

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.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 637

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
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'Abegouaria, 27

LISBOA, 1 de Julho de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Neva da Trindade, 48

Telephone 27
Endereço telegraphico **CAMIFERRO**

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Aviso ao publico: Tarifa especial n.º 11-bis (G. V.). — Aviso ao publico: Tarifa especial interna n.º 3 (P. V.). — Aviso ao publico: Cargas e descargas em Aveiro-Canal.

Sul e Sueste. — Tarifa especial interna n.º 14 (P. V.): Transportes fluviaes. — Aviso ao publico: 4.ª modificação á tarifa especial interna n.º 4 (P. V.). — Aviso ao publico: 12.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.): Bonus aos expedidores de adubos.

Beira Alta. — 3.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 6 (P. V.) e 1.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 12 (P. V.).

SUMMARIO

	Pagina
Parlamento e caminhos de ferro, por J. Fernando de Sousa	193
A economia de combustivel nas locomotivas do Northern Pacific, por Mello de Mattos	193
Parte Official.—Ministerio do Fomento.—Decreto n.º 598.—Lei n.º 212.—Nomeação de uma comissão (C. de F. de Faro a Villa Real de San-	

to Antonio)	197
O novo horario	197
Os caminhos de ferro em Portugal—VII—por A. O.	198
Segundo congresso internacional dos Engenheiros-Consultores	199
Viagens e transportes	200
A charrua automovel «Stock»	201
O Estoril	202
Estudos technicos	203
Linhas Portuguezas. — Companhia Portuguesa.—Evoraa a Ponte do Sor.—Penafiel á Lixa.—Cascaes	203
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	204
Boletim Commercial e Financeiro	204
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	205
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	205
Linhas estrangeiras.—Hespanha—Belgica—Russia	206
Companhia dos Caminhos de F. Portuguezes—Relatorio (Continuação)	206
Companhia da Beira Alta—Relatorio (Continuação)	206
Arrematações	207
Agenda do Viajante	208
Horario dos combolos	208



Casino do Estoril. — Vide art. pag. 202

Parlamento e caminhos de ferro

Extranha orientação, ou antes lamentavel desorientação, em que vae correndo á matroca o que respeita ao desenvolvimento da viação accelerada.

Em vez de um plano methodico, empuxões ao acaso, ou antes ao sabor do caciquismo local; ramaes e ramalculos votados depois de breve discussão, sem bases, nem estudo previo, por superficial que fôra. O caso é tornarem-se os pedidos locais assás insistentes para revestirem praticamente e na antevespera d'eleições o caracter de mandato imperativo.

Andou-se para traz quinze annos, deixando lettra morta o salutar decreto de 6 de outubro de 1898. Antes da sua promulgação, a construção de um caminho de ferro dependia de iniciativas desencontradas e, apesar das restricções do decreto de 1 de dezembro de 1864, tornando-a dependente da lei previa, não raro se sophismava esse preceito concedendo linhas por simples decreto ou alvará, desde que não houvesse encargo para o Thesouro.

O decreto de 1898 prescreveu terminantemente que nenhuma linha seria construida pelo Estado ou concedida a empresa sem previa classificação, precedida de inquerito administrativo de utilidade publica, em que seriam chamados a emitir o seu parecer, não só os interesses regionaes, mas ainda as corporações technicas competentes.

Procedeu-se assim á elaboração do plano da rede complementar nas tres regiões, norte, sul e centro, resultando da longa serie d'estudos e pareceres emittidos os planos approvados por decretos de 15 de fevereiro de 1900, 27 de novembro de 1902 e 19 de Agosto de 1907. Sempre que alguma linha não classificada houve que addicionar a esses planos, cumpriram-se as formalidades do decreto de 1898.

A construcção das linhas classificadas, ainda não autorizada por lei, foi precedida sempre de preceito especial legislativo.

Podia abonar este asserto com a citação de todos os diplomas publicados successivamente, mas julgo dispensavel esse luxo d'erudição facil.

O principio do inquerito previo foi igualmente introduzido no regulamento de 21 de Abril de 1906 para a concessão de linhas ferreas sobre leito d'estradas.

Os hodiernos legisladores teem-se esquecido de que á omnipotencia do seu voto não anda inherente a omnisciencia, e que bom seria, antes de resolverem, subordinarem a sua acção ás judiciosas normas anteriormente traçadas e seguidas.

Começou pois a enxertia precipitada de ramaes aqui e acolá, com tal affan de *servir os povos*, que não comportava as delongas do inquerito e da audiencia dos corpos consultivos. O *andante maestoso* das normas officiaes foi substituido pelo *allegro vivace* dos processos summarios, em materia em que o primeiro andamento é sobejamente justificado pela importancia e complexidade d'ella.

Assim, o ramal não classificado de Thomar foi concedido á Camara Municipal pouco depois de concedida a linha de Thomar á Nazareth.

Veiu depois o ramal de Loulé e por ultimo o de Portel.

Quanto custa cada um d'elles? Qual a sua extensão? Com que elementos de trafego se póde contar para obviar aos encargos? Qual o rendimento provavel e o custo da exploração? Até onde vae a sua influencia benefica sobre as receitas da linha principal?

Nada d'isso se estudou, a não ser o deputado representante do projecto, fazendo mesa do joelho ao redigi-lo.

Estes ramaes municipaes teem uma historia, já aqui referida e que importa recordar.

Foi o primeiro o de Aldeia Gallega, de facil construcção e de rendimento certo. Todas as formalidades se cumpriram, e tanto o decreto de classificação, como o que autorizou a construcção, basearam-se no estudo methodico ordenado pelo decreto de 1898.

O mesmo succedeu com o ramal de Montemor, embora fosse n'esse mais incerta a compensação dos encargos pelos rendimentos.

Para ambos foi prudentemente dada á Administração a faculdade d'elevação de tarifas acima das das linhas principaes, de modo que se pediria ao trafego tudo quanto justamente podia pagar sem risco de retrahimento.

Beneficiaram-se pois aquellas duas povoações, sem onerar a exploração da linha-mãe.

Pois bem: votou-se ultimamente uma lei para autorizar o prolongamento do ramal de Aldeia Gallega a Alcochete, o que já estava determinado no decreto com força de lei de 1907. Pouco depois d'esse pleonasma legislativo, que uma simples instancia junto do poder executivo suppriria, é votada outra lei igualando as tarifas dos ramaes ás da linha geral, exactamente quando as receitas do fundo especial são excedidas pelos encargos contrahidos, tendo que ser cerceada a prestação fixa das receitas liquidas que ao Thesouro pertence.

Haverá maior incoherencia?

Que justificação póde ter um abandono de receitas correspondentes ao valor economico do transporte e obtidas sem sacrificio, exactamente quando se decreta a construcção de novos troços? E quasi na mesma occasião em que se prescinde de receitas creadas sem onus prejudicial,

propõe-se a duplicação do imposto de transito, reproduzindo-se assim em materia financeira a famosa marcha do batalhão do Arsenal!

Invoca-se o principio da egualdade, ignorando ou esquecendo que milhares de circumstancias levam á desigualdade para se respeitar a equidade, e restabelecer o equilibrio perante a differença de condições economicas. Porque estão, por exemplo, os transportes de Lisboa para o Algarve, ou *vice-versa*, sujeitos a maximos cobraveis, equivalentes ao transporte gratuito além de certo percurso? Porque ha para as relações regionaes de aquella proveniencia uma tarifa especial excepcionalmente barata?

Porque são as proveniencias ou destinos do littoral os mais favorecidos, senão porque a distancia não se conta, sob o ponto de vista economico, por kilometros percorridos e sim pelos preços das vias concorrentes?

O principio de egualdade em materia de tarifas apenas exige a exclusão de favores individuaes e de ahí a immensa variedade das suas taxas, conforme as circumstancias do trafego.

Que importam porém os dictames da complexa sciencia economica, applicada á exploração commercial de caminhos de ferro?

O diploma de deputado por Montemor ou Aldeia Gallega dispensa o seu feliz portador de versar os tractados dos Colson, dos Picard, dos Ulrich, dos Bonnal. No fim de contas o systema de tarifas de um caminho de ferro não é bem loja de loiça, em que seja preciso circular com mil cuidados e sem movimentos bruscos.

Quanto ao ramal de Loulé, ultimamente votado, não foi sujeito a inquerito, porque ao pedido em tempos feito pela Camara Municipal contrapoz a Administração dos caminhos de ferro ponderosas razões, mostrando que o encargo seria bastante superior á receita.

Quanto mais racional não seria auxiliar, por meio de uma garantia de juro ou subvenção, a construcção dos tremvias já concedidos para a ligação de Loulé com a sua estação e com Faro, ligação directa e subordinada a condições de exploração diversas das de um ramal de via larga em forçosa correspondencia com os comboios da linha principal?

Vem, por ultimo, o ramal da estação de Vianna a Portel, cuja construcção eu, Viannense, deveria advogar calorosamente, se attendesse apenas aos repiques do campanario da minha terra.

Não me consente porém a consciencia profissional que applauda á tóa o que á tóa se pretende votar.

Fez-se o estudo tecnico e economico do ramal? Não.

Basta ligeiro exame da carta chorographica, para se reconhecer que a sua extensão não será inferior a 30 kilometros.

Não póde o seu custo kilometrico descer abaixo de 10 a 12 contos, a que accrescem os juros intercalares e o indispensavel dispendio com material circulante.

Esse ramal servirá Vianna, que tem a sua actual estação a 4 kilometros, Oriola e Outeiro, pequenas aldeias e a villa de Portel.

Hoje, parte do trafego d'esta, principalmente o de passageiros, vae á Cuba, tendo pois, no sentido de Lisboa, mais 28 kilometros de percurso na linha principal.

O movimento da estação de Vianna foi, em 1912, o seguinte:

Passageiros.....	9:187
Gr. velocidade.....	228 toneladas
Peq. »	8:260

Boa parte d'esse trafego teria o percurso medio de 4 a 6 kilometros no novo ramal.

O do concelho de Portel dividir-se-ha entre as estações de Vianna, Cuba e as da linha de Reguengos.

A não ser, pois, que a lavra de minas tome incremento importante, não ha que prever, mesmo com tarifas mais

altas, rendimento compensador, que se compare com os das estações de Montemor e Aldeia Gallega, que tiveram o seguinte movimento em 1912:

	Aldeia Gallega	Montemor
Passageiros	70:037	23:895
Gr. velocidade . . .	317 toneladas	572 toneladas
Peq. »	13:327	15:225 »

Só o tráfego de minérios pôde pois tornar rendoso o ramal.

Póde-se contar com elle?

Talvez, mas é para o saber que o inquerito previo se justifica.

Cumpram-se as formalidades do decreto de 1898. Faça-se um reconhecimento do ramal; calcule-se o seu tráfego provavel, ouvindo a Direcção do Sul e Sueste, a Repartição de minas, os Conselhos de administração dos caminhos de ferro, e superior de obras publicas.

Chamem-se os interessados a dizer de sua justiça e aquilate-se o valor das suas allegações. Poucos mezes são precisos para isso, e quando o legislador houvesse de se pronunciar não se lançaria as cegas n'uma aventura que custará alguns centos de contos . . . suppondo que a Caixa geral de depositos os tem e quer emprestar.

A exploração das linhas do Sul e Sueste torna-se de dia para dia mais complicada e onerosa com a multiplicidade das suas ramificações. Sem contar com as bifurcações das linhas extensas do Sado, d'Evora, Mora, Reguengos, Sueste, e ramal de Portimão, ficaria havendo 4 pequenos ramaes (Aldeia Gallega, Montemor, Portel e Loulé), com outros tantos grupos de material circulante distraído.

Não condemno, pois, em absoluto, o ramal de Portel; acho apenas que a questão não está sufficientemente estudada, sendo prematura qualquer resolução legislativa.

Se o negocio corresse os tramites devidos, em vez de se dirigirem os influentes locais aos deputados regionaes, representariam as camaras municipais ao Governo, e o ministerio do Fomento, depois de ouvir a Administração dos caminhos de ferro sobre a oportunidade do inquerito, manda-lo-hia fazer nos termos legais. Se d'elle resultasse a classificação do ramal, isto é, o reconhecimento da sua utilidade, facil seria votar, n'outra sessão legislativa, a lei auctorizando a sua construcção.

Isto é o que outr'ora se julgava razoavel; agora . . . *nous avons changé tout cela*, e bem pôde ser que afinal tenha passado o coração para o lado direito e que o carro deva andar adeante dos bois.

Outra questão se acha pendente de resolução do parlamento, e essa bem justificada, se promptamente a tomassem.

Os concessionarios das linhas do Alto Minho pediram algumas modificações da lei de 1912, tendentes a aplanar as difficuldades com que luctam para angariar capitais.

Dispensa da fusão com a Companhia do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão e por tanto do alargamento da via de 0^m,90 para 1^m e da construcção do troço de Lousada a Mindello; computo da garantia de juro das linhas do Alto Minho em oiro; conservação da faculdade do uso de rampas de 30 ^m/_m no troço dos Arcos a Monção.

As razões em que se baseia este pedido são ponderosas.

A recente publicação da lei do porto de Leixões e a aprovação da variante da linha da circumvallação, fazem prever a proxima actividade nos trabalhos da construcção do porto e da d'aquella linha. Será pois largamente utilizada a linha da pedreira de S. Gens para transporte de pedra com o material circulante privativo do porto; não sendo o ensejo opportuno para o alargamento da via, nem comportando esta terceiro carril, pela insignificante differença de largura entre os dois tipos de via.

Por outro lado, assegurada, a breve trecho, a ligação das linhas do Minho e Douro com o porto, convem esperar que as installações d'este para o serviço commercial estejam feitas para então unificar a rede de via reduzida, que juntamente com a de via larga ha de alimentar o seu tráfego.

A esse tempo estariam construidas as linhas do Alto Minho e unificada a sua exploração com a de Guimarães. Em segunda etapa completar-se-ha pois o plano, quando ha n'isso verdadeira utilidade, adiando-se consideravel dispendio immediato sem garantia, o que torna mais viavel a necessaria operação financeira.

Quanto á garantia em oiro, é obvia a justiça do pedido.

Quando foi celebrado o contracto de 1907, o cambio estava sensivelmente ao par, emquanto hoje o agio do oiro representa cerca de 16 %. São garantidos 5 % do capital de 19:990\$ por kilometro, com o limite porém de 600\$00 para o desembolso do Estado. Se não fôra essa clausula restrictiva, poder-se-hia obter o capital preciso, mas com ella e nas condições actuaes dos mercados não se levanta o necessario para a construcção, mormente não sendo a garantia em oiro.

