas exaggeradas dos desastres e outras mais, constantes de relatos coevos e reproduzidos sem criterio em obras da actualidade.

Assim é que compara o numero de fogos e habitantes antes de 1 de novembro de 1755 e as estatisticas immediatamente posteriores, classificando aquelles valores sob os titulos de freguezias queimadas, arruinadas e bem livradas, e depois faz o mesmo para os edificios.

D'aqui conclue que em referencia á população coeva de Lisboa, o numero de mortos regulou por 3 por cento, percentagem concordante com as vagas indicações de Moreira de Mendonça e com aquellas que se verificaram no sismo do Ribatejo em 1909.

Por isso termina o seu bello trabalho o Sr. engenheiro Pereira de Sousa com as seguintes palavras «a intensida-

(1) Efeitos do Megasismo de 1755, p. 54.

(2) O Sr. engenheiro Pereira de Sousa com rara felicidade applicou ao que os Francezes chamam *raz de maréc* o termo maremoto, quando este phenomeno hydraulico é devido a uma causa sismica.

A vaga de fluxo formada n'estas circumstancias chamam *incha* os Açoreanos, conforme refere em nota o auctor a quem allude esta noticia (Efeitos cit. p. 23).

(3) Les tremblements de terre p. 457.

(4) Após a descripção da natureza de terreno e dos efeitos produzidos sobre elles pelo terremoto, o Sr. Pereira de Sousa succintamente expõe a conclusão que d'aquelle exame se tira. Era natural que se aproveitasse no delineamento dos melhoramentos de Lisboa tão preciosas indicações quanto desinteressadas e que se não permittissem construcções em certas zonas, senão quando subordinadas a dadas regras e que n'outras se obrigassem os constructores a levar as fundações dos predios a dadas profundidades.

Como tal se não fez, a despeito do *aviso premonitorio* de 1909, é licito imaginar que os technicos da architectura municipal tiveram medo de ler o fasciculo N. 475 a 477 da Revista de Obras Publicas e Minas, o menos que não supponham que já tanto sabem que até lembram o barbeiro das bandas da Louzã que diagnosticava que uma doente padecia de *febre aromatica* e commentava «nem sei para que é que tenho tamanho saber».

(1) Cit. por Pereira de Sousa in Revista de Obras Publicas e Minas, vol. XL (1909) p. 292.

(2) Géographie sismologique, p. 345.

(3) Géographie sismologique, p. 348.

(4) Géographie sismologique, p. 350.



de do terremoto de 1 de novembro de 1755, em Lisboa, não parece superior à do de 23 de abril de 1909, em Benavente».

Uma nota sobre a Atlantida completa as considerações relativas à zona epicentral, comprovando a capacidade de estudo e de saber do Sr. engenheiro Pereira de Sousa.

Pena é contudo que esta sua obra, escripta como é em portuguez, corra o risco de passar despercebida, succedendo-lhe o mesmo que à memoria de 1909. Mas já que o illustre engenheiro deu conta do maremoto de 1755 à Academia das Sciencias de Paris, e de collaboração com o professor Louis Gentil dos efeitos do terremoto d'aquelle anno sobre as terras marroquinas, bom seria que o estudo que promette, acompanhado de uma carta na escala de 1 para 500.000 <sup>(1)</sup>, fosse publicado em francez, lingua familiar aos poucos que estudam entre nós e cuja dispersão é capaz de tornar conhecidos trabalhos do valor d'aquelle a que se refere a presente notula.

Mello de Mattos.

<sup>(1)</sup> Ideia geral dos efeitos do megasismo de 1755 em Portugal, p. 51.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o proprietário Aurélio Pinto Tavares Osório Castelo Branco estão ocupando duas parcelas de terreno entre quilómetros 132.246 e 132.513 na linha da Beira Baixa, que, respectivamente, não lhes pertencem, sendo o referido proprietário dono do terreno ocupado pela Companhia mencionada, e esta possuidora da parcela que aquele está usufruindo; e

Atendendo a que, tanto a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses como o aludido proprietário, pretendem rectificar a planta cadastral da linha férrea pela permuta das parcelas de terreno que estão ocupando, tomando a Companhia, além da superficie expropriada, duas faixas que medem um total de 260<sup>m</sup>2,90, contendo 12 sobreiros pequenos e 2 oliveiras, e o referido proprietário uma superficie de 81<sup>m</sup>2,65, com 3 sobreiros grandes, e mais o domínio e posse dos 12 sobreiros e 2 oliveiras do terreno cedido à Companhia;

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovada a rectificação das extremas acima referidas, sob condição de serem expropriadas a Aurélio Pinto Tavares Osório Castelo Branco, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os 12 sobreiros e 2 oliveiras existentes no terreno que ficará pertencendo à mencionada Companhia pela permuta agora autorizada.

Paços do Governo da República, em 15 de Maio de 1914. — O Ministro do Fomento, *Aquiles Gonçalves*.

Atendendo a que o projecto da estação de Sarnada, da linha do Vale do Vouga, apresentado pela «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger», concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, está em condições de ser aprovado, e a que não há inconveniente para a exploração na reversão em Sarnada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto da estação de Sarnada.

Paços do Governo da República, em 19 de Maio de 1914. — O Ministro do Fomento, *Aquiles Gonçalves*.

#### Secretaria Geral

Aos 25 dias do mês de Abril de 1914, no Ministério do Fomento Gabinete do Ministro, onde vim eu, Manuel Correia de Melo, secretário geral do mesmo Ministério, estavam presentes duma parte o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. Aquiles Gonçalves Fernandes, Ministro do Fomento, primeiro outorgante em nome do Governo e doutra par-

te, como segundo outorgante, o Sr. António Cerqueira Magro, presidente do Conselho da administração da Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa, que, por documento que apresentou e fica arquivado na Repartição de Obras Públicas, provou ser o representante da mesma Companhia, assistindo também a este acto o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. Augusto Luis Vieira Soares, ajudante do Procurador Geral da República; e por ele Ex.<sup>mo</sup> Ministro, foi dito na minha presença e na das testemunhas ao diante declaradas que, nos termos da portaria do teor seguinte:

«O Governo da República, a quem foi presente o requerimento datado de 29 de Janeiro do corrente anno em que a Companhia do Caminho do de Ferro de Penafiel à Lixa requere nos termos do decreto n.º 296 de 27 do mesmo mês a auctorisação para prolongar a linha de que é concessionária, desde a cidade de Penafiel até à entrada da ponte de Entre-os-Rios na margem direita do rio Douro, sobre varias estradas a cargo do Estado na extensão de 15 quilómetros e 910 metros, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, manda:

1.º Que seja concedido o prolongamento pedido, devendo a Companhia requerente apresentar à aprovação superior, no prazo de quarenta dias, o projecto do novo troço da linha entre os pontos supramencionados, o qual deverá ser elaborado segundo as indicações da condição 6.ª do regulamento de 21 de Abril de 1906;

2.º Que o assentamento e exploração deste troço sejam feitos segundo as cláusulas e condições em que, por contracto de 17 de Dezembro de 1910, foi concedida a linha entre Penafiel e a Lixa, ficando entendido que os prazos indicados nas condições 2.ª e 9.ª do mesmo contracto, deverão ser contados da data da aprovação do projecto a que se refere o n.º 1.º;

3.º Que antes de assinado o respectivo contracto a Companhia concessionária seja intimada a no prazo de oito dias depositar na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Ministerio do Fomento, a importancia de 1.591\$, em moeda corrente ou em titulos do Estado nos termos da condição 10.ª do regulamento supramencionado.

Paços do Governo da República, em 14 de Março de 1914. — Aquiles Gonçalves.

Tendo Antonio Cerqueira Magro provado, por documento autêntico que fica arquivado na referida Repartição de Obras Públicas, deste Ministério, ter feito a referida Companhia, na delegação da Caixa Geral de Depósitos, no Porto, à ordem do Ministro do Fomento, o depósito de 1.591\$ em titulos do Estado, para garantia deste contracto, nos termos do n.º 3.º da portaria transcrita; vem ele, Ex.<sup>mo</sup> Ministro, em nome do Governo, contratar com a Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa o assentamento e a exploração do prolongamento da linha de que concessionária, desde a cidade de Penafiel até a entrada da ponte de Entre-os-Rios na margem direita do rio Douro, sobre varias estradas a cargo do estado, na extensão de 15 quilómetros e 910 metros, com a condição seguinte:

Condição única. — A Companhia concessionária obriga-se a efectuar o assentamento e a exploração deste troço de linha férrea segundo as cláusulas e condições em que, por contracto de 17 de Dezembro de 1910, foi concedida a linha entre Penafiel e a Lixa, ficando, porém, entendido:

Primo. — Que os prazos indicados nas condições 2.ª e 9.ª do mesmo contracto deverão ser contadas da data da aprovação do projecto do novo troço de linha.

Secundo. — Que este projecto, que deverá ser elaborado segundo as indicações da condição 6.ª do regulamento de 21 de Abril de 1906, obriga-se a Companhia concessionária a apresentá-lo no prazo de quarenta dias, contado da data do presente contracto.