Finalmente, o prolongamento da linha do Estado até Monsão, a escassa importancia da zona entre os Arcos e aquella villa sob o ponto de vista do tráfego, a existencia de uma portella de elevada cota a transpôr: tudo aconselha o barateamento da construcção pelo emprego, n'esse troço, do limite de rampas previsto no contracto, podendo-se assim realizar economias de dinheiro e de extensão, que não são para desprezar.

Convem lembrar que um lapso deu lugar á fixação do limite de 150 kilometros para a extensão garantida, quando deviam ser 157 kilometros em face dos ante-projectos. D'essa divergencia entre a extensão real e a prevista no contracto resulta nova difficuldade de ordem financeira, que será attenuada pelo emprego das rampas de 30 ^m/_m.

Para a exploração não ha inconveniente por não haver correntes intensas de tráfego para servir por comboios pesados.

E' justo que os poderes publicos cooperem lealmente e com equitativa largueza de vistas para auxiliarem a iniciativa privada na remoção de obstaculos independentes da sua vontade.

Não pôde o Estado tomar a si a construcção directa, quando tantas tem já decretadas sem poder levantar facil e promptamente o capital preciso.

Para essas mesmas, como a de Sado, de Portalegre e outras, para que estão auctorizados 4:300 contos, para as obras de Leixões, tem sido preciso introduzir nas leis respectivas á clausula da annuidade em oiro. O mesmo ha que fazer para as linhas do Alto Minho. E não se diga que advem d'essa modificação novo encargo para o Thesouro, quando são conhecidas as condições de rendimento das linhas do Alto Minho e sabida a importancia do seu tributo á linha de via larga.

Ficará no limbo a tão justificada representação dos concessionarios?

Será postergada, no desmanchar da feira parlamentar, pela alluvião de projecticulos?

J. Fernando de Souza.

A economia de combustivel nas locomotivas do Northern-Pacific

III

Proseguindo no relato das conferencias que se realizaram na linha do *Northern-Pacific*, deve dizer-se que para lhe não tirar o feitio pratico, o conferente pediu a um fogueiro que escolhesse n'uma pilha de carvão uma amo-

tra com o peso de meia libra representando a qualidade media do combustivel. Tratava-se de carvão do districto de Pittsburgh, e no laboratorio de S. Paulo tinham dado os ensaios a analyse seguinte:

Humidade	1,80	por cento
Materia volatil.....	39,06	»
Carvão fixo.....	50,20	»
Cinzas.....	8,94	»
Enxofre (encontrado nas cinzas)...	0,65	»
Unidades thermicas britannicas por libra.....	13,518	

Os intuitos da experiencia consistiam em mostrar as mudanças chimicas que se produziã dentro da fornalha. Pesaram-se oito onças de carvão deitando-o numa retorta, cuja cobertura se aparafusou, depois do que se collocou sobre uma fornalha cuja porta se fechou, de modo que o calor e os gases do lume podiam ser conduzidos para fóra do carro. Da cobertura da retorta sahia um tubo de ferro. Quando principiava a aquecer a retorta attingindo 212 graus Farh (100 centigrados) a humidade era expulsa do carvão e passava pelo tubo de ferro.

Com a subida da temperatura principiavam a ser expellidos os gases hydro-carbonados. Estes gases, quando se lhes lavava completamente o alcatrão eram incolores, mas quando misturados com elle davam uma côr pardacenta.

Retirando os gases do tubo, ligava-se este por meio de uma tubagem de borracha ao primeiro e mais alto de tres jarras de vidro todas cheias de agua e a ultima ligada por meio de um tubo com um tanque superior. A columna de agua do tanque que tinha 52 pollegadas de altura dava uma pressão de cerca de duas libras por pollegada quadrada dentro das jarras, que estavam hermeticamente tapadas na parte superior.

Os gases hydro-carbonados eram conduzidos até ao lado debaixo da primeira jarra por um tubo de vidro, e, á medida que se descarregavam, passavam para a agua, onde se lavavam precipitando-se o alcatrão. Se ainda ficasse uma pequena parcella d'elle no gaz reconhecia-se pela côr amarellada da luz quando sahia na extremidade superior da jarra. Como augmentava a pressão do gaz, era elle obrigado a passar para a segunda jarra por meio de um tubo de borracha, e a agua que se deslocava quando o gaz entrava pelo lado de cima d'esta jarra sahia pela parte inferior por um tubo de vidro, entrando pela parte superior da terceira jarra. A agua deslocada n'esta ultima, era repellido para o tanque superior, vencendo assim a pressão de duas libras.

Quando estavam cheios de gases hydro-carbonados os dois recipientes, fechava-se a valvula do tubo de comunicação com o tanque e desligava-se a tubagem que vinha da retorta para as jarras de vidro, fechando-se primeiro as valvulas da tubagem d'estas para que os gases não se perdessem na atmospha.

Conduziam-se estes gases por meio de um tubo de borracha até um bico em forma de Y onde se queimavam, ficando-se bem certo da grande quantidade de gases produzidos porque, arderam durante todo o tempo em que durou o resto da conferencia e ainda mais, isto é por mais de meia hora. Como se perde no ar a parte exterior do vapor do gaz, este arde com chamma amarellada. Todavia, no interior d'esta chamma pôde observar-se um cone azulado de gases não queimados, grande parte dos quaes não teem ensejo de entrar em contacto com o oxygenio do ar, e se perdem sob a forma de fumo. A prova de que estes gases arderiam se tivessem oxygenio, consiste em collocar em contacto com a parte azulada da chamma, uma extremidade de um tubo de vidro recurvado em angulo recto, deixando a outra voltada para o lado de cima. Chegando um pavio acceso a esta extremidade superior do tubo, vê-se alli arder o gaz que se escapou da zona azulada da primeira chamma.

Tambem se obtem o mesmo resultado injectando ar atmosferico em pressão no tubo conductor dos gases da retorta, verificando por meio de valvula a entrada de ar de maneira que se produza uma combustão perfeita. Demonstra-se isto pelo desaparecimento do fumo e do cone azulado, ao passo que a chamma, de amarellada, passa a branca.

Com esta experiencia ficam os fogueiros convencidos da necessidade de não fazerem carvão muitas vezes e de o distribuirem cuidadosamente na fornalha.

Quando os gases de ambos os recipientes estão reduzidos á pressão atmosferica, cada um de elles se liga por meio de um tubo de borracha a um pequeno bico seguro n'uma armação de madeira.

Um d'esses bicos tem o diametro de $\frac{1}{32}$ de pollegada e o outro de $\frac{1}{64}$. No tubo de ensaio contem-se exactamente uma onça de agua, e colloca-se directamente um em cima de cada um dos bicos. Abrem-se as valvulas das tubagens que levam a agua do tanque até aos recipientes de vidro para que os gases hydro-carbonados sejam impellidos para os bicos onde teem que arder e aquecer os tubos de ensaio.

Naturalmente sae maior quantidade de gaz do bico de maior diametro. Corresponde este estado áquelle em que o fogo *masca* o combustivel, e o bico de menor diametro ao de fogo *vivo*. As duas expressões *heavy* e *light* encontram-se respectivamente junto de cada bico. Começa primeiro a entrar em ebulição a agua do tubo de ensaio em contacto com o bico de maior diametro, mas a outra dura mais tempo e evapora maior quantidade de liquido.

Quando estava prestes a acabar a conferencia, isto é, depois de exposta a retorta durante cerca de uma hora dentro da fornalha, os gases hydro-carbonados estavam praticamente libertados, o que se mostrou pelo decrescimento gradual do volume da chamma.

A retorta, levada ao rubro por esta experiencia, é retirada da fornalha e aberta, extrahindo-se de dentro d'ella os residuos ou carvão. Pesam esses residuos $5\frac{1}{4}$ onças, mostrando que $2\frac{3}{4}$ onças se escaparam com o vapor de agua e gases. Por outras palavras, estes dois fluidos attingem 34,37 por cento do peso do carvão, um pouco menos do que accusou a analyse de laboratorio, o que se explica por se não terem extrahido inteiramente os gases contidos na amostra e tambem por poderem differir os exemplares de carvão ensaiados n'um e n'outro lugar.

Ao encerrar a conferencia chamou-se a attenção para o facto de que a presença do fumo negro quasi sempre indica desperdicio de carvão e que embora seja por vezes necessario fazer esse fumo negro, o fogueiro deve verificar se não commette erro com isso. Deram-se alguns graphicos do relatorio sobre a «Utilização pratica do combustivel nas locomotivas», do Dr. W. F. M. Goss, publicado no numero 402 do Boletim do Serviço Geologico dos Estados-Unidos. Mostra elle que em 1906, existiam 51.000 locomotivas na União Norte-Americana, e que estas locomotivas dispenderam 90 milhões de toneladas de combustivel, que custaram ás linhas ferreas 170.500.000dollars.

O summario seguinte dos resultados obtidos com o carvão nas locomotivas, classifica-se assim em toneladas inglezas:

1.º Consumido em accender os fogos, levar as locomotivas até aos comboios, e em manter as locomotivas aquecidas (por estimativa).....	18.000.000
2.º Utilizado, isto é, o representado pelo calor transmittido á agua para a vaporizar.....	41.040.000
3.º Exigido para evaporar a humidade contida no carvão.....	3.600.000
4.º Perda devida á combustão incompleta dos gases.....	720.000
A transportar.....	63.360.000

Transporte	63.360.000
5.º Perda devida ao aquecimento dos gases sahidos pela chaminé.....	10.080.000
6.º Perda pelos cinzeiros e faulhas.	8.640.000
7.º Perda pelo combustivel não consumido nas cinzas.....	2.880.000
8.º Perda pela irradiação, fugas de vapor e agua, etc.....	5.040.000
	<hr/> 90.000.000

Esta conferencia terminou pedindo aos machinistas e fogueiros que experimentassem os metodos que se lhes ensinassem, para conduzir o fogo, para assim se convencerem que tinham menos trabalho, com melhores resultados, e observou-se-lhes que a ausencia de fumo negro nem sempre indica que bem se conduziram os fogos na fornalha. Por exemplo, se o ar tem ingresso na fornalha através dos buracos existentes na camada de carvão que está ardendo, os gases hydro-carbonados não attingem a temperatura necessaria para arderem e sahem pela chaminé sem que se dê por isso, visto serem incolores. Picar os fogos frequentes vezes, é um bom processo.

No proximo artigo fallaremos da terceira conferencia que não foi menos interessante do que as duas já resumi-das, embora tão elementar como ellas, e tão rigorosamente quanto possivel se traduzirão os aphorismos que os machinistas, fogueiros, chegadores e engenheiros da Northern-Pacific devem ter sempre presentes para não desperdiçarem o combustivel.

Ainda se falla na *Railway Age Gazette* de um livro que a Companhia distribuiu aos seus agentes, que deve ser muito pratico, ao que parece, mas que provavelmente não se encontra no mercado.

Em paiz sem combustiveis, como o nosso, bem bom seria que o procedimento da *Northern-Pacific* encontrasse imitadores.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Atendendo à conveniência de terminar com as diversas questões de direito e técnicas que se relacionam com as questões da Arrancada (caminho de ferro de Faro a Vila Real de Santo António), manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, nomear uma comissão composta do Procurador da República, junto da Relação de Lisboa, do engenheiro director da 4.ª Repartição dos Serviços Fluviais e Marítimos, do engenheiro chefe da Repartição de Caminhos de Ferro, e dos Srs. Deputados, Dr. José de Matos Cid e Dr. José Vilhena Barbosa de Magalhães, a fim de proporem os meios de melhor e mais rapidamente se solucionarem todos aqueles variados incidentes.

Paços do Governo da República, em 12 de Junho de 1914. — O Ministro do Fomento, *Aquiles Gonçalves*.

DECRETO N.º 598

Achando-se satisfeitas as prescrições do decreto de 6 de Outubro de 1898: hei por bem determinar que seja adicionada ao plano das vias férreas ao norte do Mondego, aprovado por decreto de 15 de Fevereiro de 1900, um ramal de via larga que partindo da estação de Ermezinde da linha do Douro vá entroncar no caminho de ferro de circunvalação do Porto nas proximidades de S. Gemil.

O Ministro do Fomento assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 24 de Junho de 1914. — *Manuel de Arriaga* — *Aquiles Gonçalves*.

Secretaria Geral

LEI N.º 212

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º E' autorizado o Governo a despende, até 348.000\$, com a construção da linha de Évora a Ponte de Sôr, no longo de Mora a Rui Vaz, incluindo a ponte sobre o Raia.

§ único. Esta importância poderá ser levantada com aquela a que se refere o artigo 3.º da lei de 3 de Abril de 1913, devendo ser amortizada no mesmo periodo de tempo com a anuidade de 20.717\$14, nos termos do mesmo artigo e bases anexas à lei supracitada.

Art. 2.º Os encargos do empréstimo serão satisfeitos pelas receitas do Fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ 1.º Quando as disponibilidades dessas receitas forem, acidentalmente, insuficientes para a entrega à Junta do Crédito Público dalguma anuidade, será a quantia necessaria deduzida da prestação mensal, da receita liquida a entregar ao Tesouro pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 2.º da base 3.ª da carta de lei de 14 de Julho de 1899, abrindo-se uma conta de subsidios extraordinários do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em que serão lançadas essas quantias, para serem pagas pelo mesmo fundo especial, não se devendo, porém, contrair novo empréstimo enquanto não estiver satisfeito o débito do Tesouro.

§ 2.º Continua em vigor o disposto em o artigo 2.º da lei de 27 de Outubro de 1909, que manda construir o ramal de Sines.

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

Os Ministros das Finanças e do Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, e publicada em 29 de Junho de 1914. — *Manuel de Arriaga* — *António dos Santos Lucas* — *João Maria de Almeida Lima*.



O novo horario

Entrou em vigor no dia 25 o novo horario de todas as linhas portuguezas (excepto Sul e Sueste e Valle do Vouga).

Varias modificações appareceram tendentes a melhorar o serviço, principalmente na parte internacional, em que houve grandes alterações, o que sem duvida virá beneficiar largamente o publico.

Perante este novo jogo de horarios, é curioso recordar o serviço de ha 15 annos, e a forma como elle tem sido melhorado, principalmente nos ultimos annos, em que o tráfego tem augmentado consideravelmente, sendo presentemente compensados os sacrificios feitos pelas companhias.

Em 1899 havia o *Sud-Express* bi-semanal gastando de Lisboa a Paris 40 horas e 40 minutos, e além d'esse havia o comboio correio que gastava cerca de 56 horas.

Para Madrid havia apenas o correio que gastava 21 horas.

Actualmente com o novo horario ha de Lisboa para Paris 3 comboios diarios, sendo dois expressos, fazendo o «Sud-Express» o trajecto em 31 horas e 54 minutos, e o rapido da tarde em 37 horas e 20 minutos. O outro comboio pouco tem melhorado devido ás más ligações que tem na Pampilhosa e Medina.