Pelo segundo outorgante foi dito, que aceita o presente contracto com a condição acima indicada, de que tem inteiro conhecimento, à qual se submete para todos os efeitos legais, e a cujo cumprimento se obriga em nome da Companhia que representa, declarando mais que renuncia a qualquer foro especial.

E, com a clausula acima exarada, deram os outorgantes por feito e concluido o presente termo de contracto, a que assistiram como testemunhas os primeiros officiais deste Ministério, João Rosendo Peres Ramos e D. Henrique Miguel de Meneses Alarcão.

Para cumprimento do disposto na carta de lei de 20 de Março de 1907, e tendo sido ouvido o conselho de Ministros, foi este termo procedido de minuta enviado ao Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, por intermédio da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, onde ficou registado sob n.º 73, em 3 do corrente mês de Abril.

Abaixo vão colocadas e devidamente inutilizadas duas estampilhas do imposto do selo, na importância total de 1\$40, devido por este termo, que vai escrito em quatro folhas deste livro de contratos, devidamente rubricadas pelas partes, com excepção da última por conter as assinaturas.

Eu Manuel Correia de Melo, secretario geral deste Ministério em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubricar e vou assinar o presente termo com todas as pessoas nele mencionadas, depois de a todos ser lido em voz alta.

Lugar de duas estampilhas do imposto do selo, na importância total de 1\$40 devidamente inutilizadas—*Aquiles Gonçalves Fernandes*—*Antonio Cerqueira Magro*—*João Rosendo Peres Ramos*—*D. Henrique Miguel de Meneses Alarcão*—*Manuel Correia de Melo*—Foi presente, *Augusto Soares*.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas da cidade de Lisboa

Nos dias 10 a 13 do corrente devem ter lugar as festas da cidade de Lisboa, cujo programma, deveras atrahente, comprehende entre outros numeros interessantes, uma batalha de flôres, corridas de touros, iluminação e fogos d'artificio.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelece durante os dias da festa um serviço diario de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as estações das linhas de Cintra, Cascaes, e de Olivaes até Villa Franca e a de Lisboa-Rocio.

## Romaria ao Senhor da Pedra

Nos dias 7 e 8 d'este mez terá lugar a tradicional romaria ao Senhor da Pedra, uma das mais importantes e concorridas romarias que se realizam no norte do paiz.

Milhares e milhares de creaturas, umas por devoção, outras por espirito de curiosidade e gosto de observar o interessante e pictoresco espectáculo que offerece o local onde se ergue a pequena capella, onde a imagem do Senhor da Pedra é exposta á contemplação dos crentes, nos dias de romaria, alli accorrem de todas as povoações proximas, umas fazendo o percurso a pé, outras em carros e carroças de todos os feitios, e outras vindas dos pontos mais distantes, utilizando-se do caminho de ferro.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece nos dois referidos dias um extraordinario e intensivo serviço de comboios de todas as estações e apeadeiros desde Campanhã até o apeadeiro de Miramar, que fica proximo do local da romaria. No dia 7 effectuar-se-hão nada menos do que 30 comboios de ida e volta entre Campanhã e Miramar e outros 30 entre Granja e Espinho e o referido apeadeiro, e no dia 8 quatorze comboios.

Os preços dos bilhetes de ida e volta são os seguintes: De Porto 42 cent. em 2.<sup>a</sup> e 22 em 3.<sup>a</sup>; Campanhã, General Torres e Gaia, 34 em 2.<sup>a</sup> e 16 em 3.<sup>a</sup>; Magdalena e Valladares, 22 em 2.<sup>a</sup> e 10 em 3.<sup>a</sup>; Francellos, 12 e 6; Aveiro 1\$50 e \$74; Cacia 1\$38 e \$68; Estarreja 1\$14 e \$56; Avanca 96 cent. e 48; Ovar 74 e 38; Esmoriz 42 e 22; Espinho e Granja 22 e 10; e Aguda 12 e 6 centavos.

No apeadeiro de Miramar vender-se-hão bilhetes da tarifa 3 de g. v. para os passageiros que não tendo tomado bilhete de ida e volta queiram regressar pelos comboios especiaes.

## Temporada de banhos e aguas medicinaes

Deve começar no dia 15 d'este mez a venda dos bilhetes do serviço especial durante a temporada de banhos e aguas medicinaes que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece, como nos annos anteriores, entre varias estações das suas linhas e das linhas combinadas portuguezas e hespanholas.

O serviço d'este anno pouco differe do do anno findo. Para os destinos das linhas do Minho e Douro e além, para onde apenas a estação de Lisboa-R vendia bilhetes d'este serviço, são creados tambem bilhetes para procedencias de varias estações que servem cidades.

A criação d'esses bilhetes tem por fim satisfazer muitos pedidos feitos n'esse sentido e que era de justiça attender.

Tambem serão estabelecidos bilhetes da Figueira da Foz para os destinos do Minho e Douro, e de Coimbra e Campanhã para Belmonte em transito pela Beira-Alta.

No serviço combinado com as linhas hespanholas apenas haverá a innovação de ser permittida, como já o era no anno findo para a 1.<sup>a</sup> classe, a utilização nos comboios

rapidos Lisboa-Madrid dos bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe, mediante uma pequena sobretaxa.

Em pouco mais divergirá este serviço do do anno passado, cuja utilização vae de anno para anno augmentando consideravelmente, devido ás grandes vantagens que offerece ao publico.

## Transporte de perus por vagão completo

Acha-se pendente da sancção do Governo um projecto de ampliação á tarifa geral e á tarifa especial n.º 5 de pequena velocidade da Companhia Portugueza, pelo qual o transporte de perus soltos só poderá ser acceito por expedições de vagão completo ou pagando como tal, sendo-lhe applicavel quando em grande velocidade os preços do Capitulo 4X da tarifa geral, correspondentes a animaes de qualquer especie por vagão completo, e quando em pequena velocidade os do Capitulo XIV da mesma tarifa, correspondentes, como na grande velocidade, a animaes de qualquer especie por vagão ou piso, ou os da tarifa especial n.º 5 de pequena velocidade, para os percursos em que esta tarifa convenha, pelos preços do seu § 1.º correspondentes a gado miudo.

Tanto quando taxados pela tarifa geral, como quando pela especial n.º 5, os expedidores poderão carregar qualquer numero de cabeças, declinando porém a Companhia toda e qualquer responsabilidade pelos damnos que os perus possam soffrer devido á sua agglomeração.

Esta medida é de grande vantagem para os negociantes de perus que, principalmente pelo Natal, fazem expedições de grandes quantidades d'estas aves, e cujo transporte pelas taxas que actualmente lhe são applicaveis, resulta bastante elevado.

O transporte de perus atados em cestos ou gaiolas para que os expedidores não requisitem vagão, será, como actualmente é, taxado pelo § 3.º da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, a não ser que o expedidor declare na nota de expedição desejar a applicação da tarifa geral.

## Vinho de Cantanhede para Gaia

As Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a da Beira Alta apresentaram ao Governo um projecto de additamento á tarifa especial combinada N. B. n.º 6 de pequena velocidade pelo qual as expedições de vinho em vasilhame por vagão completo do minimo de 8:000 kilos ou pagando como tal, que se effectuarem de Cantanhede para Gaia serão taxadas ao preço de 2\$09 por tonelada.

As operações de carga e de descarga d'essas remessas deverão ser feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios. Quando, porém, estes não as façam, o caminho de ferro cobrará os respectivos direitos em harmonia com as suas tarifas de despesas accessorias.

E' de esperar que não se fará esperar muito a approvação governamental, pois que a medida é de grande vantagem para o publico interessado em taes transportes.

## Toros de pinho para exportação pela barra de Lisboa

Afim de attender a importantes transportes, que já se estão iniciando na estação de Alverca, de toros de pinho para Alcantara-Mar com destino a exportação pelo mar, a Companhia Portugueza propoz ao Governo ampliar ás procedencias de Alverca até Olivaes o preço especial B do § 2.º da tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, correspondente á estação de Alhandra.

E' de esperar que em breve essa ampliação seja approvada e posta em vigor.



## Novo imposto

Bem o previmos, quando, ha bons 24 annos, (\*) nos insurgimos aqui contra o augmento de imposto de sello nos caminhos de ferro. O mal foi começar-se.

Em 1886 creou-se este imposto, aggravando-se com elle o custo dos transportes.

Em 1890 logo novo aggravamento se decretava n'esse imposto tornando mais caros os transportes de pessoas e mercadorias.

Em 1902 ainda a reforma da lei tornava mais pesado o encargo, elevando-o ao que hoje está.

E por fim (?) como era preciso encontrar materia tributavel para se obter dinheiro para a *assistencia*, que nada tem com os caminhos de ferro, a estes se recorreu em 1911, creando a sobretaxa, no serviço de passageiros, para este fim, como se o transporte por via ferrea fosse fonte inexaurivel a que recorressem todos os sedentos de cobres para qualquer obra, util ou esteril.