Para Madrid temos, além do correio, que tem carruagens directas de Lisboa a Madrid-Delicias, o rapido tri-semanal, composto de optimas carruagens de *bogies*; tendo as companhias previsto um comboio suplementar com o mesmo horario do rapido, que se póde effectuar nos outros dias quando o numero de passageiros vindos da America, ou mesmo os de cá, justifique um serviço suplementar.

E teem ainda as companhias um outro rapido suplementar com partida de Lisboa ás 22,3 e em sentido inverso, o chegado ás 7,29, comboio este que se effectuará em qualquer dia, quando houver passageiros em numero sufficiente, vindos por mar, e que não tenham podido seguir no rapido das 16,35.

E' natural que em breve o rapido de Madrid se torne

diario, graças ao movimento sempre crescente de passageiros.

A partida de Madrid d'este comboio, passou para mais cedo, sendo a partida de Principe Pio ás 23,8 e de Atocha ás 23,25, e a chegada a Lisboa ás 14,21, o que representa um melhoramento apreciavel.

O «Sud-Express» passou a partir ás 13 horas, sem duvida a melhor hora, pois dá mais tempo aos passageiros e malas postaes vindos da America seguirem para o estrangeiro.

A chegada a Paris é á mesma hora, do horario anterior, poupando portanto na viagem 1 hora e 30 minutos.

Outro grande melhoramento é que sendo dispensavel o salão-restaurante entre Lisboa-Pampilhosa e Hendaya, por ser esse trajecto fóra das horas habituaes do almoço e do jantar, as companhias não quizeram privar os passageiros de comerem á hora que lhes aprouver, e por isso o «Sud» tem restaurante em todo o trajecto de Lisboa a Paris.

O rapido da tarde continua a partir de Lisboa ás 18 e 55 e sendo accelerada a marcha no trajecto da Beira Alta e Norte de Hespanha, a chegada a Paris passa a ser ás 9 e 36 do 3.º dia.

Ha ainda a faculdade dos passageiros poderem utilizar os rapidos de luxo da «Côte d'Argent», podendo partir de Paris ás 21 horas e vir apanhar o rapido a Irun e em sentido inverso podem seguir desde Hendaya e chegar a Paris ás 8 e 15.

Ha apenas no serviço Lisboa-França, a nosso ver, uma deficiencia, que talvez podesse ser removida sem grande transtorno do serviço existente.

Trata-se do comboio n.º 3 da Beira Alta que, nos occorre, poderá esperar pelo rapido n.º 51 da Companhia Portugueza, que chega alli ás 12 e 16, bastando para isso retardar aquelle hora e meia.

O beneficio d'esta ligação era incalculavel, pois permitiria aos passageiros de Lisboa para os Pyrenéos fazerem a viagem com maior commodidade, pois sendo a partida de Lisboa ás 8,30 e a chegada a Hendaya ás 12,25 e a Bayonna ás 14,15 do dia seguinte, podiam os passageiros partir em seguida para Pau, Biarritz, Caunterets, Luchon etc., onde chegariam a optimas horas.

Tambem se podia fazer a viagem com maior commodidade para as estações das linhas de Salamanca a Fronteira de Portugal e Salamanca a Medina, sem ter que se perder a noite.

O serviço interno da Beira Alta ficava notavelmente melhorado pois poderia fazer-se a viagem de Lisboa á Beira com grande commodidade.

Esperemos no entanto que este serviço seja effectuado, pois a marcha lenta dos comboios correios das linhas de S.-F.-P. e S.-M. e a demora em Medina á espera dos comboios para Hendaya e Madrid permite, na nossa opinião, retardar a partida do comboio n.º 3 da Beira Alta.

Para melhor garantia do serviço do *Sud-Express* tem a Companhia Portugueza um comboio suplementar pela linha do Oeste e outro pela linha da Beira Baixa, isto para o caso de interrupção na linha do Norte ou Beira Alta.

*

No que diz respeito ao serviço interno, varios melhoramentos apparecem, e do excellentes serviço do Minho e Douro, já no ultimo numero da *Gazeta* aqui nos referimos.

Na linha do Norte ha mais um comboio rapido, entre Lisboa e Porto, pois o *Sud-Express* leva uma carruagem de luxo que segue da Pampilhosa em comboio especial, sendo a chegada ao Porto ás 18,6, ou seja um trajecto feito em 5 horas e 6 minutos.

Ficou, portanto, o serviço Lisboa-Porto com 3 comboios rapidos: um de luxo e dois com 1.ª e 2.ª classes; 3 comboios omnibus com carruagens das 3 classes, e 1 mixto, ou seja um total de 7 comboios, que comparado com o serviço de ha 15 annos, que era apenas de 3 comboios, com

marcha muito mais lenta do que es actuaes omnibus, representa um progresso espantoso; e mais ainda é comparando o numero de vehiculos de que actualmente se compõem estes comboios com os de então.

Nas linhas de Leste e Oeste mantem-se o serviço anterior, tendo-se dado a deslocação do comboio que antes partia do Rocio ás 13 e 30 para as 17 e 54, ou seja a horas mais commodas.

Na linha da Beira Alta, houve o prolongamento dos comboios, Pampilhosa-Santa Comba até Mangualde, para servir os passageiros do 51 C. P. e ainda o retardamento do comboio 4 que fez desaparecer a demora na Pampilhosa os passageiros com destino a Lisboa.

Em summa, o novo horario veio afirmar mais uma vez o interesse que as companhias tem em bem servir o publico.



Os caminhos de ferro em Portugal

VII

Durante o tempo que esteve em Londres o ministro Fontes, além do accordo com os credores do Estado e do contracto com os empreiteiros do caminho de ferro, tratou ainda das combinações preliminares de um grande emprestimo, que o governo julgava necessario para continuar a desenvolver os melhoramentos materiaes do paiz.

De Londres seguiu para Paris, onde continuou essas negociações e onde ajustou com a Sociedade de Credito Movel, associada com diferentes banqueiros francezes e inglezes, um contracto provisorio para o estudo de caminhos de ferro em Portugal, principalmente de Lisboa á fronteira e ao Porto, sem prejuizo dos compromissos existentes entre o governo e a Companhia Peninsular.

Segundo esse convenio, os estudos deviam ficar concluidos dentro de sete mezes e depois no prazo de seis mezes, a contar do dia em que o governo tornasse conhecidas as condições, que estabelecia para a construcção, o Credito Movel e seus socios deviam apresentar as suas propostas.

No caso d'estas serem acceitas os concessionarios pagariam as despesas dos estudos; no caso contrario, seriam estas satisfeitos pelo governo de Lisboa. Até se ultimarem ou romperem estas combinações, o governo não poderia fazer concessão alguma de caminhos de ferro sem a offerecer aos segundos outorgantes, a quem era garantida a preferencia em egualdade de circumstancias.

Voltando a Lisboa no principio de 1856, apresentou Fontes Pereira de Mello á camara dos deputados, no mez immediato, varias propostas de lei, entre as quaes se contavam a do accordo de Londres, a de um emprestimo de 13:500 contos em bonus de 3 %, o contracto com os empreiteiros da linha de Santarem e o contracto para estudos na nossa rede ferro-viaria.

Além d'estas propostas, a que já mais ou menos largamente nos temos referido, pedia Fontes, em nome do governo, auctorização para tomar aos accionistas da Companhia Peninsular (excepto os empreiteiros) as acções que elles possuíssem, dando-lhes em inscrições, ao preço de 43, a quantia que tivessem desembolsado e mais os juros vencidos, até á data do pagamento.

Egualmente pedia o governo auctorização para restituir, em dinheiro, as sommas que recebera pelas acções que, do terço com que subscivera, tinha depois passado no Brasil, pagando, da mesma forma, os juros por ellas vencidos.

Tendo sido dados conjunctamente, para ordem do dia, na camara dos deputados, os projectos de lei relativos ao accordo com os credores inglezes e a auctorização para o emprestimo, consumiram-se vinte sessões em largos discursos, apoiando ou combatendo o adiamento da discus-

são e decidindo-se que continuasse, foram ambos os projectos votados n'essa casa do parlamento, passando o empréstimo a ser, não de 13:500 contos nominaes, mas de 5:100 contos, capital real, com applicação exclusiva a obras de utilidade publica.

Pouco depois, a 6 de junho, não tendo D. Pedro V annuido á nomeação de novos pares do reino, o ministério pediu a demissão, succedendo-lhe outro, presidido pelo marquez (depois duque) de Loulé, no qual a pasta da Fazenda foi confiada a José Jorge Loureiro e a das Obras publicas esteve alguns dias a cargo do visconde (depois marquez) de Sá da Bandeira, tomando depois conta d'ella o chefe do governo.

Dos projectos que estavam pendentes nas Côrtes, o novo ministério só adoptou o do accordo de Londres, que foi convertido em lei e acceitou em parte a ideia do empréstimo, mas substituindo a proposta dos seus antecessores por outra, para levantar dentro ou fora do paiz a somma real de 1:500 contos, sendo 500 contos destinados exclusivamente ás obras do caminho de ferro de Santarem. No relatorio que acompanhou essa proposta, affirmava o governo que a primeira necessidade do paiz era uma boa rede de communicações e que para realizar esse *desideratum* empregaria actividade igual á da administração anterior ou maior ainda, se fosse possível, mas que julgava dever reservar para as novas Côrtes, que iam ser eleitas, a resolução do importante problema da viação publica e a criação de meios para isso indispensaveis.

Quanto aos pleitos em aberto sobre o caminho de ferro de Lisboa a Santarem, decidiu estudar para elles novas soluções, mas determinou restituir, no 1.º de julho, á Companhia, a direcção das obras que desde a retirada dos empreiteiros tinha estado sob as immediatas ordens do governo.

Como já dissemos, a construcção da linha fôra, em setembro de 1855, entregue aos dois fiscaes do governo Gromicho Couceiro e Margiochi, mas tendo chegado a Lisboa, no principio de 1856, o engenheiro Watier, mandado ao nosso paiz pela Sociedade de Credito Movel franceza, para estudar a rede ferro-viaria, julgou o ministro Fontes conveniente aproveitá-lo para lhe entregar a direcção superior d'aquellas obras, ficando ás ordens d'elle os dois fiscaes. Com este pessoal dirigente foi caminhando a construcção da linha, até que, em vista da resolução do novo ministério, a Companhia escolheu para seu engenheiro-chefe o antigo fiscal Gromicho Couceiro, a quem coube o encargo de pôr em estado de ser aberta á circulação a parte comprehendida entre Lisboa e o Carregado.

Não estava, porém, a Companhia, em vista dos acontecimentos extraordinarios que se tinham dado, em situação que lhe permittisse satisfazer as despesas correntes da construcção, e, por isso, o governo apresentou ás Camaras uma proposta de lei para o Thesouro lhe adeantar até á quantia de 459 contos sobre as 5:104 acções que não tinham sido tomadas, e prorogando até setembro de 1857 o prazo para estar concluida a linha até Santarem, excepto a estação principal de Lisboa, para cuja construcção se não fixava prazo.

A lei de 10 de julho de 1855 tinha auctorizado o prolongamento da linha ferrea, desde o caes das Carvoarias (que fôra o *terminus* primitivamente escolhido e marcado no contracto) até ao Caes dos Soldados, aproveitando-se o terreno occupado pelo quartel de artilharia, abí existente, para n'elle se construir a estação. Um anno depois, porém, ainda nada se tinha feito para tornar effectiva aquella disposição e desejando o governo abrir á circulação o primeiro troço do caminho de ferro, lançou mão de um outro edificio, também pertencente ao ministério da guerra e situado na calçada de Santa Apollonia, que, depois de algumas reparações, serviu de estação provisoria, até que, no 1.º de maio de 1865, a estação do Caes dos Soldados poudé começar a ser utilizada pelo publico.

Inspeccionada a linha desde Lisboa ao Carregado, assim como o material circulante, examinado o pessoal da exploração, attendidas as observações feitas pelos encarregados d'esses trabalhos, e publicados os regulamentos indispensaveis, assim como os preços do transporte de passageiros, gado, bagagens e recovagens, foi marcada para 28 de outubro a cerimonia official da inauguração do caminho de ferro.

Pelas 10 horas e meia da manhã d'esse dia, reunidos em Santa Apollonia, a familia real, o governo, a corte, e convidados, partiu o comboio para o Carregado, gastando no percurso d'esses 36 kilometros, quarenta minutos, tendo estado parado dois em Villa Franca.

No regresso, ao chegar a Sacavem, houve uma avaria na machina, o que obrigou a dividir o comboio, chegando a primeira parte á capital já de noite e indo depois a locomotiva buscar as carruagens restantes.

Apesar d'este contratempo, no dia immediato, 29 de outubro de 1856, começou com regularidade o serviço de passageiros, gado e recovagens, de Lisboa até ao Carregado; e, embora a distancia fosse pequena, a abertura d'esse troço do caminho de ferro representou um importante melhoramento, cujas vantagens os mais incredulos não poderam negar, e que, extendendo-se pouco a pouco pelas differentes provincias, tem contribuido poderosamente para transformar a vida economica do paiz e para augmentar a riqueza nacional.

A. O.



Segundo congresso internacional dos Engenheiros-Consultores

Este congresso, de que já temos dado noticia, abre, em Berne, a 15 do corrente.

Realiza-se simultaneamente com a Exposição nacional suissa, de Berne, de 1914.

Eis o programma:

Quarta-feira, 15 de julho:

10.^h — Reunião da Direcção na Sala dos Congressos, na Exposição.—14^h,30^m. — Reunião das commissões nos locaes que forem designados.

Quinta-feira, 16 de julho:

10.^h. — Sessão de abertura na Sala dos Congressos da Exposição.—12^h,30^m. — Banquete no restaurante *Hospes*, na Exposição.—15.^h. — Sessão na Sala dos Congressos.—19^h. — Jantar no Restaurante *Heimatschutz*, da Aldeia suissa. — A'noite, illuminação.

Sexta-feira, 17 de julho:

9.^h. — Sessão na Sala dos Congressos.—12^h,30^m. — Almoço na Exposição.—14^h,30^m. — Sessão dos delegados da F. I. D. I. C. na Sala dos Congressos.

Ordem do dia:

1.º — Relatorio do *Comité*. — 2.º Admissão das Sociedades e dos membros correspondentes. — 3.º Questão dos «Auditores». — 4.º Nomeação de membros honorarios. — 5.º Modificação nos Estatutos. — 6.º Orçamento.—Quotas. 7.º — Varios.

18^h,30^m. — Partida para Grosswabern, da Estação central, por tremvia electrico, e de Grosswabern ao Gurten, por funicular.—19^h,30^m. — Jantar no Gurten.—22^h,20^m. — Regresso a Berne.—

Sabbado, 18 de julho:

9.^h. — Sessão de encerramento, na Sala dos Congressos.—12^h,30^m. — Banquete de encerramento no Casino.