De estulticia classificámos então — ha 24 annos — esse ataque á industria ferro-viaria, que se cifrava, apenas, no imposto de 60 réis sobre cada expedição. O que deveremos chamar, agora, á nova arremetida do Sr. ministro da Guerra contra o trafego dos caminhos de ferro, não se contentando com menos de *duplicar o imposto de transito* em todos os transportes? O leitor que a classifique.

E para que este veja como, então, tínhamos direito a dizer que se projectavam leis sem estudo, sem criterio, sem senso-commun, e como hoje, apesar de agora se querer fazer *modern style* em tudo, desde a moeda até á orthographia e desde o tratamento social até á contagem das horas, se seguem os mesmos processos, basta ver que o proponente da famosa lei de recursos para material de guerra, calcula que esse novo imposto renderá 500 contos, sem ver que pelos contractos existentes *que teem que ser cumpridos*, a Companhia Portugueza, a da Beira Alta e a Nacional nas suas linhas de Vizeu e Mirandella, estão *isentas* de qualquer aggravamento d'esse imposto, que só pode recahir sobre a rede do Estado, as linhas dos Meridionaes, Mondego, Povoas, Guimarães, Vouga e Bragança.

Isso nos vale para que uma expedição de 8 toneladas, por exemplo, de Villa Real de Santo Antonio a Valença, em 1.<sup>a</sup> classe não pague *apenas, a mais*, um imposto de 10\$000 (!), e um passageiro, no percurso de Faro a Barca d'Alva 800 reis *mais de imposto*.

Ora o facto é que o imposto de transito, nas linhas sobre as quaes elle pôde ser aggravado, não produziu, no anno de 1911-1912, ultimo de que ha estatistica, mais que 184 contos. Como é, pois, que esse projecto calcula em 500 contos essa fonte de receita? Sem estudo, já se vê.

Se, como se tem visto, as linhas ferreas, para attrahir movimento de passageiros e mercadorias, continuamente estão reduzindo as tarifas, como é que se pensa em augmentar, cegamente, o custo de todos os transportes?

E isto agora que, seguindo as ideias de quem sem vaidade, pôde dizer «fundou o turismo em Portugal» se pretende facilitar os transportes, augmentar o movimento de passageiros por todo o paiz, crear novas iniciativas e animar o desenvolvimento das antigas.

E' a insensatez elevada ao cumulo!

Precisa o paiz de material de guerra e portanto de dinheiro para o adquirir? Não discutimos.

Mas ir pedir a enorme somma de 35.000 contos ao emprestimo, e o enorme encargo annual de 2.000 contos ao imposto, é facil, em theoria, mas na pratica é o arrastamento do paiz á miseria.

Ficamos arruinados, de arma ás costas... se o nosso organismo resistir ao peso da arma e ao do imposto.

## Engenheiro Santos Viegas

No dia 16, pela 1 da tarde, o Sr. engenheiro Santos Viegas, chefe da Exploração da Companhia Portugueza, foi assaltado, no largo da Estação, a tiros de revólver, por um carregador que pouco antes estivera no gabinete d'aquelle funcionario fazendo-lhe pedidos de melhoria de situação, a que elle não pôde attender por o requerente ter sido reprovado no exame que fez para guarda-freio, mas promettendo dar-lhe a diuturnidade de serviço, como elle lhe pediu, tendo apenas que fazer o pedido por escripto.

O carregador sahiu, na apparencia, conformado, mas esperando o Sr. Viegas, no largo, quando elle subia para um carro electrico, desfechou sobre elle quatro tiros de revólver dos quaes tres lhe acertaram.

Levado o ferido para o hospital de S. José, alli se tem conservado, sendo hoje o seu estado felizmente livre de perigo. O aggressor acha-se preso.

D'elle apenas sabemos, pelo que dizem os jornaes, que foi um empregado insummisso, tentando em tempo aggre-dir um superior, e tendo tomado parte nas ultimas tentativas de greve.

A victima do attentado é um funcionario distincto, um character digno e um disciplinador intransigente, moldando os impulsos do coração ao principio immutavel de só fazer justiça, embora a sua applicação lhe crie a animadversão de quem quer que seja.

Felizmente, a robustez do seu organismo auxiliada pelos cuidados da sciencia, resistiu aos estragos que n'elle produziram as tres balas. O doente vaé melhorando, o que muito agradavel nos é registrar.

## Os caminhos de ferro em Portugal

V

Na escriptura a que alludimos no final do artigo antecedente, intervieram por uma parte os directores da Companhia que a tinham representado na escriptura do trespasse, e mais Hardy Hislop, que assim começou a exercer o seu novo cargo de director vitalicio, e por outra parte os empreiteiros Carlos Waring por si e por seus irmãos e Guilherme Shaw.

Obrigaram-se estes a fazer todas as expropriações e a executar todas as obras precisas para o caminho de ferro de Lisboa a Santarem e para uma linha de telegraphia electrica ao longo d'elle e a fornecer todo o material necessario para a construcção e exploração tanto do caminho como do telegrapho.

A empreitada foi ajustada por 778 mil libras, que era a somma das despesas orçadas para compra de terrenos, material fixo e circulante, ferramentas e material para a construcção de obras de arte, estações, telegrapho, administração, etc., segundo mostrava uma tabella annexa á escriptura e que, reunidas ás 22 mil libras que a Companhia pelo contracto de trespasse se obrigára a pagar a Carlos Waring, perfazia as 800 mil libras do capital social.

No principio de cada meiz os empreiteiros receberiam o que tivessem dispendido no mez anterior em vista dos orçamentos e contas formuladas pelo engenheiro-chefe da Companhia e de uma certidão em que este descriminasse as verbas gastas por cada um dos artigos da tabella.

Se o caminho viesse a ter mais ou menos de 72 kilometros (que era a extensão prevista) o preço da empreitada seria augmentado ou reduzido na razão de 50 contos por cada kilometro.

Os empreiteiros tomaram um terço do numero total das acções passando n'ellas a Companhia recibo da primeira prestação que fôra de tres libras e da segunda que havia de ser de duas libras.

(\*) «Gazeta» n.º 67 de 1 de outubro de 1890, pag. 290.



Como a primeira prestação d'esses titulos equivalia a 40 mil libras, considerava-se paga por encontro com igual quantia que pela escriptura do trespasse a Companhia tinha de entregar a Carlos Waring, que a adeantara para o deposito. A segunda prestação dava-se como paga, porque os empreiteiros offereciam o valor d'ella como bonus às acções do terço por elles tomado e de outro terço tomado por varias pessoas em Portugal e em Inglaterra.

Em lugar porém, de entrarem, com esse dinheiro nos cofres da Companhia, nada receberiam d'ella pelas ferramentas e materiaes de construcção, avaliados em 53:333 libras, e que era a quanto subia a totalidade do bonus, sendo, comtudo, obrigados a deixar tudo isso em bom estado no fim da empreitada.

Offereceram ainda os empreiteiros fazer no preço da empreitada um abatimento não superior a 12:000 libras, para ser pela direcção applicado ao pagamento de ordenados e outras despesas da administração, ficando, porém, a cargo d'elles os vencimentos do engenheiro-chefe, as despesas com trabalhos technicos, transportes, cambios, etc.

A chamada das prestações dos accionistas seria feita de modo que a direcção estivesse sempre habilitada a satisfazer as contas apresentadas pelos empreiteiros nos termos que indicamos, mas estes poderiam demorar o pagamento relativo ao seu terço de acções para o realizarem, por encontro, nos das semanas que a esse tempo lhe fossem devidas ou viessem a sê-lo de futuro.

No caso da Companhia não lhes pagar integralmente os seus creditos pela forma indicada, poderiam os empreiteiros suspender os trabalhos e os fornecimentos enquanto durasse o atrazo e depois receberiam a somma em divida accrescentada com o juro de 6 % ao anno; mas, se por qualquer outro motivo, que não fosse força maior, elles fizessem a suspensão, ser-lhes hia deduzido o juro de 8 % ao anno no valor das obras que não executassem e do material que não fornecessem durante a interrupção, sem prejuizo de em todas estas hypotheseas a Companhia ou os empreiteiros recorrerem aos meios legais para coagirem a parte contraria ao cumprimento das suas obrigações. As questões levantadas entre a Companhia e os empreiteiros seriam resolvidas por arbitros nomeados um por cada litigante e o terceiro por ambos, ou, se estes não concordassem na escolha, seria um juiz tirado á sorte entre os da Relação de Lisboa.

Haveria muito que notar em algumas das clausulas que deixamos extractadas; mas as que maiores reparos suggerem são as que estabeleciam uma situação verdadeiramente extraordinaria para o engenheiro-chefe da Companhia.

A Companhia e os empreiteiros obrigam-se a dar fé a todos os orçamentos, contas e certidões de J. Valentine, a observar todas as ordens, instrucções e pareceres por elle dados para a execução das obras ou para fornecimentos, e a elle competia apresentar plantas, projectos e descripções necessarias, assim como sollicitar a sua approvação pela auctoridade a que pertencesse dá-la e fazer depois as devidas communicações á Companhia e aos empreiteiros. Mais se estipulava que até estar inteiramente cumprido o contracto da empreitada não poderia ser removido do seu lugar senão por accordo escripto entre a Companhia e os empreiteiros, e tanto n'este caso como nos de morte ou inhabilidade a nomeação do substituto seria tambem feita por accordo, ou, se este fosse impossivel, pelo Instituto dos engenheiros civis de Londres.

Sendo uma das mais importantes missões d'esse engenheiro fiscalizar o modo como os empreiteiros cumpriam as suas obrigações, a perfeição com que eram executadas as obras, a boa qualidade dos materiaes n'elles empregados ou do material adquirido para a exploração do caminho de ferro, não podia ser afastado do cargo sem annuência d'esses mesmos empreiteiros e era d'estes que

elle recebia directamente os seus honorarios e não do cofre da Companhia, da qual era empregado.

Se nos lembrarmos que J. Valentine foi um dos socios de Hislop na primeira Companhia que este organizou para entrar no concurso e que mais tarde foi nomeado, ou, talvez mais exactamente imposto á Companhia para aquelle logar por Hislop e Carlos Waring na escriptura de trespasse da concessão, não podemos admirar-nos dos factos que vieram a dar-se e que facilmente se deviam prever.

Feitos, porém, os contractos de que temos dado noticia e havendo sido já anteriormente resolvidas as ultimas duvidas sobre a parte do tracado entre o caes das Carvoarias e a quinta dos Loios, era de esperar que aos trabalhos inaugurados em maio fosse dado grande impulso, mas não succedeu assim e quasi nada adeantaram até março de 1854, allegando os empreiteiros difficuldades nas expropriações e falta de material que era preciso mandar vir da Belgica e cujo transporte a invernoia contrariava.

Com a chegada d'esse material as obras tiveram algum incremento, mas só em julho é que começaram a ser feitas com certa ordem, empregando-se n'ellas perto de mil operarios.

Entretanto, o governo e as estações officiaes punham todo o empenho em resolver de prompto as propostas que lhe eram dirigidas, mas os fiscaes do governo principiam desde logo a queixar-se da má qualidade dos materiaes e do pouco cuidado na construcção das obras de arte. A Companhia effectuou varios accordos com os empreiteiros para a reconstrucção de algumas d'essas obras e para a feitura do muro do caes que devia supportar o aterro desde o ponto de partida da linha até Xabregas; mas elles não trataram de o fazer e continuaram a não ter o menor escrupulo na escolha dos materiaes. E no meio de tudo isto o engenheiro-chefe da Companhia em logar de cumprir com os seus deveres não só consentia essas fraudes, mas até as desculpava e chegava a ponto de quando a direcção lhe determinou que fizesse demolir a ponte de Beirollas, que apresentava grandes fendas, a resposta que deu foi: — Recuso-me positivamente a dar ordens n'esse sentido aos empreiteiros.

No meio d'esta espantosa desorganização foram proseguindo os trabalhos até que no dia 5 de setembro de 1855 os empreiteiros os suspenderam completamente, com o pretexto de não lhe terem sido pagas integralmente as contas do mez anterior.

A. O.



**Beira Alta.**—Está concluido o novo edificio da estação de Conteuças, procedendo-se agora ao assentamento da linha de desvio.

— Devido a grande abundancia de original, tivemos que deixar ainda para o proximo numero o artigo sobre as novas carruagens d'esta companhia.

**Companhia Portuguesa.**— Estão concluidas as reparações da estação de Castello Branco.

— Começam hoje a circular até Medina as carruagens que até aqui faziam serviço de Lisboa e Porto a Villar Formoso, nos comboios 51, 56, 8 e 17 da Companhia Portuguesa e 5 e 2 da Beira Alta.





### França

Já foram aprovadas as despesas previstas para o estudo do ante-projecto do caminho de ferro directo de Madrid á fronteira franceza, nos seguintes capitulos: primeira secção, ou seja de Madrid a Soria, de 210 kilometros, apresentado pelo engenheiro chefe da quarta repartição de caminhos de ferro: 23.115 pesetas; terceira secção, ou seja do Ebro a Pamplona, de 90 kilometros, apresentado pelo engenheiro chefe da 1.ª repartição: 13.750 pesetas; quarta secção, ou seja de Pamplona a França, de 38 kilometros, apresentado pelo chefe da comissão dos caminhos transpyrenais: 5.582,60 pesetas. Estão tres verbas somadas, dão 42.447,60.

O prefeito do Mosa autorizou, a partir de 19 do passado abril, a abertura á exploração da ultima secção do caminho de ferro de interesse local, de Verdun a Montmédy, comprehendida entre as estações de Vaux-devant-Damloup e de Montmédy.

N'esta data, toda a rede chamada do Woëvre, comprehendendo as duas linhas de Commercy a Verdun e de Verdun a Montmédy, ficou aberta á exploração.

### Columbia

Em vista da proxima inauguração do canal do Panamá, estão entrando em grande actividade os trabalhos do caminho de ferro chamado «do Pacifico», que deverá ligar Bogota ao porto de S. Buenaventura. O troço que parte do mar deve atingir no decorrer d'este anno Cali nas margens do Cauca, e a parte da linha que apresenta mais difficuldades, entre ellas a travessia da Cordilheira, ficará proximoamente terminada.

A nova linha porá a capital a um dia ou a dia e meio do Oceano; hoje, pelo mar das Antilhas, e pelo rio Magdalena, a viagem da costa a Bogota não se faz em menos de 10, 12 ou 15 dias, conforme o estado do rio. O caminho de ferro do Pacifico, patenteando a rica região do Cauca ao commercio internacional, parece dever contribuir poderosamente para o progresso da Columbia e assegurará o desenvolvimento do porto de S. Buenaventura, primeiro porto de escala no Pacifico para os navios que se dirigem para o sul, após a saída do canal.



## Assembleia da Companhia Portuguesa

Deve realizar-se no dia 6 a reunião annual dos accionistas d'esta Companhia, para lhe ser presente o relatorio do exercicio de 1913.

Como se vê já da parte d'este documento que hoje re-produzimos, os resultados da exploração foram em 1913 superiores aos de 1912, tanto sob o ponto de vista das receitas, que augmentaram mais que as despesas, como no que respeita aos encargos das linhas exploradas por contractos, que diminuíram, produzindo tudo um beneficio total de 203 contos.

Metade d'esse augmento foi, porém, absorvido pela alta do preço do carvão resultante da subida dos cambios; o restante e ainda cerca de 300 contos foi absorvido pelos trabalhos complementares e aquisição de novo material.

As previsões do relatorio com respeito a 1914 são claramente pessimistas, não só pelos prejuizos que a exploração soffreu, nos primeiros mezes, por virtude das tentativas de greve, a que o pessoal, em geral, soube resistir, como pelas despesas de reparações do material avariado.

As receitas da exploração elevaram-se a 7.175 contos ou mais 235 do que as de 1912, sendo 54 em passageiros, resultado de um augmento de movimento de 48.751 em 3.ª classe contra uma diminuição de 38.380 em 1.ª e 88.904 em 2.ª; 18 contos na grande velocidade, 132 nas mercadorias, que augmentaram 82.564 toneladas, e 31 contos nas receitas diversas.

O coefficiente de exploração, de 53,06 que fôra em 1912, reduziu-se a 51,69 em 1913.

Os trabalhos extraordinarios absorveram 863 contos, sendo 573 o material circulante, 35 os utensilios e ferra-

mentas e 255 as novas construcções. Com a primeira verba compraram-se 11 locomotivas, 70 carruagens e 15 furgões, construíram-se, em parte, 2 carruagens de 1.ª e 2.ª e 30 vagões e transformaram-se 5 de 2.ª antigas em 3.ª classe.

A conta de «primeiro estabelecimento» que, em fins de 1912, estava em 62:317 contos, fechou em 1913 por 62:642 contos; o material circulante elevou-se, de 5:278 contos a 5:965; o mobiliario e ferramentas subiu de 981 a 1:052 contos.

A receita total da exploração elevou-se a 3:601 contos, o que, juntando o saldo anterior e abatendo as despesas extraordinarias, insufficiencias de productos das linhas contractadas, material demolido, subvenções á Caixa de Reformas e Pensões, impostos em França e differenças de cambio, 706 contos, deixa um liquido de 2.902 contos. Abatidos os juros das obrigações de 1.º grau e as amortizações de 1.º e 2.º, ficam 989 contos, de que o Conselho Fiscal propõe sejam distribuidos captivos de impostos:

A's obrigações 3 % de 2.º grau ..	frs. 9,50
A's de 4 % .....	» 12,66
» » 4 1/2 % .....	» 14,25
» » 3 % Beira-Baixa 1.º grau ..	» 2,

passando o saldo de 18.670\$80 a conta nova.



## Companhia da Beira Alta

Realizou-se no dia 22 a assembleia geral, sendo aprovado o relatorio que principiamos a publicar.