Nos tres dias seguintes, 18, 19 e 20 de julho, haverá uma serie de excursões aos logares mais importantes ou pictorescos dos arredores.

Durante as horas de trabalho do Congresso, uma commissão de senhoras fica encarregada de acompanhar as que tenham vindo com os congressistas.

VIAGENS E TRANSPORTES

Viagens de recreio a Merida

No dia 5 d'este mez inaugura-se na cidade de Merida uma nova praça de touros com uma magnifica corrida, na qual tomam parte os mais afamados espadas, Rodolpho Gaona, Cocherito e Francisco Posada.

Por motivo d'esta tourada lavra grande entusiasmo entre os amadores d'este genero de divertimento, não só de Hespanha como do nosso paiz.

Aproveitando este acontecimento taurino, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, de combinação com a hespanhola de Madrid a Zaragoza e Alicante, organizou um serviço especial de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre as suas principaes estações e Merida.

Para aquelles a quem a arte de Montez tem os maiores attractivos, excusado será recommendar o aproveitamento d'estes bilhetes, pois certamente por elles estariam anciosos para poderem assistir a um espectáculo da sua predilecção; para os outros, porém, que não são apreciadores do genero, mas que apreciam os monumentos historicos e as bellezas naturaes, é que é bom recommendar que aproveitem uma occasião magnifica que se lhes offerece para visitarem uma das cidades da península que mais vestígios da civilização romana conserva. Ha alli muito que ver e apreciar, tanto sob o ponto de vista historico como do artistico, e todo aquelle que se preza de ser turista não deve deixar de aproveitar o ensejo de visitar a Emerita Augusta, dos Romanos, uma das mais antigas cidades da Iberia, e que fez parte da antiga Lusitania.

Os bilhetes são validos para ida nos dias 3 e 4, e volta de 5 a 7 pelos comboios ordinarios, e dão a faculdade de paragem em Badajoz, tanto á ida como á volta, para os passageiros poderem visitar aquellas cidades hespanholas.

Vendem d'estes bilhetes as estações a seguir indicadas: Lisboa, Braço de Prata, Sacavem, Alhandra até Azambuja, Setil, Coimbra, Coimbra-B, Pampilhosa, Mealhada, Torres Novas, Figueira, Castello Branco, Covilhã, Fundão, Muge, Coruche e Vendas Novas, aos preços de 6\$64 em 1.^a e 3\$89 em 2.^a; Guarda 7\$24 em 1.^a e 4\$19 em 2.^a; Sant'Anna, Santarem, Torres Novas, Entroncamento, Caxarias e Albergaria, a 6\$44 e 3\$79; Aveiro, Espinho, Granja, Gaia, Campanhã, Caldas e Leiria, a 7\$14 e 4\$74; Abrantes, 5\$44 e 3\$27; Castello de Vide, Marvão, Crato e Portalegre, a 3\$47 e 2\$47; Assumar e Santa Eulalia, 2\$53 e 1\$88.

Alem dos comboios ordinarios, a Companhia hespanhola porá em circulação no dia 5 um comboio especial que partirá de Badajoz ás 10,5 e chegará a Merida ás 11,50; regressando de Merida ás 20,55 para chegar a Badajoz ás 22,25.

E' permittida a utilização em todo ou parte do percurso entre Lisboa ou Porto e Torre das Vargens, dos comboios rapidos Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e Sud-Express, quando n'elles haja logares disponiveis, mediante as sobretaxas de velocidade de \$10 em 1.^a e \$05 em 2.^a classe, por cada fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso.

Estas sobretaxas são independentes das que vigoram para a marcação anticipada de logares e para as de occupação de logares de luxo ou do Sud-Express.

Como é o primeiro serviço a preços reduzidos que se faz para Merida, que, como dissemos, independentemente da tourada, tem grandes attractivos, é de esperar que a concorrência de forasteiros portuguezes á nobre cidade extremenha seja muito importante.

Viagens circulatorias em Portugal durante a temporada de verão

As Companhias de Caminhos de ferro Portuguezes, da

Beira, Nacional e do Valle do Vouga, organizaram um serviço especial combinado de viagens circulatorias nas suas linhas durante a estação calmosa, cujos bilhetes, a preços muito reduzidos, serão vendidos de 15 d'este mez até 31 de outubro, em todas as estações do percurso n'elles indicados.

São dois os itinerarios que os excursionistas podem escolher: Vizeu, Santa Comba, Pampilhosa, Coimbra, Alfarellos, Figueira, Pampilhosa, Espinho, Sarnadas, Vizeu, ou vice-versa, aos preços de 5\$03 em 1.^a; 3\$95 em 2.^a; e 2\$82 em 3.^a classe.

Vizeu, Santa Comba, Pampilhosa, Coimbra, Alfarellos, Figueira, Pampilhosa, Aveiro, Sarnadas, Vizeu, ou vice-versa, aos preços de 4\$21 em 1.^a; 3\$31 em 2.^a; e 2\$36 em 3.^a classe.

N'estes preços estão incluidos os impostos.

O prazo de validade dos bilhetes é de 10 dias, podendo ser prorogado por 2 dias cada um, mediante o pagamento de 10 % do custo do bilhete, livre d'imposto, por cada periodo.

E' permittida a detenção dos passageiros em todas as estações do percurso indicado nos bilhetes, devendo para isso apenas apresentarem os bilhetes á chegada e á partida da estação de paragem, para serem carimbados e datados. E' egualmente permittida a mudança de classe, pagando os passageiros a differença, como se fossem portadores de bilhetes ordinarios, sendo a cobrança das sobretaxas feita separadamente por cada linha interessada no ponto a que respeita o seu percurso.

A utilização d'estes bilhetes póde começar em qualquer dos sentidos do itinerario, mas uma vez principiada a viagem tem que ser seguida até final, no mesmo sentido.

Quando um passageiro abandone parte do percurso indicado no bilhete, não terá direito a reclamar qualquer indemnização pela parte do percurso que deixou de effectuar, devendo, porém, quando retomar o comboio, fazer carimbar o bilhete na estação em que recomeçar a viagem, se o percurso abandonado fôr apenas uma parte do que ainda tenha a percorrer.

Ahi ficam, em resumo, as principaes condições dos bilhetes circulatorios, e que sem duvida hão de ter grande aproveitamento, dada a exiguidade dos seus preços, e a belleza e interesse que offerecem as regiões que dão direito a percorrer.

Transportes entre pontos das margens do Tejo ou para bordo dos navios e vice-versa

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de publicar uma tarifa que vigorará a partir de 15 d'este mez, para transportes de quaesquer mercadorias procedentes das suas estações do Barreiro, Lisboa-Jardim, e Lisboa-Santo-Amaro, com destino a diversos pontos das margens do Tejo e para bordo dos navios ou vice-versa, entre Alcantara e Beato, e onde a alfandega permite embarques e desembarques, ao preço de \$50 por tonelada, quando não haja volumes de peso superior a 1000 kilos, e d'esse preço mais o que corresponde por direito de guindaste em Barreiro ou Lisboa, com o minimo da cobrança de 10\$ por embarcação.

Estação de Arcos

A partir de hoje o apeadeiro de Arcos, situado na linha de Evora, dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, é elevado á categoria de estação de 4.^a classe, passando portanto a fazer serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade.

Ampliações de tarifas

Transporte de ácidos

No dia 15 do mez findo entrou em vigor nas linhas da Companhia da Beira Alta, a 3.^a ampliação á tarifa n.º 6 e a 1.^a ampliação á n.º 12 de pequena velocidade, estabelecendo preços especiaes para os transportes de ácidos azotico, chlorhydrico e sulphurico, transportados em vagões providos de recipientes apropriados e pertencentes aos expedidores, ou por elles postos á disposição do caminho de ferro.

Tambem os Caminhos de ferro do Sul e Sueste ampliou aos mesmos transportes a sua tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade.

Tanto uma como outra tarifa estabelecem os pesos por cada litro d'esses ácidos, para se fazer o calculo das taxas, e bem assim o preço a applicar aos vagões vazios, como na ampliação das tarifas 4 e 14 que a Companhia Portuguesa ha pouco publicou e á qual nos referimos.

Bilhetes entre Figueira e Verride

No dia 20 de junho entrou em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa a ampliação da tarifa n.º 11 bis de grande velocidade, estabelecendo bilhetes de ida e volta entre Figueira da Foz e Verride, aos preços de \$36 em 1.^a, \$24 em 2.^a, e \$14 em 3.^a.

Toros de pinho para exportação

Desde o dia 22 foram incluídos no quadro de preços B da Tarifa 3 de p. v. da Companhia Portuguesa, as estações de Oliveiras até Alverca, com preços eguaes ás procedencias de Alhandra ou Villa Franca, e a de Queluz-Bellas com preços eguaes aos de Cintra até Sabugo.

Bonus aos expedidores de adubos

Desde hoje até 31 d'este mez, a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste concede bonus que vão de 10 até 20 %, sobre o preço do transporte, aos expedidores de adubos chimicos que effectuem remessas do Barreiro ou Barreiro C. U. F. para qualquer estação das suas linhas.

Para um minimo de 3000 toneladas até 4499 o bonus é de 10 %, para os excedentes de 4500 até 5999, 15 % e para os excedentes de 6000, 20 %.



A charrua-automovel "Stock,"

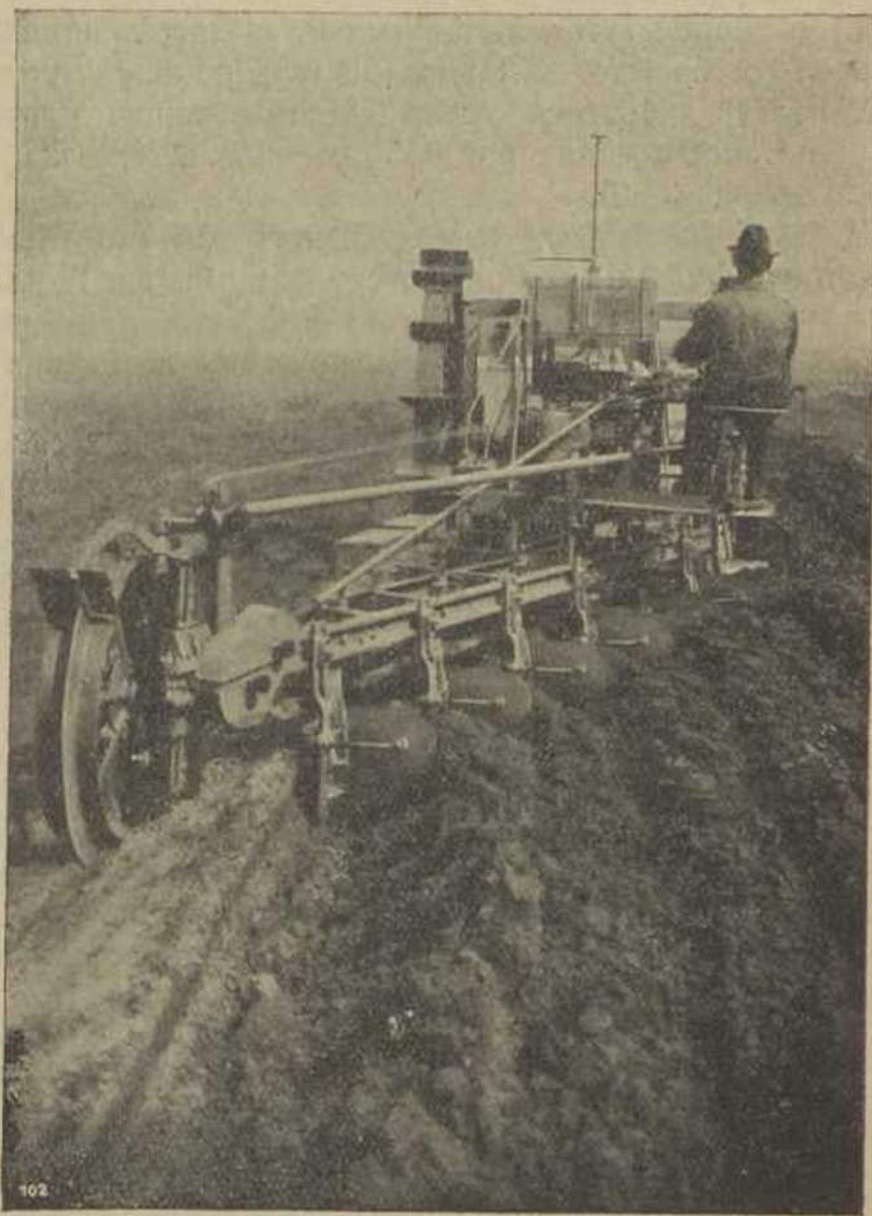
Tem o automovel varia utilidade. Servindo para recreio, para vencer grandes distancias, para fretes, para a



A moto-charrua com seis relhas

guerra, para tudo, serve tambem muito vantajosamente para os trabalhos agricolas, e entre todos os modelos de charruas-automoveis, ou moto-charruas, ja conhecidos no estrangeiro, a todos sobreleva o da charrua-automovel «Stock», que ha pouco fez a sua apresentação entre nós.

Encarado a serio na Allemanha o problema da moto-cultura, foi Roberto Stock quem provou, com o invento da



A moto-charrua em terreno basaltico

sua charrua-automovel, a superioridade d'esta, não só quanto a agricultura, como quanto á sua perfectibilidade technica.

Em contraposição á charrua do systema de tracção, que é um vulgar automovel de quatro rodas, puxando a charrua propriamente dita, a charrua-automovel «Stock» é um apparelho automotor de duas rodas, que se podem afastar mais ou menos, conforme o genero de serviço que se pretende, e que forma com a charrua um todo unico. A armação, descansando sobre as duas rodas, contem na parte anterior o motor, e, na posterior, as relhas, mantendo o todo um equilibrio estavel.

Uma pequena roda, na relaguarda, supporta apenas o peso relativamente pequeno da parte posterior do apparelho. As duas grandes rodas da frente são movidas pelo motor por meio de um jogo de engrenagem; e, funcionando como rodas impulsoras, transforma-se o peso do mechanismo motor em força util de tracção. De resto, em comparação com outros apparelhos d'este genero, nota-se na charrua-automovel «Stock» uma construcção elegantissima, sendo a sua elegancia justamente o resultado das suas optimas condições de leveza e de equilibrio.

A «Stock» trabalha geralmente com seis relhas, com um campo de acção de dois metros de largura. Produz, em terrenos de resistencia media, e em 10 horas de trabalho, a lavra de 6,25 a 7,50 hectares, com sulcos de 25 centimetros de profundidade.