D'elle se vê que as receitas fecharam em 31 de dezembro, com um acrescimo apenas de 17 contos, resultado de em 15 de outubro ter expirado o tractado de commercio com a Hespanha, começando a vigorar o novo regimen pautal absolutamente prohibitivo para a exportação de algumas mercadorias que a nação vizinha nos comprava em grandes quantidades e que transitavam pela Beira Alta, taes como o sal, o peixe, as aves de capoeira, os ovos, o gado, as madeiras, etc.

O relatorio accusa receitas liquidas de impostos e reembolsos na importancia de 583 contos, sendo 230 em passageiros, 262 em mercadorias pequena velocidade, 76 em grande velocidade e o resto fóra do trafego. Houve um augmento de 9 contos nas receitas de passageiros, continuando a desenvolver-se o trafego internacional Portugal-França principalmente nos comboios rapidos creados em 1911, nos quaes circulam carruagens de luxo directas entre Lisboa-Porto e Villar Formoso, devendo brevemente seguir até Medina, o que representa um melhoramento importante para os viajantes.

As despesas de exploração ascenderam a 305 contos ou cerca de 19 contos mais que em 1913, augmento quasi na totalidade motivado pelo agravamento do cambio relativo a materiaes importados.

Os trabalhos extraordinarios de renovação, consolidação da via, aquisição de material circulante e outros, importaram em 103 contos.

Os productos liquidos da exploração ascenderam a 237 contos, e o saldo credor da conta de ganhos e perdas, 240 contos, com o qual se faz face ao pagamento do «coupon» das obrigações de 1.º grau na importancia total de 116.480\$000, a amortização de 247 d'estes titulos par 14 contos e perdas de cambio sommando por 18 contos e ainda a outras despesas, remanescendo um saldo credor de 87 contos destinado ao serviço das obrigações do 2.º grau e que permite attribuir-lhes um «coupon» de 4,60 francos captivo de impostos contra 5 francos em 1912.

O conselho fiscal propõe o pagamento d'este «coupon» e a aprovação das contas da gerencia, e põe em evidencia e louva devidamente o talento e a dedicação do Sr. Silva Vianna, administrador delegado da Companhia.





## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Chemins de Fer Portugais. — Convocation des Obligataires. —** MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, pour le **mardi 16 juin 1914**, à 4 heures de relevée, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n° 7, à Paris.

## ORDRE DU JOUR :

Présentation du rapport du Comité de Paris;  
Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins **vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang**, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

## EN PORTUGAL:

Aux caisses de la Compagnie, à **Lisbonne**.

Aux caisses des établissements suivants: *Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.*

## EN FRANCE:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants: *Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel.*

## A LONDRES:

Aux caisses de MM. *Glyn, Mills, Currie and Co.*

## EN ALLEMAGNE:

Aux caisses des établissements suivants: *Bank für Handel und Industrie, Württembergischen Bankanstalt, vormals Pflaum und Co.*

## EN BELGIQUE:

Aux caisses de la *Banque Liégeoise* et de la *Caisse Générale de Reports et de Dépôts*.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 5 mai 1914. — *Le Comité de Paris*.

**Caminhos de Ferro Portuguezes. — Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas.** — Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 6 de junho proximo futuro, pelas 12 horas.

## ORDEM DO DIA

1.º — Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1913, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º — Apreçar quaesquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do artigo 38.º dos Estatutos.

3.º — Eleger um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do artigo 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

4.º — Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do artigo 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

5.º — Eleger o Presidente e Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, que tem de funcionar nos annos de 1915 a 1917 inclusivé, nos termos do artigo 35.º dos mencionados Estatutos.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as *Acções Non inativas* ter sido averbadas até ao dia 5 do proximo mez de maio inclusivé, e as *Acções as Portador* depositadas até ao meio-dia do dia 22 do mesmo mez de maio.

**Em Lisboa** — na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

**No Porto** — no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

**Em Paris** — nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

**Em Londres** — nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & Co.

**Em Berlim e Francfort** — nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

Os documentos legais estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde o dia 22 do mez de maio proximo.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 30 de Abril de 1914 — O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *Augusto Victor dos Santos*.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Assembleia Geral de Obrigacionistas.** — Em observancia dos artigos 51.º e 52.º dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral dos portadores de obrigações de 1.º e 2.º grau d'esta Companhia, que possuirem pelo menos 10 d'estes titulos, para as 3 horas da tarde de sexta-feira 5 de junho proximo futuro, na sede do Comité, em Paris, 19, rue de Mian.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22.º e 52.º dos Estatutos, a eleição de dois administradores.

O deposito de obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até o dia 21 de maio corrente, inclusivé.

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.

Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & Co., 10, rua dos Fanqueiros.

No Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia, ou por notario.

*O Comité de Paris*

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.** — Nos termos dos estatutos se annuncia que no dia 1 de junho proximo pelas 14 horas se procederá na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, N.º 88, ao sorteio das obrigações da Serie «Mirandella-Bragança», que teem de ser amortizadas em harmonia com a respectiva tabella.

Lisboa 23 de Maio de 1914. — O Director de Serviço. — *Manuel Maria d'Oliveira Bello*.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

**Lisboa, 30 de Maio de 1914.**

Isentos de paixões politicas, novamente nos reportamos á proposta do Governo relativamente á navegação para o Brasil, que parece não ter merecido, como todas as que foram apresentadas, no attinente a melhorar a segurança do thesouro e administração publica, bello acolhimento dos parlamentares, que julgando que é não assistindo ás sessões que se legisla para o engrandecimento do Paiz, descuram-lhe os seus interesses vitaes.

Como se tem visto o projecto apresentado pelo Sr. Thomaz Cabreira, estava elaborado de maneira a aproveitar ao Paiz, ao mesmo tempo que satisfazia as classes interessadas.

Ao iniciar-se a navegação para o Brasil, dever-se-hia ter por objectivo o desenvolvimento maritimo e simultaneamente obter navios, em que a par de um bom conforto, embora não possuíssem todas as commodidades que se encontram nos navios estrangeiros, vissemos com orgulho fluctuar a bandeira nacional em paquetes que transportassem passageiros de e para a nação amiga — o Brasil.

O projecto do Sr. ministro das Finanças era, a nosso ver, benéfico, por se verificar que o valor dos transportes e passagens seria de alguns milhares de contos.

Sendo certo que da navegação para o Brasil resultariam as maiores vantagens, os *nossos amigos* deputados, escudando-se n'aquella disciplina partidaria que para nada serve, absteem-se de apreciar e fazer effectivar uma lei de absoluto interesse nacional.

A disciplina partidaria dos politicos não os deve levar a tornar-se inconciliaveis com as rasgadas iniciativas e aspirações patrióticas, esquecendo-se de que os bons exemplos fructificam e, que, se bem procederem, o publico saberá ajuizar da maneira como desempenharam o seu mandato.

**Bolsa.** — Os negocios bolsistas pouco movimentados, havendo, porém, regular procura em fundo *Interno* e obrigações *Externo* 1.ª serie, que se firmou bastante.

As acções bancarias manifestaram certa firmeza, havendo comprador para *Banco de Portugal* a 166\$50 e *Banco Ultramarino* a 100\$.

*Phosphoros* desanimados.

*Tabacos* com certas oscillações, cotando-se a 67\$.

*Caminhos de Ferro* abandonados, *Norte e Leste* 2.º grau 3 % principalmente muito fraco.

No mercado *prime*, *Mocambique* a 3\$85 e 3\$90 para o fim de junho e no mercado a *prime*, *Tabucos* a 69\$40 em *prime* de 1 escudo.



Os restantes valores sem procura, notando-se completo abandono em negócios bolsistas.

**Cambios.** — Teem os cambios conservado alguma melhoria de taxas, devido á regular abundancia de papel que subitamente appareceu no mercado; todavia, teem sido limitadas as operações, havendo por isso poucas transacções.

Tendo os cambios aberto no principio da quinzena a 45 1/8 - 45 encerram-se hoje a 45 5/8 - 45 1/2. Libras a 552 1/2 e 5528.

O Rio s/ Londres 46 3/32 ou seja 145912 reis a libra.