Uma das grandes vantagens d'esta charrua está no poder harmonizar-se-lhe a po-

tencia á natureza variada dos terrenos. Trabalha esplendidamente em terrenos tanto argilhosos como basálticos, cheios de calhaus. As relhas e aivecas da *charrua-automovel* «Stock» revolvem por completo toda e qualquer camada arável, sendo a leiva muito bem voltada, com regularidade e symetria, de forma a facilitar o destorroamento do terreno, predispondo este para as mais favoráveis condições de enseminação.

E' economica. No Alemtejo, com a tracção animal, a despesa por hectare, na lavoura estival, ou da *charruada*, orça por 9 a 10 escudos; na lavoura a vapor, o correspondente encargo anda por 8\$50 escudos. A «Stock» dispõe apenas 3\$36.

A *Stock-Motorplug*, cujas officinas são em Niederschoeneweide, tem por unicos representantes em Portugal, os nossos amigos Srs. O. Herold & C.^a, que gentilmente nos cederam as duas gravuras respeitantes á machina em questão, que muito elucidativamente a mostram em varios trabalhos agrarios, de que a algumas experiencias assistimos. A charrua levantou do terreno e desviou com facilidade, grandes pedras, sem que o seu andamento deixasse de ser regular, ou, por qualquer forma, o aparelho se resentisse de tão duro trabalho.



O ESTORIL

São tão pouco vulgares, entre nós, as grandes iniciativas arrojadas, tendo por fim a um tempo a formação d'uma empresa de largo futuro e o bem do paiz, que foi uma grande surpresa agradável que agitou a fibra do nosso publico, a noticia da formação de uma empresa que se propunha transformar a estancia balnear do Estoril, n'uma estação de verão, de aguas, e de repouso hibernar, com um caracter positivamente mundial, moderno, como as melhores que tantas vezes teem feito a nossa inveja ao visitá-las, no estrangeiro.

Ha muito que a familia Vianna tentava negociar a conhecida quinta d'este nome e o seu estabelecimento thermal alli installado, procurando uma empresa que se abalancasse a tirar d'essas riquezas o proveito que ellas eram susceptiveis de dar.

Mas, sempre que se fallava, entre nós, em um negocio que dependia do emprego de alguns centos ou mais de um milhar de contos, o pensamento voltava-se logo para o estrangeiro. Só lá fóra se achava gente com coragem e conhecimentos para lançar-se a um empreendimento grandioso como aquelle a que se prestava aquella grande e preciosa propriedade, pela sua localização na bella bahia de Cascaes, pela fertilidade das suas aguas, pela vastidão da sua area, pela sua situação climaterica, pelas suas condições geraes que se prestavam a fazer-se d'ella um estabelecimento de primeira ordem, unico no paiz.

Nós proprios fomos abordados para iniciar um movimento n'esse sentido, por parte da «Propaganda», mas, francamente, faltou-nos a coragem da fé no bom resultado, e declinámos o encargo.

Maior razão temos agora para louvar aquelles que meteram mãos á obra, por uma forma arrojada, desusada no nosso paiz, propondo-se fazer o que nunca se fez cá, e dispendir, em capitaes e fadigas, o que tambem nunca alguém empregou para produzir obra completa, entre nós.

E que, á parte copiosos capitaes, não serão poucas as fadigas, é indubitavel. Para ellas devem preparar-se os promotores da grandiosa obra, com um reforço de coragem para vencer obstaculos e de paciencia para dominar contrariedades, do que já se dá ideia nas entrelinhas do primoroso folheto publicado pela empresa «Estoril-Estação maritima, climaterica, thermal e esportiva».

Propõe-se esta empresa, como o seu sub-titulo o indica, tornar o Estoril, ou transformar o Estoril, n'uma es-

tação de verão, como de inverno, provendo-a de todos os elementos necessarios para ser uma attracção mundial, não lhe faltando todos os confortos, todas as diversões que é costume encontrarem-se n'estes logares, nas melhores estações, lá fóra.

Segundo o folheto que temos presente, a realização d'este projecto passou já ao campo da pratica, estando numerosos operarios a trabalhar no terreno, segundo um plano já fixado, completo e estudado por um distincto architecto francez.

Quasi em frente do local actual da estação (que será mudada para mais longe) ficará a entrada do parque formada por uma columnata de pedra.

Assim se entra no que póde chamar-se o vestibulo do conjunto do estabelecimento: uma ampla praça, ladeada por dois edificios em curva, destinados a installações commerciaes, mais grandiosos do que as conhecidas galerias de Vichy, tão frequentadas e tão bellas.

A seguir estende-se uma *pelouse* de verdura, tendo aos lados duas avenidas de 500 metros arborizadas com palmeiras. Ainda esta *pelouse* será ornamentada com arbustos e plantas, escolhidos de forma a conseguir-se que durante todo o anno ella esteja florida. Fóra d'essas avenidas, duas enormes galerias cobertas, envidraçadas, para passeio, quando a chuva ou o calor do sol não permita fazê-lo ao ar livre.

Ao topo d'este terreno fica a explanada, tendo ao centro o Casino-theatro, da larga varanda do qual, o panorama da praia, do mar e do conjunto das edificações do Estoril será esplendido.

Do lado de Lisboa será construido o Palace-Hotel para 200 hospedes; mais abaixo o estabelecimento thermal completamente apetrechado com a *instrumenta* para toda a classe de applicações hydrotherapicas; junto d'este o Hotel Thermal, e do outro lado o Hotel do Parque, dois estabelecimentos modelares como o primeiro, mas para alojamentos por preços mais economicos.

Por detraz d'estes edificios, o parque, enorme nas suas dezenas de hectares de pinheirões e avenidas, e no alto o palacio do Sport com terrenos para os jogos modernos, patinagem, campo de corridas, e por fim um enorme circuito de *golf* de mais de 5 kilometros, com todos os attractivos, por comprehender todo o genero de accidentes: terreno em escarpa, floresta, campina, etc. A situação foi escolhida pelo illustre secretario do *Golf-Club* de Saint-Jean de Luz, expressamente vindo a Portugal para este fim, e póde considerar-se rivalizando com as melhores da Europa.

Em baixo, na praia, elevar-se-ha o estabelecimento de banhos do mar, com café-restaurant e um grande *digue-promenade*, para passeios á beira d'agua; no extremo mais elevado do parque um posto meteorologico; a pouca distancia, na povoação de Cae-Agua, o posto de desinfecção e lavandaria.

Uma linha de tremvias electricos circulará o parque, propondo-se a Empresa prolongá-la até Cintra pela vertente da serra.

Uma maravilha, um sonho de fadas, que a vara magica de uma empresa dirigida por dois homens de pulso de ferro e vontade de aço, os Srs. Fausto de Figueiredo e Carreira de Sousa, se propõe realizar no reduzido prazo de dois annos!

E' positivamente assombroso que em tal se pense, mas não seremos nós a enfileirar com os que põem em duvida a realização d'este grandioso projecto.

E d'estes, dos que não acreditam, dos que sorriem desdenhosamente, dos que vêem com reservas o enunciado de tantos projectos, não faltam n'este bemaventurado paiz, acostumado a nada fazer e a nada produzir.

Ha ainda peor do que esses: a legião dos invejosos; dos que lhes doe que outros se proponham fazer o que elles nem sequer são capazes de imaginar.

E por fim, o peor do peor, as industrias egoistas que exigem que lhes seja dada a manufactura de todo o mobiliario, ou que a sua entrada seja prohibida pelos exaggerados direitos que a pauta exigir.

A revolta, n'este sentido, já se exteriorizou em reuniões, representações e artigos nos jornaes, como succedeu em tempo, quando, por diversas vezes, se tentou a criação de grandes hoteis no paiz.

Não pôde ser; não consente a industria da marcenaria que—excepcionalmente, para um caso especial e unico—se permita a entrada de moveis, como se permite, sem restricções, em toda a parte, não diremos já livres de direitos, mas n'umas condições que tornem possível a installação d'esses grandes hoteis!

Isso, diz, seria a morte da industria portugueza.

Mas a manutenção d'essa teimosia tem impedido que os hoteis se façam, e a sua falta,—devemos conclui-lo, ou a logica é uma irrisão—tem sido a vida da industria, a prosperidade do paiz.

Está-se vendo.

Ora, a mobilia paga, segundo a pauta, os direitos seguintes:

444 Madeira em obra de moveis ou outros objectos, torneados, entalhados, folheados, polidos ou envernizados; estofados, excepto com tecidos em que entre seda, ou forrados de pelle (e lançadeiras).....	kilogr.	\$600
445 Madeira em obra de moveis e outros objectos, axaroados, dourados, marchetados, com applicações de madeiras finas, com molduras de metal, etc., estofados com pelle ou tecidos em que entre a seda (e <i>baquette</i> de madeira dourada).....	"	1\$500
446 Madeira em obra miuda para decoração, torneada, entalhada, dourada, marchetada, etc., e toda a mobilia não especificada, excepto a de metal; moveis de madeira ordinaria branca, com acabamento proprio, e com qualquer revestimento de ornamentação ou trabalho de torno (obra de carpintaria).....	"	2\$000

Para os hoteis de luxo, uma grande parte do mobiliario cae sob a alçada do n.º 445, isto é, a 1\$50 o kilo, porque ha as grandes poltronas em pelles, as mesas com applicações de outras madeiras ou de metal; e até sob a do n.º 446, a 2\$00 o kilo, a obra miuda para decoração.

Além d'isso, é sabido que ha fabricas estrangeiras destinadas a fornecerem a hoteis mobiliario subordinado a typos consagrados pela experiencia e adoptados ao gosto da clientela d'esses hoteis, e até essas fabricas entram nas empresas hoteleiras com o seu mobiliario como capital.

Pôde e quer a industria portugueza fazer o mesmo?

A França produz lindas e artisticas cadeiras de palha. Pois apesar d'isso, importa-as tambem das povoações ruas suissas, ficando, de transporte e direitos, até o extremo oeste do paiz, uma cadeira de braços por uns modestos 1 franco e 25 centimos, ou 25 centavos nossos.

No caso presente e tratando-se d'uma iniciativa tão grandiosa, que é unica no paiz, cremos que haverá meio de se harmonizarem todos os interesses e de se attender a todas as reclamações—ainda as dos teimosos.

São tres os hoteis a construir e ornamentar, e calculamos que se propõem alojamentos para não menos de 400 hospedes.

Pois bem: metade do mobiliario e ornamentações seria, a nosso parecer, dada á industria nacional; a outra metade entraria livre de direitos.

A marcenaria portugueza obtinha assim um bom auxilio, que não terá se se opposer tenazmente á installação de novos hoteis; a empresa poderia guarnecer com mobilia estrangeira uma parte dos aposentos e pôr em confronto a industria extranha com a nossa.

E se esta lucrasse no confronto seria uma gloria para ella e uma affirmação eloquente em prol das suas reclamações.

E assim, pelas pequenas transigencias de todos, pelas disputas de boas vontades em cummum, deixar-se-ha medrar, florir e fructificar uma iniciativa que pôde e deve ser de enormissimas vantagens para o paiz inteiro, porque d'uma obra d'aquellas, n'um clima d'estes, não passa a noticia com indiferença aos olhos das populações fluctuantes que todos os annos, e durante todo o anno, buscam motivo para se deslocalizarem, faltando-lhes já locais menos conhecidos para o fazerem, cansadas como estão, de repetidas visitas á Italia, á Sicilia, á Côte d'Azur, ao Cairo, á Albania e a outras estações temperadas do littoral mediterraneo.

Estudos technicos

Foi organizado em Hamburgo pela Secção de observações de technica e tecnologia chimica, um Instituto tecnico central sobre tudo o que a industria allemã produz e as novidades que a mesma traz no mercado. Esse archivo contem todos os catalogos da industria allemã, registados em devida ordem e distribuidos por secções, de forma a mostrar as excellentes qualidades das machinas allemãs e a concorrência que as mesmas fazem ás de fabricação estrangeira. No Instituto existem engenheiros technicos habilitados, fallando todas as linguas, e dando informações sobre construcções especificadas de machinas, elaborando orçamentos, projectos, etc.

Todas as respostas são fornecidas gratuitamente, sem encargo algum, podendo os interessados dirigir-se á Directoria do Instituto, em Hamburgo, Moenckebergstrasse, 7, da qual receberão todas as informações.



Companhia Portugueza.—O Conselho de Administração, apreciando as reclamações do pessoal demittido pelos acontecimentos de janeiro e fevereiro, reconheceu não poder attendê-las em vista dos regulamentos, mas desejando melhorar quanto possível a situação do mesmo, resolveu, além de lhes procurar collocação fóra da Companhia, abonar como donativo, até ao dia em que sejam collocados, dentro de seis mezes, as percentagens seguintes sobre o salario ou vencimento fixo que recebiam, a saber: 1.º mez, vencimento por inteiro; 2.º, 90 %; 3.º, 80 %; 4.º, 70 %; 5.º, 60 %; e 6.º, 50 %, e dar-lhes passagem gratuita e ás suas familias, durante o prazo de seis mezes das localidades onde habitem para aquellas onde tiverem encontrado collocação, bem como transportar-lhes a mobilia.

Evora a Ponte do Sor.—Foi o Governo autorizar a mandar proceder á construcção do troço de Mora a Ruy Vaz.

Cascaes.—O Sr. Achilles Gonçalves, deputado e ex-ministro do Fomento, apresentou á Camara um projecto autorizando o Governo a consentir no contracto de arrendamento da linha de Lisboa a Cascaes, com a condição do arrendatario, individuo ou companhia, transformar a linha para a tracção electrica, ou obrigando-se a Companhia Portugueza a fazer ella propria essa transformação. Em um ou outro caso, o Estado terá participação no rendimento liquido da linha em determinadas condições.

Penafiel á Lixa.—Inaugurou-se a 21 do corrente o troço d'esta linha, alcançando Felgueiras.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de Ferro Portuguezes. — *Obrigações privilegiadas de 2.º grau.* — São prevenidos os Srs. portadores de obrigações privilegiadas de 2.º grau de juro variavel até 3 % e 4 % e 4 1/2 % e das antigas obrigações de 4 1/2 % da 1.ª serie 1886 «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas do 1.º grau, de que, pela distribuição do remanescente da exploração do Exercício de 1913 pelas referidas obrigações privilegiadas de 2.º grau e do juro complementar ás obrigações de 3 % de 1.º grau «Beira-Baixa», conforme a alínea f) do artigo 61.º dos Estatutos, lhes será pago o coupon a datar de 30 de junho de 1914, inclusivé, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 15 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3 %, recebendo por cada coupon 8 francos e 24 centesimos, liquidos de 66 centesimos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 15 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 %, recebendo por cada coupon 11 francos e 87 centesimos, liquidos de 79 centesimos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 15 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 4 1/2 %, recebendo por cada coupon marcos 11,40.

— pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha de coupons especiaes annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie 1886 «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, recebendo por cada coupon marcos 1,60.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 30 de junho de 1914, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da Carta de Lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Lisboa, 15 de junho de 1914. — O presidente do Conselho de Administração, José A. de Mello Sousa.

Obrigações privilegiadas de 1.º grau. — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de julho proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1914, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 41 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,08, liquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 41 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,47, liquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 38 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira-Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 marcos;

— pela apresentação do coupon n.º 37 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1.º de julho de 1914, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da Carta de Lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 16 de julho de 1914. — O Presidente do Conselho de Administração, José A. de Mello Sousa.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — *Sociedade anónima de responsabilidade limitada.* — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1914, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos numeros: 1.043, 1.243, 1.915, 3.453, 4.455, 5.634, 8.703 de 450.500 e 9.929, 12.419, 13.141, 14.453, 14.954, 15.659, 15.690, 16.394, 17.178, 18.950, 19.400, 19.469, 20.648, 21.806, 22.032, 22.775, 22.926, 24.263, 26.085, 28.660, 29.649, 29.760, 30.243, 31.318, 32.738, 32.770, 34.230, 39.134, 40.305, 41.626, 41.737, 42.567, 42.630, 43.422, 43.428, 44.204, 44.257, 45.366, 49.138, 51.503, 52.815, 53.246, 54.798, 55.145, 55.547 de 90.500.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados, será feito no dia 1 de julho de 1914. No Porto, na sede da Companhia, rua do Bellomonte n.º 49. Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited. Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited. Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westendorp & C.ª Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de junho de 1914. — Pela Companhia dos Caminhos de ferro Através d'Africa. — O Presidente do Conselho d'Administração. — Augusto Gama.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — *Serviço de Titulos.* — São prevenidos os Srs. obrigacionistas d'esta Companhia, de que, a partir de 30 do corrente mez, serão pagos os coupons n.º 19, relativos ao 1.º semestre de 1914, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de 7 francos cada, liquido de impostos em França;

N.º 9, relativo ao anno de 1913, das obrigações privilegiadas de 2.º grau, á razão de 4,15 francos cada, liquido de impostos em França;

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª, 10, rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque s/ Paris que vigorar no dia da apresentação, com isenção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de junho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905; exceptuando, porém, 7.385 obrigações de 2.º grau, das quaes, por não estarem comprehendidas n'aquella lei e decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro portuguez o imposto de rendimento, a fim dos portadores de todas as referidas obrigações ficarem equalados na isenção do dito imposto.

Lisboa, 12 de junho de 1914. — O administrador delegado. — Luiz Ferreira da Silva Vianna.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Julho de 1914.

O Parlamento com a actividade retroactiva que o tem caracterizado, conseguiu finalmente votar o orçamento, provando os Srs. parlamentares com a sua indolencia que, quando ha vontade e patriotismo muito se progride, ao mesmo tempo que, se o Parlamento não fechou mais cedo foi por culpa d'esses senhores, deixando importantissimos trabalhos por discutir.

Andou o orçamento aguardando discussão desde janeiro, esquecido nas commissões, sendo preciso prorogar successivamente as sessões a pretexto de que era necessario discutir-se largamente tão importante diploma; para, afinal, ser approvado de afogadilho, após uma pseudo-discussão que prova a inutilidade do nosso parlamento.

Devia ter entrado em discussão na Camara o projecto de um emprestimo de 40.000 contos, cuja applicação seria o desenvolvimento da nossa provincia de Angola.

A commissão respectiva apresentou já o seu relatorio, que é um documento cheio de estudo e bom criterio, propondo, porém, grandes alterações ao projecto apresentado pelo Sr. ministro das Colonias, propondo-se já um emprestimo de 8.000 contos, ficando os restantes 32.000 para o referido ministro contrahir mais tarde um emprestimo d'esta importancia, dando satisfações do assumpto ao Parlamento.

Bolsa. — Incidiu o movimento bolsista principal mente sobre o nosso fundo interno, que teve largas transacções, cotando-se, o de cospon a 39.550 e o de a-sentamento a 39.570.

Em todos os restantes valores do Estado se manifestou larga procura, principalmente em Externo 1.ª serie e 4 1/2 % 1912, ouro.

Accções bancarias com regular procura, principalmente Banco de Portugal, que se chegou a cotar a 168.550. As do Banco Ultramarino fraquejaram um pouco, parece que resultante de haver vendedores na Bolsa de Paris.

As das Companhias de Phosphoros e Aguas continuam em escala descendente, cotando-se as primeiras a 54.500 e as segundas a 82.570.

Tabacos sem movimento, havendo papel a 67.5.

Tambem as obrigações de Caminhos de Ferro, 2.º grau 3 %, teem mantido os seus baixos preços, apesar de já se pagar o coupon n.º 15 de francos 8,84, ou seja approximadamente 1.582.

Tambem as da Beira Alta 2.º grau, 3 %, se mantiveram sem oscillações, pagando-se, pelo coupon n.º 9, frs. 4,15 o que regula 0.586.

Negocios nulos no mercado firme, e em prime poucas transacções se registaram, cotando-se Moçambique a 3570 em prime de 0510.

Cambios. — Comquanto se manifestassem poucas transacções cambiais, notou-se abundancia de papel, satisfazendo-se facilmente as necessidades do fim do semestre.

Sem alterações dignas de registo; tendo aberto no principio da quinzena a divisa Londres a 46 ⁵/₁₆ - 46 ³/₁₆, Paris a 617 - 620, fechou hoje a 46 ¹/₈ - 46, 618 - 622.

O Rio s/ Londres 16 ¹/₁₆, ou 145941 por esterlino.

£ ouro 5518 - 5521.

Curso de cambios, comparados

	Em 30 DE JUNHO		Em 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 ¹ / ₈	46	46 ¹ / ₈	46
" 90 d/v.	46 ¹ / ₂	—	46 ⁹ / ₁₆	—
Paris cheque	619	622	619	622
Berlim "	253 ¹ / ₂	254 ¹ / ₂	253 ¹ / ₂	254 ¹ / ₂
Amsterdam cheque	429	430	428	430
Madrid cheque	1000	1.010	985	995

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	40,60	40,60	40,70	39,60	39,60	40,70	40,70	40,70	39,60	39,60	39,55	39,50	39,50	—
Divida interna 3% coupon	39,40	39,40	39,45	39,50	39,45	39,45	39,45	39,45	39,45	39,45	39,45	39,50	39,50	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	21550	21550	—	21550	—	—	—	—	—	—	21550	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58500	—
" 3% 1905 c/premios	9500	—	—	9505	—	—	—	9510	9505	—	9510	9505	9503	—
" 5% 1905, (C.º de F.º Est)	—	79550	80500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80510	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1912, ouro	—	—	—	89560	—	—	—	89580	—	—	—	89570	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie	67560	67540	67540	67540	67550	67540	67540	68500	—	67560	67560	—	67570	—
" 3% 2.ª serie	66550	—	—	—	—	66500	66500	66500	—	—	66550	—	—	—
" 3% 3.ª serie	70530	—	—	70530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	168500	—	168510	168550	168550	168550	—	—	168500	168550	—
" Commercial de Lisboa	—	145550	—	—	—	—	—	146500	—	—	146500	—	146500	—
" Nacional Ultramarino	99560	—	99500	99500	—	—	—	—	98560	—	—	98560	—	—
" Lisboa & Açores	110500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111500	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	66500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67500	67500	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	54500	—	54500	—	—	—	—	—	—	53550	53550	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	87580	—	—	87580	—	—	—	—	—	—	88500	—
" Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	61550	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	39580	39570	—	39590	39590	39590	39590	39590	—	39580	39590	39580	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16530	—	16535	—	16535	16530	16530	—	—	—	—	16500	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	74570	—	—	75500	—	—	—	—	—	75550	75550	75550	75550	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa ...	77530	77530	—	—	—	77520	75500	75500	75500	—	—	—	—	—
" predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90500	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	78500	—	78500	—	—	—
" 4% 1.ª serie	—	—	—	75550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	64,75	64,50	64,75	64,90	64,90	64,90	65	64,50	64,50	64,50	64,25	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	21,25	—	—	20,50	21	21	20,25	20	—	—	15	17	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	456	455	452	455	455	455	455	456	455	450	455	—	—	—
" Andaluzes	323	320	322	321	323	323	322	322	323	321	321	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau	298	296,75	296,75	297,75	296	296	297,75	296	296	298	301	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau	189	190	191	190,50	—	190	—	190	191	193	191	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	76,50	—	76,50	—	78,25	77	78	75	76,25	76	75	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	142,25	142,25	—	—	139	140	139	—	—	—
Londres: 3% portuguez	64	65	—	—	64,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses 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			
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas	Rede geral	17 Junho	1.073	2:738.170,500	1.073	2:993.918,500	-255.748,500	2.551,588	2.790,523	-238,935		
	Vendas Novas	" "	70	53.804,500	70	60.226,500	-6.422,500	768,562	860,537	-91,975		
	Coimbra a Louzã	" "	29	13.344,500	29	14.048,500	-704,500	460,513	484,541	-24,028		
Sul e Sueste	20 "	681	835.670,566	681	813.205,535	+22.465,531	1.221,512	1.194,513	+32,999			
Minho e Douro	10 "	471	795.317,500	471	800.491,532	-5.174,532	1.688,557	1.699,555	-10,998			
Beira Alta	13 Maio	253	177.469,508	253	196.276,599	-18.807,591	701,545	775,579	-74,034			
Companhia Nacional	27 "	185	58.044,563	185	70.143,532	-12.098,569	313,575	379,515	-65,940			
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	30 Abril	64	50.070,590	64	48.040,580	+2.030,510	782,535	750,563	+31,972			
Hespanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Norte de Hespanha	10 Junho	3.681	62.012,579	3.681	64.800,263	-2.787,684	16.846	17.603	-757			
Madrid-Zaragoza-Alicante	31 Maio	3.664	51.871,236	3.664	53.125,767	-1.254,531	14.136	14.499	-363			
Andaluzes	10 Junho	1.083	12.507,120	1.083	11.704,110	+803,010	11.548	10.807	+741			
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	20 "	777	4.567,440	777	4.574,961	-7,521	5.878	5.887	-9			
Lorca a Baza e Aguilas	20 "	168	1.723,423	168	2.161,449	-438,026	10.258	12.865	-2.607			



Hespanha

Consta para breve o desaparecimento da Companhia dos caminhos de ferro do Sul da Hespanha, passando as suas linhas para as Companhias de Madrid a Zaragoza e Alicante e dos Caminhos de ferro Andaluces.

Essas linhas são a de Baeza a Almeria, 242 km.; de Moreda a Granada, 58 km.; de Guadix a Baeza, 52 km.; e a de Linares a Baeza, 9 km.; ou seja, um total de 361 kilometros.

D'estes quatro troços, o segundo e o quarto diz-se passarem para a Companhia Andaluza; e o primeiro e o terceiro, para a Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Belgica

O ministro das Colonias acaba de tomar a iniciativa de fornecer ao Parlamento todos os elementos de apreciação necessários para a discussão da sua politica de caminhos de ferro em Africa. Decidiu tambem a proxima publicação de um volume sobre a situação dos caminhos de ferro na Africa equatorial. O volume terá entre trezentas a quatrocentas paginas, e será como uma segunda edição, correcta e augmentada, do Livro Cinzento publicado em 1911. Conterá uma exposição summaria de todas as vias ferreas da Africa equatorial, encaradas do triplo ponto de vista historico, financeiro e economico.

Este estudo, muito objectivo, mostrará a influencia que os caminhos de ferro exercem como instrumentos de penetração nos paizes novos.

Russia

O governo imperial auctorizou os estudos preparatorios para a construcção de um caminho de ferro que ligará Semipalatinsk a Ulandabú, na fronteira da Mongolia.

Por outro lado, assignala-se a formação de uma companhia para a construcção de uma nova linha ligando a estação Amette, da linha transcaucasica, á de Astari, na fronteira da Persia, e passando por regiões ricas e férteis da Transcaucasia. Comquanto esta linha deva, segundo se pensa, provocar um grande trafego de mercadorias, a sua importancia provirá sobretudo do facto de vir a constituir um ramal do grande caminho de ferro transpersico, que ligará a Europa occidental á India, por via Russia.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 636)

MERCADORIAS EM GRANDE VELOCIDADE

As mercadorias em grande velocidade deram um producto ainda superior ao do anno anterior, mas a ruptura do tractado de commercio com a Hespanha começou, desde o ultimo trimestre, a occasionar uma diminuição nas receitas, especialmente no transporte de peixe para Madrid.

No quadro que se segue vêem-se os productos das mercadorias em grande velocidade de ha 10 annos a esta parte:

Anos	Tonelagem Kilogr.	Producto liquido de impostos e de reembolsos		Differença a mais sobre o anno anterior	
		Escudos	Francos	Escudos	Francos
1904.....	37.149.561	297.297.829,8	1.651.652	19.693.895,3	109.411
1905.....	39.975.350	322.801.815,8	1.793.340	25.503.886	141.688
1906.....	41.522.433	347.893.887,9	1.929.966	24.592.872,1	136.626
1907.....	42.992.340	369.562.808,8	2.053.123	21.168.820,9	123.157
1908.....	45.221.126	372.632.834,1	2.079.180	3.070.825,3	17.057
1909.....	47.133.839	395.553.874,9	2.197.521	22.921.840,8	127.341
1910.....	54.137.007	431.772.858,7	2.398.736	36.218.883,8	201.215
1911.....	56.564.394	461.906.842,7	2.566.146	30.133.884	167.410
1912.....	63.332.430	512.177.667,2	2.845.431	50.271.824,5	279.285
1913.....	70.896.735	530.223.830,6	2.945.685	18.045.863,4	100.254

MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

Os mappas estatísticos n.º 31 e 32, publicados no fim d'este Relatorio, mostram que a tonelagem d'estas mercadorias continuou a augmentar; e que, apesar de uma ligeira redução do percurso da tonelada—136^{km},5 em lugar de 139^{km},4 ou sejam 2^{km},9 a menos—o producto liquido por tonelada kilometrica ainda assim

augmentou ligeiramente. Isto indica de modo geral que o nosso systema tariffario é satisfactorio, e que, sem affectar a receita media por tonelada, antes facilita o desenvolvimento do transporte de mercadorias.

A seguir vê-se a comparação dos principaes elementos do trafego de mercadorias em pequena velocidade, em 1912 e 1913:

	1912	1913
Percurso medio de tonelada.....	139,4	136,5
Receita liquida por tonelada.....	1.597,3	1.598,3
Receita liquida por tonelada e kilometro.	\$01,415	\$01,452

A densidade do trafego de pequena velocidade eleva-se a 207.084 toneladas em media, no conjuncto das linhas concedidas e arrendadas.

Esta densidade foi de 162.601 toneladas em 1908 e augmentou 44.483 toneladas em 5 annos ou seja mais de 27 %.

E' importante citar este numero, que explica a difficuldade cada vez maior que temos com a manipulação das mercadorias nas estações.

Ha a notar que se estabeleceu a estatistica das mercadorias segundo uma nova classificação, na qual os productos da mesma natureza estão melhor agrupados.

Esta classificação foi estabelecida afim de seguir a influencia das circumstancias economicas e das tarifas sobre o desenvolvimento do nosso trafego

Vê-se immediatamente qual a importancia que os productos agricolas e os generos alimenticios têm nas transacções commerciaes do paiz.

Assim, vê-se que nas 1.777.448 toneladas transportadas para o publico, ha 1.040.465 toneladas de mercadorias de origem agricola, taes como animaes, productos agricolas, generos alimenticios productos florestaes, ás quaes se podem juntar 140.329 toneladas de adubos e productos chimicos, empregados na quasi totalidade na agricultura, o que perfaz um total de 1.180.794 toneladas, isto é, os dois terços dos transportes.

Os transportes industriaes, taes como combustiveis, materias textis, materias gordas, mineraes, productos metallurgicos e machinas, elevam-se a 298.234 toneladas; os materiaes de construcção, comprehendidos a ceramica e os vidros, a 162.288 toneladas; e finalmente, as taras de embalagem, vehiculos e transportes diversos, a 136.131 toneladas.

Resumindo estes dados, conclue-se:

Transportes para a agricultura.....	1.180.794 toneladas
" " " industria.....	298.234 "
" de materiaes de construcção.	162.288 "
" diversos ...	136.132 "
Total	1.777.448 "

Estes numeros mostram claramente a importancia que tem a prosperidade da agricultura e das industrias que d'ella dependem, para o desenvolvimento do nosso trafego.

Portanto, não é para extranhar que devido a más colheitas as receitas diminuam. Toda a economia nacional se resente d'essa causa.

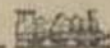
Uma circumstancia especial veio, no mez de outubro ultimo, aggravar a situação.

Devido ao tractado de commercio com Hespanha, um certo numero de mercadorias transitavam livremente ou mediante uma taxa aduaneira minima entre Portugal e Hespanha. Citaremos como beneficiando d'esta concessão, as madeiras, o sal, o peixe, o gado a criação, etc.

Desde o mez de outubro este tractado foi denunciado e as novas tarifas de alfandega fizeram quasi cessar estes trafegos, causando á Companhia um prejuizo calculado, unicamente nos tres mezes de outubro a dezembro, em 50.000\$00 escudos, em grande e pequena velocidade.

E' de desejar que esta situação, que prejudica tanto Portugal como a Hespanha, seja em breve modificada de modo satisfactorio para as duas nações vizinhas.

(Continua)



Companhia da Beira Alta

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

(Continuado do numero 636)

Trabalhos extraordinarios

Acquisição e construcção de material — Novas installações

Os diversos trabalhos extraordinarios, constantes do nosso programma de melhoramentos, que foram executados no decurso de 1913, importaram na totalidade de Escudos 102.717\$80, como mostra a nota que abaixo fornecemos com a classificação e indicação das contas que intervieram na sua liquidação:

A cargo das contas de conservação:

Transformações e aperfeiçoamentos de material.....	4.298\$03,9	
Renovação e reforços da Via.....	30.219\$10,6	
NovosapparelhospaaraVia.....	303\$92,8	
Plataformas.....	1.203\$49,8	
Ampliações de caes e estações.....	2.236\$00,5	
Estudos e construcções de pequenos ramaes.....	660\$80,1	
Alimentações.....	2.113\$54,8	
Diversos.....	282\$19,2	41.317\$11,7

A cargo da provisão para trabalhos e amortizações:

Construção de material circulante (nas officinas).....	12.290\$11,2	
Acquisição de machinas e ferramentas.....	4.378\$05,2	
NovosapparelhospaaraVia.....	4.101\$53,1	
Diversos.....	1.323\$00,7	22.092\$70,3

A cargo da Reserva Convencional:

Acquisição de material (no estrangeiro).....	30.891\$33	
--	------------	--

A cargo da conta de 1.º estabelecimento:

Edifícios novos.....	7.287\$29,3	
Novo poço de Pampilhosa.....	1.129\$35,8	8.416\$65,1
Total geral.....		102.717\$80,1

No anno de 1913 foram lançadas novas encomendas de material; sobresahindo as seguintes:

- 40 vagões á Empresa Industrial Portuguesa;
- 2.000 toneladas de rails á Société d'Angleur.

Os trabalhos mais importantes executados nas nossas officinas foram, além da conservação e transformação ordinaria de varios vehiculos:

- a construção de 2 grandes carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classes, com corredor lateral;
- a construção de 10 vagões;
- instalação de freios de vacuo e tubos d'intercomunicação em varias carruagens e vagões.

No mesmo anno foram renovados 7 kilometros de linha e reforçados 20 kilometros.

Auto-Omnibus

Os carros que foram encomendados por esta Companhia á Casa Panhard & Levassor, no intuito de fazer convergir ás suas estações os passageiros que estão sendo presentemente desviados para outros pontos, acham-se já concluidos.

Se as experiencias, a que estão sendo submettidos, derem os desejados resultados favoraveis, as carreiras projectadas devem ser inauguradas dentro de poucos dias.

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de travessas

Pelo presente se faz publico que no dia 13 de julho proximo, pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes Caminhos de Ferro, na estação do Porto, ao concurso para o fornecimento de 10.000 travessas de pinho, sem preparação, para via larga, e 94.000 também de pinho e sem preparação para via reduzida.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou para lotes de 1.000 travessas de pinho cada um.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, que poderá ser feito em qualquer das Thesourarias, das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás 15 horas da vespera do dia em que o concurso tiver logar, será de:

11\$25 para cada lote de 1.000 travessas para via larga e 6\$00 para cada lote de 1.000 travessas para via reduzida.

O deposito definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das Thesourarias, será de cinco por cento da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada ou á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, até ás 11 horas do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste até ás 11 horas da vespera do referido dia perdendo os proponentes, nos dois casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições d'arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 ás 16 nas Se-

cretarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Caminhos de Ferro Portuguezes**Leilão**

No dia 8 do corrente mez e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do Art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 8 de Maio de 1914 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 7 do referido mez de Julho inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 8.115, de Portimão a Abrantes, 4 vigas de madeira, 5 caixas diferentes, 2 cadeiras e um atado bacia e balde, com 310 kilos, a Raphael Molina; 77.093, de Coimbra a Marinha Grande, 2 caixas com vidros, com 287 kilos, a Mathias & Sobrinho; 81.762, de Porto Campanhã a Coimbra B, 2 cascos vazios com 206 kilos, a Antonio Coelho; 5.317, de Moura a Pampilhosa, 63 paus de pinho, com 2.700 kilos, a Dupin & C.ª; 63.075, de Braço de Prata a Paialvo, 11 saccoes com adubos, com 650 kilos, a Manuel Henriques Junior; 3.291, de Gaia a Covilhã, uma porção de carvão de pedra, com 6.600 kilos, a Wall & C.ª; 73.561, de Rio Tinto a Mogofores, 3 barris de vinho, com 200 kilos, a João F. Bernardo; 15.296, de Espinho a Estarreja, 12 saccoes com adubos, com 600 kilos, a Abel da Silva; 1.655, de S. Martinho a Cacem, 1 vagão com toros, com 10.000 kilos, a Miranda & Seraphim.

Fornecimento d'oleo de linhaça cru

No dia 22 de junho, pelas 15horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas, recebidas para o fornecimento de 20 toneladas d'oleo de linhaça cru.

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

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

Vendas de aparas e residuos de cortiça na estação de Lisboa-P

Até ao dia 2 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas á Direcção Geral de Lisboa, estação de Santa Apollonia.

No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte:

«Proposta para a compra de aparas e residuos de cortiça na estação de Lisboa-P no anno de 1914».

Os proponentes deverão estipular claramente o preço offerecido por kilo e terão de fazer a declaração de que se conformam com as bases abaixo designadas.

Todas as propostas que não satisfaçam ás condições acima indicadas e que se não conformem com as bases referidas, serão consideradas nullas.

As bases são as seguintes:

1.ª — O arrematante obriga-se a mandar recolher diariamente por sua conta, todas as aparas e residuos de cortiça que se encontrem nos caes e linhas da estação de Lisboa-P, bem como nos lastros dos vagões que tenham servido a esses transportes.

2.ª — Diariamente deverão os agentes que o arrematante encarregar d'esse serviço fazer a pesagem das aparas e residuos recolhidos, em presença de um agente da Companhia.

3.ª — O pagamento será feito mensalmente á vista dos recibos que estiverem em poder da estação.

4.ª — Ao arrematante serão fornecidos dois bilhetes de identidade afim de serem utilizados por dois agentes seus, para a entrada na estação de Lisboa-P, exclusivamente com o intuito de fazerem a recolha das aparas e residuos da cortiça, constantes da base 1.ª, devendo mostrá-los aos empregados da Companhia sempre que lhe sejam exigidos.

FRANCEZ

Bom professor pôde ser indicado n'esta Redacção.

AGENDA DO VIAJANTE

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—
do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.
—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para 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 inexcelsiveis 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 Canha & Formigal.—Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.ºs 4, 5, 6, e 7.

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

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

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits 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—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Jus to M. Esteliez.—Agente internacional de aduanas y trans portes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 47
8 37	9 46	7 5	8 6
9 20	10	7 55	8 58
10 50	11 56	8 28	9 6
12 15	12 51	9 23	10 26
3	4 9	10 18	10 54
b 4 8	4 50	11 5	12 13
b 5 13	5 53	b 1 5	1 46
5 54	6 41	1 12	2 13
b 6 15	7 4	3 7	4 20
b 7 3	7 50	b 4 10	4 49
7 17	8 20	a 5 16	5 54
9	10 11	5 24	6 27
b 10 24	11 9	b 6 6	6 40
11 53	12 55	7 30	8 36
b 12 40	1 22	b 8 4	8 44
1	2 10	b 9 27	10 7
		10 23	11 35
		b 11 26	12 6

Mais os de Cintra excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 48	10 20	9 1	9 37
11 50	12 23	10 51	11 22
1 58	2 30	12 53	1 23
3 47	4 18	2 53	3 23
6 25	6 56	4 47	5 18
7 55	8 34	10 1	10 28

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	8 36	d 7 20	8 7
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	10 1	g 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	9 37
a 10 30	10 58	a 9 25	10 1
a 11 16	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 58	a 4 7	4 53
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7
d 5 15	6 6	a 6	6 36
d 5 45	6 36	d 6 20	7 58
d 6 15	7 6	6 52	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 52	10 58
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 53	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45		
d 12 50	1 40		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	7 5
9 56	10 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 55	9 46
a 5 5	6 7	11 30	12 54
5 26	6 49	9 4	4 30
10 36	11 56	3 10	10 36
12 47	2 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
12 5	11 55	10 48	11 31
1 25	12 48	12 11	12 54
2 43	2 12	1 12	1 58
3 55	3 28	2 30	3 15
a 5 5	4 38	3 45	4 30
5 26	5 40	5 21	6 8
7 10	6 14	6 9	6 55
7 47	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	8 50	9 34
10 36	11 22	9 51	10 36
11 35	12 16	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 56	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 16	a 6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 55
11	11 52	a 1 27	7 8
a 1	6 6	3 51	1 13
a 6 55	12 30	a 5 51	11 53
c 6 56	f 1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.	
a 1	4 3	a 10	de Paris
AParis	8 54	a 3 30	7 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 25	11 28	7 20	11 14
8 5	11 38	4 37	8 9
		11 40	5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 5	7 20	10 5	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Alfarelos	Entronc.	
3 22	9 44	2 35	8 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 13	10 16	4 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	4 5	7 22	9 4
a 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	a 10 43	12 28
a 10 20	12 9	11 8	12 47
11 25	1 8	2 40	4 55
2 5	4 30	4 50	6 44
5 40	8 17	7 22	9 41
a 8 33	10 22	a 7 56	9 41
11 30	12 42	11 39	1 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11	6 55	7 42	de Mad.
a Mad.	9	8 10	5 26
a 4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad.	8 21	a 9 28	1 2 21
8 5	7 50	5 53	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11	10 14	6 25	2 35
a 4 35	1 12 10	6 25	5 26
8 5	7 40	6 24	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
6 17	11 8	8 4	1 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11	11 35	4 35	2 35
8 5	10 8	5 43	11 53
9 35		3 40	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	
4 35	9 52	5 43	9 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	5 20	8 36
9 12	11 4	11 45	2 40
7 11	10 20	7 32	9 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
BEIRA ALTA			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 52	9 46	5 30	7 24
3 8	5	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 50	5	1 58	9 25
a 4 8	9 8	a 10 48	3 18
11 15	5 34	11	6 47

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5	12 38	4 32	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	3 50	11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
9 10	7 20	8	5 15
8 40	7 15	6 30	6 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
8	9 1	6 12	7 15
4 20	5 22	9 24	10 25
6 30	9 35	8 10	9 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	V. R. S. A.	Portimão	
6 20	12 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Portimão	Faro	
4	7 20		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	V. R. S. A.	Faro	
9 55	12 25	8 10	10 45
4 15	6 50	2 30	5 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
12 10	12 31	1	1 21

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Barreiro	Moita	Barreiro	
10 10	11 13	6 35	7
1	2 15	11 30	11 55

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Barreiro-A	Moita	Barreiro-A	
6 10	6 26	3 43	4 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
MINHO E DOURO			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
6 41	11 40	4 40	9 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Amarante	Porto	
8	11	7 55	10 30
4 17	6 43	10 30	7 54

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Vidago	Regoa	
7 5	11 27	a 7 20	10 15
12 47	4 21	11 55	3 19
a 5 15	8 15	6 4	10 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Villa Real	Regoa	
7 45	9 11	5 27	6 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pocinho	Carviçais	Pocinho	
3 15	5	11 7	12 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
q 5 10	7 8	5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
2 15	4 8	6 50	8 41

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tua	Bragança	Tua	
4 30	11 10	7 35	12 5
2 30	8 10	2 40	8 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
VALLE DO VOUGA			

k	Terças quintas e sabbados.
l	Segundas e quintas.
m	Domingos, quartas e sextas.
n	Dia 23 de cada mez.
o	Domingos.
p	Segundas-feiras
q	Terças feiras.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

AVISO AO PÚBLICO

Aviso ao Público

TARIFA ESPECIAL N.º 11-BIS — GRANDE VELOCIDADE

A partir de 20 de Junho de 1914, a tarifa especial n.º 11-bis de grande velocidade, em vigor desde 1 de Julho de 1901, é ampliada com **bilhetes de ida e volta entre Figueira da Foz e Verride** aos preços abaixo indicados e sujeitos em tudo às condições da mesma tarifa.

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
De Figueira da Foz a Verride e volta ou vice-versa . . .	\$36	\$24	\$14

Nêstes preços não está incluído o imposto de sêlo.

Lisboa, 17 de Junho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.351

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 2.144

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

5.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

Madeiras de pinho nacional em toros por descascar

das estações de

OLIVAES até ALVERCA e da de QUELUZ-Bellas

para

ALCANTARA-MAR

DESTINADAS A EXPORTAÇÃO PELA BARRA DE LISBOA

A partir de 22 de corrente no quadro de preços especiais B) do § 2.º da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade são incluídas as estações de **Olivães até Alverca** correspondendo-lhes o preço das procedências de Alhandra ou Villa Franca, e a de **Queluz-Bellas** correspondendo-lhe o preço do grupo de estações de Cintra até Sabugo.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 17 de Junho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.352

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 868

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Publico

Cargas e descargas

em

AVEIRO-CANAL

A partir de 25 do corrente, os prazos fixados no artigo 5.º do Aviso ao Publico B. 2.251 de 19 de Setembro de 1913 dentro dos quais os expedidores e consignatarios das remessas procedentes de ou destinadas a Aveiro-Canal podem efectuar com gente sua e de sua conta e risco as operações de carga ou de descarga dos vagões sem estarem sujeitos ao pagamento dos direitos de estacionamento, são substituidos pelos seguintes:

Quando o vagão seja posto á disposição até ás 6 horas	até ás 10 horas
" " " " " " " " " " 11 "	" " 17-30 "
" " " " " " " " " " 17-30 "	" " 5 " do dia seguinte

Ficam em tudo o mais em vigor as disposições constantes do referido Aviso ao Publico B. 2.251.

Lisboa, 23 de Junho de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.356

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 1.562

950 exemplares



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 14—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 1 de junho de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE JULHO DE 1914

Transportes fluviais para diversos pontos das margens do Tejo ou para bordo de navios e vice-versa

Na estação do Barreiro, Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro, poderão requisitar-se embarcações para o transporte de quaisquer mercadorias com destino a diversos pontos das margens do Tejo e para bordo dos navios ou vice-versa (entre Alcantara e Beato) e onde a Alfandega permite embarques e desembarques, pelos preços seguintes:

Por tonelada incluídas todas as despesas:

A) — Mercadorias não compreendendo volumes de peso superior a 1.000 quilos	550
B) — Massas indivisíveis e de peso superior a 1.000 quilos, pagarão os preços da alínea A) e mais o que lhes corresponder por direitos de guindaste nas estações de Barreiro e Lisboa.	
Minimo de cobrança por embarcação	10\$00

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.ª — Estes transportes não são obrigatórios e só poderão ser requisitados por escrito e com a necessaria antecedencia, em modelo proprio fornecido pela estação.

2.ª — Os transportes serão feitos em portes pagos, excepto os destinados á estação de Barreiro e qualquer das estações de Lisboa, que serão liquidados no acto da entrega da mercadoria.

§ único. — Em qualquer dos casos, porém, os interessados farão no acto da requisição o deposito de 10\$00 que lhes será restituído depois de feito o transporte e pagas todas as despesas.

3.ª — A carga e descarga das embarcações, em qualquer ponto das margens do Tejo e bem assim a bordo dos navios, será sempre feita por conta e risco dos expedidores ou consignatarios, ficando tambem a seu cargo quaisquer despesas que as onerem.

4.ª — O prazo para a carga ou descarga das embarcações por conta dos donos da mercadoria, será o seguinte:

Até 20 toneladas de carga	4 horas uteis para cada operação.
Por cada grupo de 10 toneladas indivisíveis a mais	Mais 2 horas uteis.

Excedendo estes prazos cobrar-se ha por hora ou fracção, a titulo de demora, o seguinte:

Embarcações de lotação inferior a 100 toneladas	1\$00
Embarcações de lotação superior a 100 toneladas	1\$50

N. B. — Consideram-se horas utels para a contagem dêstes prazos:

De 1 de Abril a 30 de Setembro	Das 6 ás 19 horas.
De 1 de Outubro a 30 de Março	Desde as 8 até ás 17 horas.

Os prazos para carga e descarga são contados desde a atracação dos barcos e logo que os mesmos sejam postos á disposição do dono da mercadoria.

5.ª — Cada embarcação será acompanhada por um empregado encarregado de proceder á conferencia e entrega da mercadoria.

6.ª — Na embarcação ou no rebocador poderá seguir, sem pagamento de transporte, um empregado do dono da mercadoria. Se o interessado pretender que sigam na embarcação os carregadores para efectuarem a carga ou descarga, pagará cada um \$10 de transporte.

7.ª — Nas estações de Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro não se aceitam volumes de pêso indivisível superior á força dos guindastes ali existentes.

8.ª — A Administração não se responsabilisa por avarias de molha.

9.ª — As disposições do Regulamento de Policia e Exploração dos Caminhos de Ferro, da Tarifa geral e da de Despesas accessorias são extensivas aos transportes de que trata a presente tarifa, na parte que lhe fôr applicavel, e em tudo quanto não fôr contrario ao que nela fica estipulado.

A presente Tarifa anula e substitue para todos os efeitos a Tarifa especial interna n.º 15 de pequena velocidade em vigor desde 15 de Julho de 1907, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 18 de Maio de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

4.^a modificação à TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4—(Pequena velocidade)

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Maio e 5 de Junho de 1914)

EM VIGOR DESDE 20 DE JUNHO DE 1914

ÁCIDOS: Azótico ou nítrico, água forte, clorídrico ou muriático, sulfúrico ou vitríolo;

transportados em vagões providos de recipientes **apropriados** e pertencentes aos expedidores

ou por estes postos à disposição do Caminho de Ferro

PREÇOS

1.º—VAGÕES CARREGADOS, pelo peso líquido da carga:

Barreiro a Vendas Novas, por tonelada..... \$57

Mínimo de peso a taxar: 10:000 quilos ou pagando como tal.

Para o cálculo do peso do carregamento, serão adoptadas as seguintes proporções:

Acido azótico ou nítrico e água forte.....	1,332 (cada litro)
» clorídrico ou muriático.....	1,180 (» »)
» sulfúrico ou vitríolo.....	1,580 (» »)

2.º—VAGÕES VAZIOS, (providos ou não dos recipientes **apropriados** destinados à condução dos ácidos):

Por vagão e quilómetro de percurso..... \$02

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.^a—*Despesas accessórias.*— Nos preços correspondentes à carga líquida dos vagões não estão compreendidas as despesas de evoluções, manobras e transmissão que serão sempre de \$25 por tonelada. Os preços relativos ao transporte dos vagões vazios compreendem os citados direitos de evoluções, manobras e transmissão. As operações de carga e descarga dos vagões serão efectuadas por gente, conta e risco do expedidor e consignatário.

2.^a—*Tara dos vagões.*— A tara dos vagões não deverá ser superior ao peso máximo da carga que elles poderão comportar. Havendo excesso de tara, o excedente será taxado como carga.

3.^a — **Estacionamento de vagões:**

a) **Vagões carregados.** — Taxa da tarifa de despesas acessórias, como se o material fôsse da Administração.

b) — **Vagões vazios.** — \$10 por vagão e período indivisível de 24 horas.

4.^a — **Restrição a uma remessa.** — Cada vagão não poderá ser expedido para mais de um destino de cada vez, nem à entrega de mais de um consignatário.

5.^a — **Admissão dos vagões à circulação.** — O material só será admitido a circular nas linhas desta Administração, depois de ter sido examinado e recebido pelo Serviço de Tracção e Oficinas, devendo ser apresentado devidamente lubrificado. A lubrificação em trânsito será feita pelo pessoal do caminho de ferro, considerando-se o referido material como pertencendo a estas linhas.

6.^a — **Conservação dos vagões.** — A conservação dos vagões fica, em absoluto, a cargo dos proprietários, que deverão prover ao seu bom estado, principalmente no que diz respeito aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

7.^a — **Reparação dos vagões.** — As reparações que os vagões carecerem em trânsito serão feitas pela Administração e pagas por quem a esta os houver entregado.

8.^a — **Responsabilidades.** — A Administração declina toda a responsabilidade pelas avarias que os vagões, sua carga e respectivos recipientes sofram qualquer que seja a sua causa. Também não ficará obrigada a indemnização alguma pela detenção do material durante qualquer reparação de que elle necessite e de que o caminho de ferro se encarregue nos termos da condição 7.^a.

Em tudo quanto não seja contrário às disposições da presente modificação, vigoram para estes transportes as condições da Tarifa Especial Interna n.º 4, de pequena velocidade.

Lisboa, 17 de Abril de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B n.º 276

Exp. n.º 1404



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

12.^a ampliação à TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8—(Pequena velocidade)

(APROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 15 DE JUNHO DE 1914)

Em vigor desde 1 a 31 de Julho de 1914

BONUS AOS EXPEDIDORES DE ADUBOS

Aos expedidores de remessas de adubos quimicos, designados na alinea c) desta tarifa, cujas expedições sejam efectuadas, durante o proximo mês de Julho, do Barreiro ou Barreiro C. U. F. para qualquer estação destas linhas, é concedido o seguinte BONUS sobre os preços de transporte, tão somente:

Atingindo 3.000 toneladas	10 % até 4.499
„ 4.500 „	10 % „ 4.499 e 15 % de 4.500 T até 5.999
„ 6.000 „	10 % „ 4.499 „ 15 % até 5.999 e 20 % de 6.000 em diante.

A liquidação deste bonus será feita por cada expedidor e pela ordem numérica das expedições, devendo, para este fim, serem apresentadas no serviço de Fiscalisação e Estatística, as respectivas cartas de porte.

Lisboa, 5 de Junho de 1914.

B. n.º 281

Exp. n.º 1.408

Pelo Engenheiro Director

José Abecasis J.^{or}

3.^a Ampliação á tarifa especial interna n.º 6 de pequena velocidade

E

4.^a Ampliação á tarifa especial interna n.º 12 de pequena velocidade

ACIDOS: Azotico, Cloridrico e Sulfurico ⁽¹⁾

Em vagões providos de recipientes apropriados e pertencentes aos expedidores
ou por estes postos á disposição do caminho de ferro

Em aplicação desde 15 de Junho de 1914

PREÇOS

I.º VAGÕES CARREGADOS — pelo peso liquido da carga considerada a bonificação correspondente á utilização do material :

a) De Figueira, Pampilhosa e Guarda transito com destino
às estações d'esta companhia. } **Tabela A**

Para calculo do peso do carregamento, serão adoptadas
as seguintes proporções :

Acido azotico ou nítrico e agua forte.	1,332	cada litro
» cloridrico ou muriatico	1,180	» »
» sulfurico, vitriolo	1,580	» »

2.º VAGÕES VASIOS — (providos ou não de recipientes apropriados destinados á condução dos acidos) :

b) De quaesquer estações d'esta Companhia para as trans-
missões de Figueira, Pampilhosa e Guarda. } **Tabela B**

(1) O acido azotico tem tambem as denominações comuns de **acido nítrico** e **agua forte**; o acido cloridrico a de **acido muriatico**, e o acido sulfurico a de **vitriolo**. A qualquer d'estas designações corresponde a aplicação das disposições da presente ampliação.

CONDIÇÕES

1.^a — **Despezas accessorias e imposto de transito** — Nos preços de TABELA A não estão comprehendidas as despesas accessorias de evoluções e manobras, que serão sempre de \$20 por tonelada, sejam quaes forem a procedencia e o destino das remessas; os preços da TABELA B compreendem os citados direitos de evoluções e manobras. O imposto de transito está incluído nos preços de ambas as tabelas.

2.^a — **Fracções de peso para a applicação das taxas** — Os preços da TABELA A serão applicados ao peso correspondente á capacidade total dos reservatorios, por fracções indivisiveis de 100 kilogramas e com su-

jeição ao minimo de 10.000 kilogramas ou pagando como tal ; os da TABELA **B** serão applicados, por tonelada indivisivel, ao peso efectivo do material.

3.^a—**Tara dos vagões** — A tara dos vagões não deverá ser superior ao peso maximo da carga que eles poderão comportar. Havendo excesso de tara o excedente será taxado como carga.

4.^a—**Responsabilidades** — A Companhia declina toda a reponsabilidade pelas avarias que os vagões, sua carga e respectivos recipientes sofram, qualquer que seja a sua causa. Tambem não ficará obrigada a indemnisação alguma pela detenção do material durante qualquer reparação de que ele careça e de que o caminho de ferro se encarregue nos termos da condição 11.^a da 1.^a ampliação á tarifa especial interna n.º 6 p v.

N. B.—A presente ampliação é extensiva aos transportes de ou para as linhas da Companhia Portugueza e os seus preços de applicação são os que constam das TABELAS **A** e **B**.

Em tudo quanto não seja contrario ás disposições da presente ampliação, vigoram para estes transportes as condições das tarifas especiaes n.ºs 6 e 12 de pequena velocidade (da n.º 6, as da 1.^a ampliação correspondentes a vagões reservatorios).

Lisboa, 13 de Junho de 1914.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Expediente n.º 761 T

PREÇOS POR TONELADA

Quilometros	TABELA A	TABELA B	Quilometros	TABELA A	TABELA B
Até 60	\$97	\$12	156 a 160	2\$20	\$32
61 a 65	1\$05	\$13	161 a 165	2\$26	\$33
66 a 70	1\$13	\$14	166 a 170	2\$33	\$34
71 a 75	1\$22	\$15	171 a 175	2\$39	\$35
76 a 80	1\$29	\$16	176 a 180	2\$45	\$36
81 a 85	1\$37	\$17	181 a 185	2\$51	\$37
86 a 90	1\$46	\$18	186 a 190	2\$58	\$38
91 a 95	1\$54	\$19	191 a 195	2\$64	\$39
96 a 100	1\$61	\$20	196 a 200	2\$70	\$40
101 a 105	1\$61	\$21	201 a 205	2\$70	\$41
106 a 110	1\$67	\$22	206 a 210	2\$70	\$42
111 a 115	1\$73	\$23	211 a 215	2\$70	\$43
116 a 120	1\$80	\$24	216 a 220	2\$75	\$44
121 a 125	1\$86	\$25	221 a 225	2\$80	\$45
126 a 130	1\$93	\$26	226 a 230	2\$85	\$46
131 a 135	2\$00	\$27	231 a 235	2\$90	\$47
136 a 140	2\$06	\$28	236 a 240	2\$96	\$48
141 a 145	2\$13	\$29	241 a 245	3\$00	\$49
146 a 150	2\$20	\$30	246 a 250	3\$05	\$50
151 a 155	2\$20	\$31	251 a 255	3\$05	\$51