A. L. R.

### Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE MAIO		EM 15 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	45 5/8	45 1/2	45 1/8	45
90 d/v.....	46 1/16	—	45 9/16	—
Paris cheque.....	626	629	633	636
Berlim .....	256 1/2	257 1/2	259 1/2	260 1/2
Amsterdam cheque .....	433	435	438	440
Madrid cheque .....	990	1.000	995	1.005

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													—
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	40,50	40,50	40,55	40,50	40,50	—	40,50	40,50	40,25	40,50	—	40,50	40,50	—
Divida interna 3% coupon.....	40,16	40,20	40,16	40,18	40,16	40,18	40,18	—	40,20	40,35	40,45	40,45	40,45	—
4% 1888, c/premios.....	—	—	21 1/2	—	—	50 1/4	—	—	—	—	57 1/2	57 1/2	—	—
4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4% 1890.....	—	—	—	9 1/2	—	—	9 1/2	—	—	—	9 1/2	—	9 1/2	—
3% 1905 c/premios.....	—	—	—	—	80 1/2	—	—	—	—	—	—	80 1/2	—	—
5% 1905, (C.ª de F.ª Est.)	—	—	—	—	—	—	80 1/2	—	—	—	80 1/2	—	—	—
5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	88 1/2	—	89 1/2	—	—	—
4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie.....	67 1/2	67 1/2	—	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	67 1/2	—
3% 2.ª serie.....	66 1/2	66 1/2	—	—	—	70 1/2	—	—	66 1/2	—	—	—	66 1/2	—
3% 3.ª serie.....	69 1/2	69 1/2	69 1/2	—	—	—	—	—	70 1/2	70 1/2	—	70 1/2	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% .....	106 1/2	106 1/2	106 1/2	106 1/2	106 1/2	—	—	106 1/2	106 1/2	—	—	—	106 1/2	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa.....	—	—	99 1/2	—	—	99 1/2	—	100 1/2	99 1/2	—	100 1/2	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	109 1/2	109 1/2	109 1/2	—	109 1/2	109 1/2	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45 1/2	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	66 1/2	66 1/2	66 1/2	67 1/2	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	55 1/2	—	—	54 1/2	54 1/2	—	54 1/2	54 1/2	—	54 1/2	54 1/2	54 1/2	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	88 1/2	79 1/2	79 1/2	—	88 1/2	—	88 1/2	88 1/2	88 1/2	—	88 1/2	88 1/2	88 1/2	—
Companhia C. F. de Benguela.....	79 1/2	79 1/2	—	—	—	—	79 1/2	—	—	—	79 1/2	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau.....	—	—	63 1/2	—	63 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	43 1/2	—	43 1/2	—	43 1/2	—	—	—	—	—	—	43 1/2	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau.....	—	16 1/2	16 1/2	16 1/2	16 1/2	16 1/2	16 1/2	16 1/2	—	—	16 1/2	16 1/2	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74 1/2	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	62 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	77 1/2	77 1/2	77 1/2	77 1/2	—	77 1/2	77 1/2	77 1/2	—	77 1/2	77 1/2	—	76 1/2	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	89 1/2	—	—	89 1/2	—	—	—	89 1/2	—	—	89 1/2	—	—
preuores 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	76 1/2	—	—	76 1/2	—	—
5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4% .....	—	62 1/2	62 1/2	62 1/2	—	62 1/2	63	63 1/2	63 1/2	63 1/2	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	440	441	440	441	—	441	442	443	445	450	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	318	—	—	316	—	315	317	316	318	321	—	—	—	—
Andaluzes.....	296 1/2	296 1/2	296	296 1/2	—	296	298	297	296 1/2	296 1/2	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau.....	—	203	202	—	—	201	—	197	192	190	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau.....	—	76	78	—	—	80 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	145	—	—	—	—	145	144 1/2	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	22 1/2	12 1/2	62 1/2	62 1/2	—	62 1/2	63	63	63 1/2	63 1/2	63 1/2	63 1/2	63 1/2	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	81	—	81 1/2	—	81 1/2	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até		PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
			1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
			Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas				Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas	Rede geral .....	20 Maio	1.073	2:228.736,500	1.073	2:486.154,500	-257.418,500	2.077,510	2.317,501	-239,991	
		Vendas Novas...	" "	70	44.650,500	70	49.987,500	-5.337,500	637,585	714,501	-76,916
		Coimbra a Louzã	" "	29	10.917,500	29	11.609,500	-692,500	376,544	400,531	-23,987
Sul e Sueste.....	" "	681	686.611,539	681	665.175,567	+21.435,972	1.008,524	976,576	+31,948		
Minho e Douro .....	6 Abril	471	571.189,500	471	589.952,571	-18.763,571	993,513	1.252,555	-259,042		
Beira Alta .....	15 "	253	136.901,589	253	155.418,556	-18.516,567	541,511	614,530	-73,019		
Companhia Nacional .....	29 "	185	45.998,592	185	56.101,569	-10.102,577	248,564	303,525	-54,961		
Guimarães .....	31 Março	56	29.231,574	56	30.851,599	-1.620,525	521,599	550,592	-28,993		
Porto á Pova e Famalicão .....	" "	64	38.628,523	64	35.687,505	+2.941,518	603,556	557,561	+45,995		
Hespanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Maio	3.681	49.440.289	3.681	52.318.118	-2.877.829	13.431	14.213	-782		
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	30 Abril	3.664	40.849.745	3.664	42.000.300	-1.150.555	11.148	11.462	-314		
Andaluzes.....	10 Maio	1.083	10.100.142	1.083	9.362.766	+737.376	9.362	8.645	+717		
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	" "	777	3.226.279	777	3.299.544	-73.265	4.152	4.246	-94		
Lorca a Baza e Aguilas.....	16 "	168	1.408.277	168	1.755.522	-347.245	8.382	10.449	-2.067		



# Estoril

Estação marítima, climática, thermal e esportiva

D'esta nova sociedade recebemos e agradecemos um rico album, em que, acompanhadas de brilhantes illustrações, se dão informações detalhadas dos fins a que se propõe esta arrojada empresa, que, pelo que se vê do seu título, se propõe transformar aquella estação n'um centro mundial de atracção de turistas, veraneadores e banhistas nacionaes e estrangeiros.

A enorme falta de espaço n'este numero, obrigando-nos a retirar collaboração que encheria o duplo do jornal, força-nos a adiar para outro mais larga referencia a esta louvavel iniciativa.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados a Assembleia Geral dos Accionistas, de 6 de Junho de 1914.

SENHORES:

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos, vem o Conselho de Administração expôr os actos da sua gerencia no exercicio que findou em 31 de Dezembro de 1913, decimo nono depois do convenio de 4 de Maio de 1894.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a ordem adoptada nos relatorios precedentes.

A primeira parte mostra os resultados da exploração da nossa rede no anno de 1913, segundo os elementos fornecidos pela Direcção Geral da Companhia.

A segunda parte é a comparação do Activo e Passivo.

A terceira parte diz respeito á Caixa de Reformas e Pensões.

### PRIMEIRA PARTE

#### Resultados da Exploração

##### Considerações geraes

A extensão da rede explorada não variou em 1913; conserva-se em 1.172 kilometros, comprehendendo:

1.º — Rede concedida á Companhia:

Linhas não garantidas..... 693 Km. / 1.073 kil.  
Linhas garantidas..... 380 " /

2.º — Linhas exploradas em virtude de contractos:

Setil a Vendas Novas..... 70 Km. / 99 "  
Coimbra a Louzã (Linha de Arganil) 29 " /  
Total..... 1.172 "

O comprimento de via dupla ficou de 278<sup>km</sup>,548<sup>m</sup>.

Os resultados geraes da exploração da rede da Companhia em 1913, e comparados com o anno anterior, foram os seguintes:

Designação	1912	1913	Differenças em 1913	
			Augmento	Dminuição
Kilometros explorados....	Km. 1.073	Km. 1.073	—	—
Percurso dos comboios...	" 6.497.716	" 6.593.178	Km. 100.462	—
Receitas da Exploração...	6.755.790.877,7	6.990.089.801,1	234.289.823,4	—
Despesas da exploração...	3.542.921.806,2	3.620.270.540	77.348.733,8	—
Coefficiente medio da exploração.....	52,44 %	51,79 %	—	0,65 %
Receitas liquidas da exploração.....	3.212.878.871,5	3.369.818.861,1	156.939.889,6	—
A acrescentar.....	—	—	—	—
Receitas fóra do trafego...	76.098.886,2	100.738.825,1	24.639.838,9	—
Coefficiente medio da exploração (contando com as receitas fóra do trafego).....	51,84 %	51,06 %	—	0,80 %
Garantias de juro.....	250.512.442,4	252.774.875,2	2.262.432,8	—
Total dos productos da rede concedida á Companhia.....	3.539.490.800,1	3.723.281.861,4	183.791.061,3	—
A deduzir: Impostos em Portugal.....	108.045.828,4	122.346.511,2	14.300.682,8	—
Excesso das receitas sobre as despesas ordinarias da exploração.....	3.431.444.971,7	3.600.935.350,2	169.490.378,5	—

Vê-se claramente que, sob o ponto de vista da exploração, o anno de 1913 foi melhor que o de 1912.

As receitas augmentaram sensivelmente mais que as despesas, resultando que o producto liquido, na rede concedida, foi superior em 169.490.378,5 ao de 1912, com uma redução do coefficiente de exploração.

Ao mesmo tempo, o encargo que as linhas exploradas em virtude de contractos occasionaram á Companhia, foi inferior em 33.362.510,7 ao encargo que occasionaram em 1912.

O augmento total, pelo que respeita á exploração, eleva-se portanto a 169.490.378,5 + 33.362.510,7 = 202.852.889,2.

Este augmento teria sido ainda mais elevado, como adeante se verá, se a alta dos preços do carvão não tivesse occasionado novo aggravamento de despesas, elevando-se só por este motivo a 85.897.511,4 em relação ao preço de 1912 e a 225.183.563 em relação a 1911.

Infelizmente, a alta do cambio deu em resultado a perda de quasi metade d'este augmento de lucros. Alem d'isso, como já se previa no fim do relatorio do exercicio de 1912, a importancia dos trabalhos complementares e as despesas com a aquisição de material, que em 1912 atingiram o minimo, foram muito mais elevadas em 1913.

Por estes motivos o saldo da conta de «Ganhos e Perdas» foi reduzido de cerca de 300 contos em relação ao anno anterior.

Os resultados do começo do exercicio de 1914 são taes que fazem recear que os lucros do corrente anno ainda serão mais reduzidos.

A baixa das receitas, que se patenteou no ultimo trimestre de 1913, continuou durante o primeiro trimestre de 1914. Não será portanto para admirar que se constate no fim do corrente exercicio um producto bruto accentuadamente inferior ao de 1913. Não se poderão aliás fazer previsões muito optimistas no que respeita ás despesas d'exploração, visto que o Conselho de Administração tomou algumas medidas benevolas a favor do pessoal, taes como augmento de salarios do pessoal inferior, regulamentação das horas de trabalho do pessoal das estações e dos comboios, etc., que devem occasionar um supplemento de despesa de cerca de 90 contos por anno. As melhorias concedidas relativamente ás reformas concorrerão tambem para aggravar a pouco e pouco os encargos em proporção importante.

No que respeita a obras novas, a importancia de 560 contos, approximadamente, analoga á que o Conselho propõe levar á conta de «Ganhos e Perdas» de 1913, será provavelmente atingida em 1914, visto ser necessario continuar a amortizar o material comprado em 1913, não se podendo por outro lado sustar a serie de trabalhos absolutamente urgentes e já começados por motivo de creditos votados pelo Conselho.

Não podemos passar em silencio os acontecimentos que se produziram primeiramente nos dias 14 a 24 de Janeiro do corrente anno e que se repetiram nos dias 22 a 28 de Fevereiro. O nosso pessoal soffreu, n'estes dois periodos, violencias e attentados de uma minoria de agitadores que pretendia paralyzar o funcionamento do caminho de ferro e obrigar o pessoal a fazer greve. Obtivemos a intervenção do Governo com o fim de proteger a liberdade de trabalho e a segurança da exploração.

Em vista das providencias tomadas, o pessoal retomou rapidamente confiança, tendo sido demittidos todos os agentes que commetteram actos de sabotagem ou tentaram intimidar os seus camaradas, recompensando-se o zelo dos que se mostraram mais dedicados á Companhia, e assim se conseguiu restabelecer a boa ordem e a disciplina que nada deixam agora a desejar.

E' bem certo que a exploração soffreu por esta causa grave prejuizo, primeiramente com uma importante suppressão de receitas e depois pelas inadivels despesas que exigia a reparação dos estragos causados na linha e no material.

Os boletins de receitas no 1.º de Abril de 1914 mostram uma diminuição de 274.187,5, tendo os comboios percorrido até ao fim de Fevereiro menos 229.494 kilometros que em igual epocha do anno anterior.

E' portanto difficil, por todos estes motivos, fazer previsões favoraveis para o exercicio corrente.

(Continua)

## Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 22 de maio de 1914.

SENHORES:

Em observancia ao preceituado no artigo 40.º dos Estatutos, a Assembleia Geral ordinaria dos Accionistas está convocada para as 15 horas do dia 22 de maio, afim de:

a) apreciar e examinar as contas e os resultados da Exploração no exercicio de 1913;

b) discutir e votar as conclusões insertas no Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal;



c) votar o dividendo a distribuir ao coupon n.º 9 das obrigações de 2.º grau; e

d) eleger, de conformidade com os artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, dois membros para o Conselho d'Administração e cinco para o Conselho Fiscal; sendo tres effectivos e dois supplentes.

De conformidade com as disposições exaradas no art. 46.º dos Estatutos, vamos submeter ao vosso exame o Balanço e as contas relativas ao exercicio de 1913.

Os resultados apurados no anno findo, se bem que no conjunto apresentem uma ligeira melhoria em relação aos do exercicio precedente, não corresponderam ás previsões, devido a terem sido influenciados por varios factores desfavoráveis que, especialmente, se produziram no ultimo trimestre.

Assim, analysando detidamente as contas da Exploração, nota-se que as receitas arrecadadas nos tres primeiros trimestres, em confronto com igual periodo do anno anterior, accusaram um augmento de cerca de 30 contos; o qual em 31 de dezembro de 1913 achou-se reduzido a 17 contos, em virtude do importante decrescimento registado no 4.º trimestre, com o trafego de mercadorias de grande e pequena velocidade.

Para esta sensível perda contribuiu em grande parte, afóra outras causas de somenos importancia, a expiração do tratado de commercio com a Hespanha, em 15 d'outubro passado; data em que começou a ser applicado no Paiz vizinho o novo regimen pautal.

D'entre as mercadorias que transitaram até então, em grande escala, pela nossa linha, ao abrigo das concessões especiaes consignadas na antiga convenção, salientavam-se especialmente as seguintes: sal, peixe, ovos, gado, madeiras, etc., cuja entrada em Hespanha está actualmente vedada, em face dos direitos prohibitivos.

Esta questão, que é, sem duvida, do mais alto interesse para a economia geral do Paiz e, em especial, para os caminhos de ferro nacionaes, que estão directamente ligados com as redes hespanholas, deve merecer da parte do nosso Governo os mais sollicitos e diligentes cuidados; tanto mais que os consideraveis prejuizos resultantes da falta de tractado, estão a accentuar-se no preciso momento em que já varios outros factores concorrem simultaneamente para o agravamento do mal-estar dominante.

Alem das causas acima enumeradas, actuam presentemente na diminuição das receitas da nossa Companhia, mais as seguintes: o reflexo da crise que está assoberbando o Brasil; a agitação que tem lavrado ultimamente n'uma parte da classe ferro-viaria; os revoltantes actos de sabotagem (aos quaes se attribue, tambem, o importante descarrilamento que se deu na nossa linha, com o comboio n.º 5, na madrugada de 21 de março ultimo); as más colheitas de 1913; a abertura da linha concorrente do Valle do Vouga, etc.

### Resultados da Exploração

#### Receitas

As receitas brutas elevaram-se a.....	Escudos	623:357\$95,7
A deduzir:		
Reembolsos na importancia total de Esc.	4:224\$58	
Impostos pagos ao Governo.....	36:338\$60	40:563\$18
Receitas liquidas.....	Escudos	582:794\$77,7
ou sejam escudos: 2:303\$53,6 por kilometro.		
As receitas liquidas em 1912 foram de...	Escudos	565:786\$40,1
Diferença a favor de 1913.....		17:008\$37,6

representando um augmento de cerca de 3 % sobre os productos do anno anterior, conforme mostra o quadro que se segue:

#### Receitas liquidas

Classificação das receitas	1913	1912	Diferença de 1913 sobre 1912	Porcentagem
Passageiros.....	2:9:897\$56,1	221:322\$81,5	+ 8:581\$44,6	+ 4 %
Grande velocidade.....	75:325\$40,9	64:932\$72,7	+ 10:991\$68,2	+ 17 %
Pequena velocidade.....	261:805\$40,1	261:090\$38,5	+ 715\$01,6	+ 3 %
Receitas fóra do trafego.....	15:166\$70,6	18:149\$47,4	- 3:282\$76,8	- 17 %
Totaes.....	582:794\$77,7	565:786\$40,1	+ 17:008\$37,6	+ 3 %

Passageiros.— O augmento nas receitas brutas attingiu a importante verba de escudos 9:207\$04,4, como consta do mappa abaixo:

	1913			1912		
	Numero	PRODUCTOS		Numero	PRODUCTOS	
		Totaes	Por passageiro		Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	26.413	55:274\$42,5	2\$09,2	25.985	53:702\$01,7	2\$06,6
2.ª classe.....	75.742	55:098\$27,6	\$73,9	71.001	51:463\$19,2	\$72,4
3.ª classe.....	351.975	129:052\$70,1	\$36,7	347.094	127:645\$49,4	\$36,7
Receitas supplementares.....	—	6:650\$00,3	—	—	4:957\$65,8	—
Totaes.....	454.130	246:975\$40,5	\$54,4	444.080	237:768\$36,1	\$53,5

### Diferença de 1913 em relação a 1912

	Numero	PRODUCTOS	
		Totaes	Por passageiro
1.ª classe.....	+ 478	+ 1:572\$40,8	+ \$02,7
2.ª classe.....	+ 4.741	+ 1:535\$81,4	+ \$01,5
3.ª classe.....	+ 4.881	+ 1:407\$20,7	—
Receitas supplementares.....	—	+ 1:692\$34,2	—
Totaes.....	+ 10.050	+ 9:207\$04,4	+ \$00,9

O trafego internacional Portugal-França continuou a desenvolver-se lentamente, registando um novo augmento igual ao do anno anterior; embora o numero de passageiros do «Sud-Express» tenha sido um pouco menor, pelo facto das maiores commodidades que estão a offerecer, de anno para anno, os comboios rapidos creados em 1911, nos quaes circulam carruagens de luxo, directas entre Lisboa-Porto e Villar Formoso. Brevemente será iniciado, com o previo accordo das Companhias de Salamanca á Fronteira e de Medina a Salamanca, a circulação das mesmas carruagens até Medina; o que constituirá um sensível melhoramento.

O accrescimento que se verifica nos bilhetes de 3.ª classe, incidindo sómente sobre o trafego local, deve ser traduzido como um bom prenuncio, por ter sido considerado verdadeiramente excepcional o avanço marcado em 1912, com a pavorosa corrente de emigração que n'esse anno se estabeleceu para o Brasil.

(Continua)

## ARREMATACÕES

### Caminhos de Ferro do Estado DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE Annuncio

No dia 22 do corrente mês pelas 12 horas na Secretaria do Serviço de Via e Obras no Barreiro perante o Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obras, terá logar a arrematação para a substituição dos taboleiros metallicos das pontes de Outeiro, Cardal, Valle de travessas 1.º, Valle de travessas 2.º, Valle de topes, Bragança e cinco pontões.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 88\$75 (oitenta e oito escudos e setenta e cinco centavos).

Os licitantes podem enviar, em carta fechada para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 16 horas na Secretaria do Serviço de Via e Obras, no Barreiro.

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

**ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA**

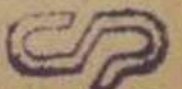
Preço 200 reis

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

## ANIMATOGRAPHOS

**Olympia.**—O mais distincto cinema da capital. Sessões todas as noites. — *Soirées* da moda ás segundas-feiras. — *Matinées* cinematographicas desde as 15 horas (3 da tarde), ás segundas, quintas e sabbados—com valiosos brindes e os mais escolhidos programmas de *films*, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicas pelo sexteto d'este Salão.

**Trindade.**—O mais vasto Salão, de Lisboa. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*, com fitas escolhidas das melhores marcas.





# AGENDA DO VIADANTE

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

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. 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 electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

**MADRID Gran Hotel de Londres.**—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas—Preciados, 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 a ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estel.**—Agente internacional de aguas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1914

### 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 53	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
8 31	6 46	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

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.
11 5	11 38	12 53
1 58	2 30	2 53
3 45	4 15	4 55
4 15	4 42	—
7 55	8 34	—

Mais os de Cintra excepto os a

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
6 50	7 21	7 55
7 50	8 26	8 53
8 43	9 16	9 25
9 19	9 49	10 15
10 23	10 56	11 5
12 40	1 16	2 50
h 3 5	3 3	g 3 45
g 4 30	5 8	5 20
5 20	5 51	g 6
g 5 50	6 21	6 30
6 19	6 49	7 5
g 6 43	7 21	8
h 7 20	7 50	h 9 45
7 49	8 19	g 11 15
h 8 57	9 21	—
10 8	10 44	—

Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.
6 46	8	5 42
10 13	11 31	6 25
1 41	3 6	8 55
a 5 8	6 7	11 47
5 42	7 4	3 19
10 36	11 56	9
1 18	2 36	—

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
1 44	2 34	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
a 5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	5 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	a 11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.
g 7 35	7 45	g 6 40
g 5 10	5 21	g 9 25
—	—	g 5 40

Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.
6 56	8 7	—

Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.
a 8 30	2 17	7 4
9 25	9 3	a 8 35
11 36	11 41	3 48
a 6 55	12 32	a 5 54
c 6 56	1 15	7 57
9 35	7 56	6 25

Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.
a 11 30	2 45	a 7 8
AParis	8 54	12 16

Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.
7 25	11 28	7 20
8 5	11 38	4 55
—	—	11 40

Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.
5 8	7 20	10 5

Entrone.	Pampilhosa	Alfarellos
3 22	3 59	9 32

Figueira	Porto	Figueira
7 20	12 58	11 29

Figueira	Coimbra	Figueira
2	3 50	7 22
n 6 30	8 15	11 8
7 20	9 12	3
a 10 20	12 9	4 50
11 23	1 3	7 30
2 5	4 45	11 39
5 40	8 17	—
a 8 33	10 25	—
10 50	12 20	—

Coimbra	Louza	Coimbra
5 25	6 54	7 10
12 20	1 43	2 50
4 48	6 3	6 18

Figueira	Alfarellos	Figueira
2	2 37	3 10
10 30	10 55	12 9
7 40	8 14	8 36
8 33	9 40	10 10
—	—	12 55

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa R.
8 10	3 5	3 5
4 15	12 44	5 40

Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.
7 55	1	1 25

Lisboa	T. Ve. ras	Lisboa
5 54	8 44	6 55

Porto	Aveiro	Porto
7 4	9 10	6 5
10 17	12 47	11 8
11 29	1 21	11 27
2 24	4 51	7 10
6 56	9 25	9 39

Porto	Ovar	Porto
5 50	7 18	120
4 14	5	9 38
12 17	1 55	14

Mais os de Aveiro e Norte.

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	9 43	10 40
12 41	1 23	10 40	11 41
h 1 58	2 53	4 2	5 9
g 5 21	6 53	9 30	10 50
9 50	10 43	—	—

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.
11 36	7 10	7 50
a Mad.	9 5	8 30
a 5 2	10 10	a 11 59
a Mad.	8 17	a 9 48
8 5	8	5 30

Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.
11 36	10 14	6 45
a 5 2	12 10	6 45
8 5	7 40	6 24

Entrone.	T. das Var.	Entrone.
6 44	11 35	7 9

Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.
11 36	11 50	4 55
8 5	10 2	5 43
9 35	—	3 45

Entrone.	Guarda	Entrone
5	9 56	5 43

Setil	Vendas Novas	Setil
5 40	9 30	6 20
9 16	11 4	12 7
6 45	10 21	7 32

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7 40	9 46	10 50
8 10	10 5	5 30

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
10 40	4 58	2 15
a 2 52	7 55	10 6
11 15	6 38	a 2 26

Pampilh.	Guarda	Pampilh.
5	12 54	4

Pampilh.	St. Comba	Pampilh.
12 47	2 10	6 20

Lisboa	Barreiro	Lisboa
1	1 35	8
g 11 30	12 10	10 25
n 1	1 40	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
6 25	8 32	4 45
8 10	9 45	8 10
h 10 10	11 47	0 50
11 30	12 55	12
2 35	4 18	5 15
4 30	5 51	h 6 10
6 5	7 45	7
8 40	10 30	9 15

Lisboa	Aldegallega	Lisboa
9 10	10 45	7 37
11 30	1	12
2 35	4 20	3 15
6 5	7 47	4 50
8 40	10 30	9

Lisboa	Evora	Lisboa
9 10	1 6	1 52
4 30	9 35	9 30
8 40	12 35	1 30
—	—	7

Gadanha	Montemor	Gadanha
11 52	12 20	10 15
8 22	8 50	7 25
8 40	12	10 25

Lisboa	Casa Branca	Beja
6 25	11 36	7 10

C. Branca	Evora	C. Branca
10 34	11 20	6
12 20	1 6	9 30
2 25	3 5	1 50
8 50	9 35	7
11 57	12 35	1 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
4 30	12 40	11	6 40

Lisboa	Mora	Lisboa
9 10	3 15	6 55
4 30	12 10	4 40

Lisboa	Beja	Lisboa
4 30	10 15	8 50
—	—	5 50

Lisboa	Moura	Lisboa
9 10	4 30	6 10
8 40	4	3 50

Lisboa	V. R. S. Ant.	Lisboa
9 10	8 20	6 30
8 40	9	5

Lisboa	Portimão	Lisboa
9 10	7 20	8
8 40	7 15	6 30

Portimão	Tunes	Portimão
8	9 1	6 12
4 20	5 22	9 24
6 30	9 35	8 10

Portimão	V. R. S. A.	Portimão
6 20	12 25	—

Faro	Portimão	Faro
4	7 20	—

Faro	V. R. S. Ant.	Faro
9 55	12 25	8 10
4 15	6 10	2 30





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro Portugueses, Beira Alta, e Porto à Pova e Famalicão.

## AVISO AO PÚBLICO

### TARIFA ESPECIAL P. N.º 2 — Pequena velocidade

A partir de 1 de Junho de 1914, as estações de **Matosinhos** e **Leça** pertencentes á Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão, são incluídas na tarifa especial P. n.º 2 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Agosto de 1904, para transporte de cal comum, em pedra ou em pó; e pedra para cal em bruto ou a granel, por vagões completos, sendo-lhes applicados os preços e repartições correspondentes a Leixões.

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa.

Porto, 4 de Abril de 1914

**D. n.º 880**

**Exp. T. 498**

O Engenheiro Director

*J. Figueiredo e Silva.*





Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

---

## AVISO AO PUBLICO

---

5.<sup>a</sup> Ampliação á tarifa especial interna n.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 8 de Maio de 1914

EM VIGOR DESDE 20 DE MAIO DE 1914

---

As condições particulares desta tarifa é aumentada a seguinte:

5.<sup>a</sup> — É concedido aos expedidores das mercadorias da 3.<sup>a</sup> série da classificação desta tarifa, a armazenagem gratuita, por 10 dias, á partida, não tomando porém, a Administração responsabilidade pela falta de espaço nas estações.

Lisboa, 28 de Abril de 1914.

B n.º 274

Exp. n.º 1403

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes*