

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério 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 642

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

Proprietário-diretor

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 16 de Setembro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e sueste. — Aviso ao publico: 3.ª ampliação da tarifa especial n.º 101 (P. V.).

Companhia Portugueza. — Tarifa especial n.º 2 (G. V.); Grupos de estudantes e professores em viagens de estudo. — Tarifa especial n.º 28 (G. V.); Transporte de flores e comestíveis. — Aviso ao publico: 3.ª ampliação à tarifa especial n.º 101 (P. V.). — Aviso ao publico: 3.º additamento à tarifa das despesas accessórias. — Aviso ao publico: Substâncias metallíferas. — Aviso ao publico: Exportação de madeira para a Hespanha.

SUMMARIO

Imposto de transito nos caminhos de ferro, por J. Fernando de Sousa...	273
Crónicas Internacionais, por Mello de Mattos...	274
Conferências sobre a escolha da corrente nos caminhos de ferro eléctricos, (ilustrado), por Bernardo Costa...	276
A Linha de Penafiel à Lixa, por J. Fernando de Sousa...	279
Viagens e transportes...	280
Publicações recebidas...	281
Viagens casuais — I...	282
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório (Continuação)	283
Arrematações...	283
Linhos portuguesas. — Valle do Vouga...	284
Parte financeira	
Carteira dos acionistas...	284
Boletim comum e financeiro...	284
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hspanhóis...	284
Morário dos comboios...	285

a modificação do imposto, não podendo pois lei posterior substituir a taxa de 5% por outra. Pode o Governo alterar essa taxa, incorporando n'ella para os aggravar até, os adicionaes, que essa modificação fica letra morta para certas linhas. A ignorância d'esse preceito tão absoluto, ignorância aliás indesculpavel, levou o actual ministro da guerra a dar a enorme *bota* de propor a duplicação do imposto de transito em todas as linhas do paiz, contando com a receita nova de 500 contos, para ter o desgosto de ver cair a sua proposta no cesto dos papeis velhos.

Observa-se ainda na *Advertencia* que em virtude do decreto de 16 de junho de 1910 o Thesouro apenas cobra dos Caminhos de ferro do Estado quantias fixas, que se citam, pelos impostos de transito e selo, revertendo o excesso para o fundo especial. Ora o citado decreto apenas fixa o modo de pagamento por prestações mensaes egaes. Foram as leis de 14 de julho de 1899 e de 1 de julho de 1903 que fixaram as quantias que deviam pertencer ao Thesouro, não sendo citada a segunda d'ellas e atribuindo-se a um decreto regulamentar o que dimana de leis anteriores.

Insisto n'esta critica, porque terei de mostrar o erro a que o exame superficial d'este assumpto levou os organizadores da Estatística.

Nos mappas figuram, como *impostos cobrados* nos caminhos de ferro do Estado, tão sómente as quantias fixas que revertem para o Thesouro. Confunde-se cobrança de impostos com destino das receitas cobradas, e por esta forma figuram aquelles caminhos de ferro cem importâncias d'impostos muito inferiores ás realmente cobradas.

Assim o rendimento dos impostos foi o seguinte:

	1911-1912	1912-1913
Quota fixa para o Thesouro.	69:750\$143	69:750\$143
Excesso para o fundo especial...	53:316\$707	56:159\$329
Total dos impostos ..	123:066\$850	125:909\$472
<i>Minho e Douro</i>		
Quota fixa para o Thesouro	74:272\$346	74:272\$346
Excesso para o fundo especial...	62:341\$940	69:756\$385
Total dos impostos ..	136:613\$286	144:028\$731

Assim pois, as quantias que reverteram para o fundo especial, sommando nas linhas do Estado 145:657\$647 em 1911-1912 e 125:915\$714 em 1912-1913, não seguiram, como deviam, na Estatística.

Compõe-se esta de 12 mappas, idênticos na estructura, o primeiro dos quaes resume todos os outros.

Cada um d'elles é consagrado a uma linha ou grupo de linhas, formando as da Companhia Real um só grupo.

Os mappas singulares dividem-se em duas partes. A primeira dá, por mezes, a totalidade das receitas do tráfego, incluindo impostos e as respectivas parcelas correspondentes aos passageiros e mercadorias, nos dois annos económicos consecutivos, com as diferenças para mais

Imposto de transito nos caminhos de ferro

Annos económicos de 1911-1912 e 1912-1913

Sob este título publicou a Direcção geral d'estatística duas monographias, relativas cada uma a um anno económico, que importa analysar, tomando para base do estudo, como é natural, a segunda, por mais vicente.

Numa advertencia previa enumeram-se os caminhos de ferro do paiz, divididos em dois grupos: do Estado e de *particulares*, o que não é denominação muito feliz, porque, segundo a lei, todos os caminhos de ferro fazem parte do dominio publico e pertencem ao Estado, embora este os conceda a uma empresa, individuo ou companhia, para os construir e explorar durante determinado numero de annos. Não ha pois em Portugal *linhas de particulares*, excepto as industriaes que não ultrapassem os limites da respectiva fabrica, mina ou propriedade. Portanto a distinção real é entre *linhas exploradas pelo Estado* e *linhas concedidas a empresas*.

Na referida advertencia em determinadas linhas marcadas com um asterisco, declarando-se que essas, em virtude dos seus contractos, são obrigadas apenas ao pagamento do imposto de transito, não pagando addicional, nem complementar. Tambem falta aqui o rigor d'expressão deseável n'uma publicação official, pois: 1.º não são as empresas que pagam o imposto e sim o publico, servindo a entidade exploradora de intermediario para a cobrança; 2.º porque os contractos não permitem

ou para menos. A segunda regista, tambem por mezes, o total do imposto do transito, destrinçando os adicionaes, o imposto do sello e o sello da Assistencia nos dois annos e as respectivas differencias.

A não ser o proposito de publicar um fasciculo de 32 paginas, onde bastavam duas, não se vê que interesse possa ter a estatistica por mezes. Para o estudo do imposto de transito e sello basta o mappa annual, que resume a estatistica e que dá para cada linha as receitas do trasego e em separado os impostos n'ellas incluidos.

Deveria esse mappa ser aperfeiçoado pela menção em separado de cada linha das concessões da Companhia Real.

Não se comprehende como se agrupam todas essas e se não procede pela mesma forma com as linhas da Companhia Nacional, que figuram no mappa sob tres rubricas distintas.

Para dar ideia d'este trabalho estatistico basta pois analysar o mappa-resumo.

Vê-se por elle que os rendimentos dos caminhos de ferro portuguezes, incluindo impostos, foram os seguintes:

	1912-1913	1911-1912	Diferença
Passageiros.....	4.951.199\$194	4.731.903\$304	219.295\$890
Mercadorias.....	6.469.508\$926	6.025.701\$019	443.807\$907
Total.....	11.420.708\$120	10.757.604\$323	663.103\$797

O rendimento dos impostos foi o seguinte:

Transito.....	458.128\$905
6% adicional...	4.038\$004
6% complementar	97\$438
Total do transito.	462.264\$347
Sello.....	225.119\$988
» da Assisten. ^a	61.094\$660
Total dos impos. ^{as}	748.478\$995
	685.891\$360
	62.687\$635

Como já observei, esta estatistica induz em erro por não mencionar a parte dos impostos nas linhas do Estado que reverte para o fundo especial.

A cifra exacta dos impostos é a seguinte:

1912-1913	874.394\$709
1911-1912	801.549\$007
Diferença.....	72.845\$702

Estes numeros differem consideravelmente dos da estatistica oficial.

Poder-se-ha allegar, para defesa do sistema n'ella seguido, que, sendo a estatistica organizada no ministerio das finanças, apenas devia mencionar as quantias que revertem para o Thesouro.

A razão não colhe para justificar a omissão de parte dos impostos das linhas do Estado pertencentes ao fundo especial. Os mappas designam os «impostos cobrados para o Estado».

Ora, ao Estado pertence o fundo especial dos seus caminhos de ferro e para o Estado é cobrada a totalidade do imposto. Se ha n'isso erro de designação e se queria dizer *impostos cobrados para o Thesouro*, tambem o mappa não está exacto, porque os impostos das linhas de Vendas Novas ao Setil, de Mirandella a Bragança, de Coimbra à Louzã, de Guimarães a Fafe, do Valle do Vouga, não pertencem ao Thesouro e são por lei destinados ao fundo especial (o que na Advertencia previa se não encontra mencionado). Mais ainda: por lei de 27 outubro de 1909, até hoje por cumprir, o imposto de transito nas linhas do Norte e Leste que o Thesouro recebe desde abril de 1911 e que representa cerca de 100 contos, tem applicação especial, sendo destinado às linhas complementares da zona central, como as receitas do fundo especial são para as linhas das zonas extremas. A mesma razão haveria para eliminar, aquellas como estas, da estatistica.

Para corresponder portanto à realidade e ser verdadeiramente elucidativo, devia o mappa registar integralmente o producto dos impostos nas linhas do Estado,

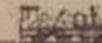
lembrando embora, em nota, que ao Thesouro só pertenciam as quantias fixas que a lei determinou, como tambem se devia indicar o destino dos impostos nas linhas acima enumeradas.

Foi decerto excellente a intenção a que obedeceu a elaboração da estatistica especial dos impostos de transito e sello nos caminhos de ferro, mas a forma atraçou a ideia e a estatistica saiu prolixa na inutil multiplicidade dos seus mappas e errada no mappa synoptico que supre todos os outros.

Antes de terminar estas annotações observarei, que tendo sido, em 1912-1913, de 748.478\$995 a somma de impostos de transito e sello nos caminhos de ferro portuguezes, o rendimento do trasego liquido de impostos foi 10.672.229\$125, representando pois os impostos cerca de 7% d'este.

Não é muito, comparativamente com a brutalidade do imposto n'outros paizes. Não se segue por isso que hajam de o aggravar, onde a capacidade tributaria do cidadão é sujeito a multiformes provas que fazem o imposto atingir e não raro exceder o limite comportavel.

J. Fernando de Souza.



Chronicas internacionaes

Ex.^{mo} Sr. Carlos Roma du Bocage

Quando, ha muitos annos, V. Ex. quiz percorrer uma região alagadiça que eu, por dever de cargo, conhecia e que V. Ex.^a pretendia, como deputado, saber o que valia, tive ensejo de lamentar *in-petto* que se occupasse de politica, quando tanto saber revelava em assumptos de engenharia.

Com o acanhamento que ao espirito dá o especialismo, não podia atinar como é que houvesse cerebros bem organizados que tomassem a serio o modo de votar, as moções de ordem, as interpellações e toda essa algaravia que, felizmente para mim, nunca chegueia apprender e que o Sr. Dr. Theophilo Braga comparou aos «signaes que entre si trocam os ciganos»⁽¹⁾.

Nessa orientação que me arrependo de ter perdido n'uma occasião unica, em que corri atraç de um messianismo qualquer, mas que em breve readquiri, escusado será dizer que não lia nem leio jornaes politicos e aos artigos de politica que trazem os incolores applico o *gracum est non legitur*, já de tal modo aceite entre os escholares do seculo XV, que os hellenistas coevos lamentavam esse desamor pela lingua em que escrevera Aristoteles.

A apoiar este meu desaffecto pelas questões de politica vinha ainda a tão conhecida pergunta de Carlyle.

«Qual foi o acto do Parlamento, qual foi o debate em Santo Estevão, nos comícios on n'outros locaes, que provocou o apparecimento de um Shakespeare?»

Nenhum leitor mais desattento podiam assim encontrar as *Chronicas internacionaes* que V. Ex.^a acaba de publicar em volume, que li, por ver no titulo o nome de V. Ex.^a.

Era a curiosidade doentia de quem procura investigar como é que um cerebro bem ponderado faz caso de coisas despreziveis.

Era essa tendencia que nos leva a besbilhotar as pequenezas, as manias dos homeas que predominam pelo seu saber e pela sua intelligencia, para os reduzir à cravera da vulgaridade humana.

Antes mesmo comtudo de dobradas as primeiras cem paginas da obra, convenci-me que eram erroreas em abso-

(1) As Modernas Ideias na Litteratura Portugueza, vol. II p. 51.

tuto as noções que tinha sobre o que deve chamar-se política. Via ali uma sciencia em que ha hypotheses cujo valor se discute, antes que de ellas se deduzam os problemas a estudar e já as ler o que V. Ex.^a escreveu acerca de Clemenceau (¹) concluia que, além da technica de engenharia, do calculo sobre seguros e de outros assumptos em que tenho dispersado a minha actividade intellectual, sem proveito para ninguem, nem sequer para mim, ha questões que só podem ser tratadas por quem disponha de uma grande copia de conhecimentos e de um seguido estudo de phenomenos cujas leis se não compendiaram, nem talvez seja jamais possivel methodizá-las, o que me recordou o *non licet omnibus adire Corinthum*.

E todavia quem é que, sem preparação alguma intellectual, se não julga capaz de ser, pelo menos, ministro de todas as pastas? Quem é que não discreteia sobre todos os negócios da administração publica? Qual é o periodista que não escreve agora sobre direito penal e de aqui a pouco sobre construções navaes?

Onde porém mais admirei as *Chronicas* foi no capítulo referente à Belgica e Hollanda. Publicada em 31 de agosto de 1906, aquella chronica deduzia o que se deu oito annos depois, quasi com uma precisão mathematica e dia a dia, no mez passado.

Mas o que prova que foi mui fundadamente que V. Ex.^a assentou a recomendação de que os Belgas e os Hollandezes cndassem da sua organização militar, encontra-se no final do capítulo que consagraram ao projectado tunnel da Mancha e à sua possível neutralização.

«Neutralizado está o territorio belga, escreve V. Ex.^a, e todos sabem que, em caso de necessidade, ou mesmo de vantagem decisiva, os exercitos allemães não hesitariam um momento em o atravessar e depois... pediam desculpa à Belgica e indemnizavam-na, se fossem vitoriosos, com algum pedaço da França, que lhes não fizesse falta».

Em começos de 1907 escrevia V. Ex.^a o que acaba de ler-se e, diriam alguns, que propheticamente acrescentou «Em pactos internacionaes, feitos em tempo de paz, não ha que fiar durante a guerra; não ha nenhum que lhe resista».

No entanto, como não acredito em palpites, nem aceito as capacidades de videntes com que se adornam as variadas madamas de Thèbes, que, desde as que de mãos sujas e unhas negras manipulam baralhos de cartas, ainda mais immundos, em casinhotos com um só postigo por onde mal coa a luz do dia, tudo sob os olhares somnolentos de um gato preto e ao reflexo dos olhos de vidro de uma coruja empalhada, até áquellas que montaram salão de consulta, cuja porta é aberta por um lacaio agalhado e onde se tem quasi vontade de proferir phrases amaveis, de *faire une portugaise*, como se dizia nos tempos de Madame de Sévigné, alludindo ás ternuras das cartas de Marianna Alcoforado, devo concluir que a política é de facto uma sciencia tão deductiva como a mechnica applicada, mas com a diferença de n'ella entrar um sem numero de factores que extraordinariamente a complicam.

Assim, deveria admirar-me que pelas paixões se deixe assoberbar tanto espirito que, perdendo a noção das realidades, não tenham sempre no pensamento que aos governantes compete não prometter senão o que podem cumprir e darem aos governados o que realmente lhes aproveita, em logar de lhes oferecerem o que os seduz.

Bem o aconselha V. Ex.^a na sua chronica allusiva á agitação operaria em França (²), mas é tão-facil *barbouiller du rose* n'uma pintura cujos contornos não estão definidos, que mal resistem a isso os impulsivos e esses são os que conduzem as multidões.

O chapéo de chuva da caricatura a que V. Ex.^a alude n'aquelle seu artigo é a contra-partida da experiência do professor Glosson referida pelo Dr. Gustave Le Bon (¹) para demonstrar a influencia da suggestão individual sobre as multidões.

Mas o «grevcultor», como V. Ex.^a lhe chama, o *meneur*, conforme Le Bon o classifica, o *leader*, para usar d'un termo parlamentar deve ser sempre um convicto ferrenho, auto-suggestionando-se e só assim se explicaria o levantamento da população parisiense no dia seguinte ao da execução de Ferrer, em Hespanha.

Conta o Dr. Gustave Le Bon que bastou a excitação de alguns *meneurs* para lançar um verdadeiro exercito popular contra a legação de Hespanha, com o intuito de lhe deitar fogo; mas, acabando por perceber que podia ser perigoso o incendio de um palacio onde se alojavá o representante de uma nação estrangeira, deram ordem de se effectuar uma manifestação pacifica, no dia imediato, e obedeceram a elles com tanta fidelidade como na occasião em que ordenavam o motim (²).

Não é comtudo apenas na alma dos simples, dos quasi illetrados que tal succede, e aquelle mathematico dos *Morts qui parlent* do Visconde de Vogüé é a prova d'esta asserção.

Deputado, nos corredores da camara, na sala dos passos perdidos, na biblioteca, em toda a parte, só tinha sentimentos carinhosos, como lh'os inspirava o seu espirito chimerico, o seu coração fundamentalmente honesto e justo. Mas ao entrar na sala das sessões, em cada tarde, envenenava-se-lhe a razão e o sentimento. Parecia-lhe que mergulhava n'um banho de odio, conforme elle proprio dizia.

Dogmaticamente, de index extendido, Ferroz, o sabio alienista, explica o phenomeno pela acção da mentalidade collectiva e temporaria, com os seus movimentos, o seu nível quasi sempre mediocre, elevando-se raramente até á altura dos melhores e descendo quasi sempre até á estiagem dos mais maus, dos menos intelligentes, dos peiores, porque alli se dá a lucta de interesses e de vaidades, factores imprescriptiveis das contendidas humanas.

Essa é talvez a razão porque, sahindo da phantasia do romance, para a psychologia da historia, se encontra uma explicação muito parecida no retrato moral de Robespierre traçado pelo Dr. Gustave Le Bon.

Temperamento hypochondriaco, escreve este auctor, intelligencia mediocre, incapaz de apanhar as realidades, confinado nas abstracções astucioso e dissimulado, a sua nota predominante foi um excessivo orgulho, crescendo continuamente até ao seu derradeiro dia (³).

Mas para onde me levou sem querer, toda esta digressão sobre psychologia das multidões e dos que as dirigem!

Falta-me porém a coragem para riscar tudo isto, inutilizando assim toda esta passagem da carta que estou escrevendo, e que já deve medir, pelo menos duas alentadas leguas da Povoa, senão mais.

Todavia no livro de V. Ex.^a encontro uma passagem que parece ter esquecido á diplomacia, sete annos depois que foi escripta.

Com efeito, a proposito da organização militar na Inglaterra, attribue V. Ex.^a á immensidade dos actuaes exercitos, a paz de que gosaram até ha pouco as nações europeias.

Infelizmente, ambições de uns, instincto de defesa de outros desencadearam a mais pavorosa catastrophe que jamais cahiu sobre a humanidade. Temerosa sob todos os pontos de vista quasi que desnorteia os espiritos ainda os mais frios, os mais pouderados e todos descuram os trabalhos intellectuaes a que se entregam por gosto, pro-

(1) *La Révolution française* pag. 99 nota.

(2) *La Révolution française* pag. 100.

(3) Gustave Le Bon — *La Révolution française* pag. 230.

pensão ou dever de cargo, desviando as atenções para a enorme chacina que se está dando n'este primeiro quartel de um seculo que só devia prosseguir nos trabalhos da paz, do maior beneficio da humanidade.

Tal é comtudo o pendor do espirito humano na actualidade, que, no numero de *Scientific American*, que os vapores, vindos do outro lado do Atlântico, ha pouco me trouxeram, depara-se-me logo á vista, logo de começo, num gravura representando a cathedral de Colonia quasi encoberta por umas figuras de comestiveis, tais como dois pães que pesassem 60.130:000 libras, quasi tão volumosos como o monumento em cuja cripta reposam as ossadas das onze mil companheiras de Santa Ursula.

Se esses 27.274:526 kilogrammas de pão apavoraram pela enormidade do seu peso e volume, que se dirá dos 54.580:804 kilogrammas de batatas, dos 7.271:090 kilogrammas de carne, dos 911:267 kilogrammas de sal e do mesmo peso de café, assim como os 619:154 kilogrammas de assucar, quando se observar que tudo isto seria o total das rações semanais do exercito alemão.

Em presença d'estes algarismos, quão longe ficam as festanças nas bodas de Camacho do D. Quixote, as comedias gargantuescas de que falla Rabelais.

Quanto seria para desejar que, antes de emprehender tamanho desencadear de odios, de compitas, de ambições e de violencias, que rebaixam o homem civilizado até ao nível do selvagem, no sadismo do sofrimento alheio, pensassem os que atribuiram a si proprios o encargo de dirigir os povos que, na actual guerra, a despesa com a alimentação diaria das tropas, nos locaes do consumo, é orçada pela revista americana citada em 22.950:000 dollars (¹).

Agora porém que o orgulho das nações está envolvido também em tão odienta contenda, difícil será prever quando terminará este horrivel pesadelo que arruinará a todos, confirmará sem duvida o retrocesso á selvajaria previsto n'um dos ultimos estudos sociologicos de Herbert Spencer e que prova o quanto V. Ex.^a tem razão quando declara que pouco no futuro consia.

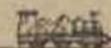
Desculpe-me V. Ex.^a por ir obrigá-lo, com esta carta, a perder o seu tempo e queira aceitar os protestos de alta consideração do

De V. Ex.^a

Collega m.^o respeitoso e admirador obg.^{mo}

Mello de Mattos.

(¹) *Scientific American* de 22 de agosto de 1914 pag. 134 col. 3. «Subsistence in the present war.»



Considerações sobre a escolha da corrente nos caminhos de ferro electricos

(Conclusão)

II — Estado actual da tracção electrica na Europa. — O Sr. Evelett, engenheiro da «General Electric C.^o», que dirigiu nos Estados Unidos a installação de grande numero de linhas de caminhos de ferro com tracção electrica, acaba de publicar as suas *Impressões sobre a situação da tracção electrica na Europa*. (¹).

A auctoridade do Sr. Evelett n'esta materia dá grande valor ás suas apreciações. Julgámos portanto interessante mencioná-las.

O auctor constata que em Inglaterra a electrificação tem-se restringido até aqui aos casos do tráfego suburbano muito intenso de algumas grandes cidades, como Londres, Manchester e Liverpool. O tráfego e as receitas teem muito sensivelmente augmentado n'estas linhas depois da

(¹) *Proceeding of the American Institute of Electrical Engineers*, de maio de 1912.

adopção da tracção electrica, que tornou possível um serviço de comboios mais frequentes e de velocidade media mais elevada. Sob este ponto de vista, deve mencionar-se especialmente o tramway London-Bridge a Victoria, onde o numero constantemente crescente de passageiros vae obrigar a Companhia a ampliar a electrificação da sua rede em grandes proporções.

Pelo que se refere ás vantagens respectivas das correntes continua e alternativa simples, a opinião vulgar é a de achar a continua mais económica e mais vantajosa na rede ingleza. D'est'arte quasi todos os novos projectos de electrificação abrangem o emprego d'esta corrente.

Ha, porém, uma excepção á regra. A linha *London Brighton and South Coast Railroad* vae prosegui na sua electrificação com a monofásica, conforme começou, não obstante haver observado, assim como na *Midland C.^o*, grandes accrescimos em relação ás despesas previstas. E parece que o emprego da corrente continua, mesmo a 600 volts, teria custado menos n'estas linhas. Nenhuma despesa de exploração foi publicada pela *London Brighton*. Esta reserva comprehende-se; os fornecedores sendo os responsáveis pelo material gasto na experiência, e a Companhia *London Brighton* não tendo ainda apurado as suas contas, não podia ella por esse facto possuir todos os elementos da despesa.

Em Inglaterra encara-se favoravelmente a continua a 1.200 volts e para cima.

Uma casa constructora ingleza tem experimentado, de ha um anno para cá, uma locomotiva a 3.500 volts, e interessante é assignalar que essa locomotiva é actuada por uma geradora com um unico collector que fornece a corrente continua n'esta elevada tensão de 3.500 volts.

Na *Hollanda* quasi todo o tráfego de mercadorias é feito pelos canaes. As empresas de caminhos de ferro devem portanto basear-se quasi exclusivamente no transporte de passageiros, para o estabelecimento de um projecto de tracção electrica. Não parece possível, n'estas condições, que a electrificação das grandes linhas de caminhos de ferro possa atingir na *Hollanda* grande desenvolvimento.

Os resultados obtidos na linha de *Rotterdam* a *Scheveningen*, explorada com a corrente alternativa simples, parecem confirmar esta apreciação. Com quanto a monofásica se assigure dever convir ás condições de exploração d'esta linha de tráfego pouco intenso, e que não tem paragem senão de 15 em 15 kilometros, no entanto os lucros mal chegam para cobrir as despesas de conservação, que são muito elevadas. Por consequencia nenhuma ampliação d'este sistema de exploração se tem tido em consideração até hoje.

As impressões com relação á *França* resumem-se em poucas palavras:

O auctor constata que em Paris se encontram todos os sistemas possíveis de tracção.

Cita as experiencias da P.-L.-M. com uma locomotiva de corrente continua munida de uma permutadora que permite o aproveitamento da corrente monofásica captada na linha de trabalho; menciona igualmente as experiencias dos caminhos de ferro do *Midi* com relação ás linhas transpyrenaicas.

O auctor falla em termos elogiosos da linha de 2.400 volts, com duas pontes, no caminho de ferro de *La Mure*, com motores de 60 cavallos supportando uma super-elevação de tensão de 50 %, e uma super-intensidade de 100 %.

Em sím, as actuaes electrificações da *Orléans* e da *Ouest-Etat* foram feitas e desenvolver-se-hão com corrente continua e com terceiro carril.

Na *Suissa*, o tunel do *Simplon* chama particularmente a atenção, porque, com as linhas italianas, é a unica linha de tráfego intenso explorada na Europa por meio de electricidade. Este troço serve-se da triphasica que tem

dado os mais satisfactorios resultados. O auctor julga favoravelmente a economia nas despesas de conservação, em vista do reduzido efectivo do pessoal e do fraco desenvolvimento das officinas por elle visitadas em Brigue.

A maior parte das outras electrificações, com triphasica, monophasica ou continua (600 e 1.200 *volts*) correspondem n'este paiz a casos especiaes como as extensas rampas de grande declividade.

A linha do Lötschberg está ainda em experientia, com uma locomotiva monophasica de Oerlikon, de 100 toneladas, 15 periodos por segundo, que reboca um comboio diario de 300 a 400 toneladas, de Spiez a Frutigen (16 kilometros), com a rampa maxima de 16 por 1.000. Tem tres automotoras para passageiros, mas é de prever que todos os comboios venham a ser rebocados por locomotivas. O tipo escolhido é o de dois motores com biellas lateraes.

As experiencias comparativas a que se entregaram os engenheiros suíssos na electrificação de S. Gothardo, demonstraram que o machinismo monophasico realiza uma economia de 10 % em comparação com o triphasico e de 33 % em comparado com o continuo.

Esta diferença consideravel de 33 % é tanto mais interessante apontá-la, quanto está em desacordo não sómente com as considerações precedentes, mas tambem com os resultados obtidos na totalidade das explorações de caminhos de ferro, pela electricidade, na America. Mas é explicavel pelo calculo um pouco arbitrario das despesas, fazendo-se com que entrem nos gastos com o primeiro estabelecimento um numero de sub-estações talvez excessivo, munidas todas dos grupos conversores indispensaveis, dos grupos de reserva em grande quantidade, de baterias de accumuladores, etc.

Admitiu-se, álem d'isto, que o preço das locomotivas monophasicas e das de corrente continua é o mesmo. E com quanto tenha sido impossivel fazer o calculo exacto das despesas de conservação, considerou-se que fossem exactamente as mesmas para ambos os casos, isto é metade das despesas a fazer com a conservação das locomotivas a vapor.

As mais importantes instalações da Italia, taes como a Valtelina, o Monte-Cenis, o tunnel de Giovi perto de Genova, foram realizadas pelo Estado, com corrente triphasica.

Prosegue-se activamente na electrificação de numerosas linhas com corrente igualmente triphasica e previu-se a aquisição de muitos centos de locomotivas.

Em Genova, o trafego atinge 1.800 vagões de mercadorias por dia. E a realização verdadeiramente commercial da tracção electrica, feita na linha electrica mais sobre-carregada do continente.

Uma das mais extraordinarias e em todo o caso das mais inesperadas vantagens, é a realização de uma economia na conservação da via, tal que basta para compensar o jurô do capital do primeiro estabelecimento da estação central e das linhas de transmissão. Accentua-se essa economia especialmente na conservação da via descendente do tunnel de Giovi, cujos rails se gastavam em 3 annos e meio, quando os da outra via duravam 12 annos. A avaliar pelo grau de desgaste actual, que é muito fraco e igual para uma e para a outra via, a duração de 12 annos seria pelo menos attingida. Todo o merito é devido ao enfretement electrico.

Como se devia esperar, a efficacia da recuperação não fica menos assinalada. Ultrapassa as mais optimistas previsões, realizando uma economia de 17 % sobre a despesa do carvão na officina. E esta economia ainda mais augmentará pelo seu alargamento ás linhas proximas comprehendidas no programma da electrificação.

Os engenheiros italianos são entusiastas pela triphasica nas suas condições de exploração.

As electrificações mais importantes da Alemanha fo-

ram effectuadas nas linhas do Estado. O interesse da electrificação está para os engenheiros do Estado na utilização do combustivel pobre.

Adoptou-se e unificou-se por motivos de ordem militar⁽¹⁾ o sistema da corrente alternativa simples.

A linha Blankenese-Ohlsdorf (Hamburgo) está actualmente em pleno periodo de exploração, e em experiencias a linha de Dessau. N'esta linha empregam-se dois motores que atacam as rodas por meio de endoraça sem nenhum intermediario elastico.

A tendencia actual dos engenheiros alemaes é para realizar o mais forte potencial por meio de motor e de emparelhamento com redonça, enquanto na America se empregam sempre muitos motores e a transmissão por engrangagens.

O sistema das automotoras, um pouco mais caro na conservação, em Hamburgo, tende a desapparecer perante a tracção com locomotivas. O Governo encara a electrificação de Magdeburgo a Halle, de 233 kilometros na Silesia, como a compra de muitos centos de locomotivas.

As razões que justificam a electrificação das linhas de caminhos de ferro da Suecia, são muito diversas das dos outros paizes europeus. A Suecia é, com effito, tributaria de outros paizes para as suas munições de carvão; por outro lado, possue magnificas quedas d'agua, cujo fornecimento, regulado por meio de depositos naturaes, apresenta fracas oscillações. Esta particularidade permite a continuidade dos serviços de exploração, sem necessidade de grandes construções. N'estas condições, a energia necessaria é fornecida por preço tão diminuto, que a electrificação justifica-se até mesmo nas linhas onde não ha comboios senão de 3 em 3 ou de 4 em 4 horas.

Os engenheiros suecos emprehenderam uma serie de experiencias comparativas dos diversos sistemas de tracção. Procuraram sobretudo aquelle que permitisse a distribuição mais economica e que assegurasse lucros suficientemente remuneradores, nas condições das explorações especiaes do seu paiz, isto é: trafego pouco intenso servido por comboios poucos frequentes.

Adoptaram a corrente alternativa simples, cuja escolha se justifica em virtude do numero-muito reduzido dos tractores necessarios. As despesas de compra e de conservação d'estes tractores constituem uma verba insignificante comparada com os encargos enormes que demanda o primeiro estabelecimento da linha.

III — *Conclusões.*—Resulta, pois, tanto das Impressões do Sr. Evelett como das condições formuladas pelo Sr. Carlier, que a intensidade do trafego deve servir de guia na escolha do sistema, ressalvando todavia as conveniencias particulares das diversas explorações para o estabelecimento das linhas de contacto.

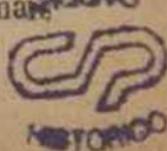
Os dois autores parecem igualmente ter as suas preferencias pelo sistema de corrente continua com a mais alta tensão possivel. Mas enquanto o Sr. Carlier não concebe o emprego de ella senão com o terceiro carril, o Sr. Evelett, encarando a questão mais pelo lado da economia e menos preocupado com o conforto ou a esthetica da installação, aceita de bom grado a distribuição por fios aereos ou por um sistema mixto, que permita chegar-se a tensões de 2.400 *volts*, quer por meio de dois fios de trolley (caminhos de ferro de La Mure), quer pela combinação de um fio aereo e do terceiro carril (Norte-Sul).

(1) Para quem conhece a Alemanha estas palavras bastam para explicar a unificação.

Quanto á escolha do monophasico, que pode parecer criticavel, o Sr. Carlier propõe a explicação seguinte:

«Pode explicar-se a escolha do monophasico pelo motivo da grande extensão das linhas de caminhos de ferro, e por um trafego relativamente pouco intenso, com excepção das proximidades das cidades.

Na Belgica, a extensão das linhas consideradas a partir do ponto central: Bruxellas, é muito menor e o trafego muito mais intenso».



Pelo que respeita aos dois systemas de correntes alternativas, o monofásico e o trifásico, as apreciações d'estes dois autores são antagonicas.

O Sr. Carlier preconiza o emprego da corrente alternativa simples de preferencia á trifásica, que lhe parece complicada e caja utilização não apresenta, na sua opinião, vantagens, senão nas linhas em que haja grandes declives.

Este juizo do Sr. Carlier concorda com a opinião, aliás bastante geral, que considera o sistema monofásico como o verdadeiro concorrente do da corrente continua nas linhas de caminhos de ferro.

Mas resalta nitidamente das *Impressões* do Sr. Evelett, reforçadas com factos averiguados e recentes, que o paralelo deve estabelecer-se, no actual momento, antes entre a continua e a trifásica, do que entre a monofásica e a continua. E' incontestável, de facto, que a monofásica perde de dia para dia parte do terreno que havia conquistado ha alguns annos o seu emprego pare-

O exemplo de Berlim é typico; ei-lo, segundo o Sr. Carlier:

As linhas de cintura e as suburbanas de Berlim tem visto, de ha muitos annos para cá, o tráfego aumentar-lhes de uma forma espantosa: em 1895 contavam-se 75 milhões de passageiros na linha de cintura e 41 milhões nas suburbanas; em 1909 estes numeros passaram respectivamente para 157 e 137 milhões. (1)

Estas linhas estão quasi chegadas ao limite de capacidade, e, admittindo a mesma proporcionalidade nos annos vindouros, chegar-se-hia a 192 e 185 milhões de passageiros em 1915. E assim, o ministerio das Obras Publicas mandou proceder a estudos profundos, em virtude dos quais foi enviado um relatorio á Camara dos Deputados para fundamento do pedido de creditos destinados á electrificação das linhas de cintura e suburbanas.

A fig. b dá a reprodução da carta esquematica das linhas de Berlim, confinadas n'um raio de 25 kilometros em volta da capital.

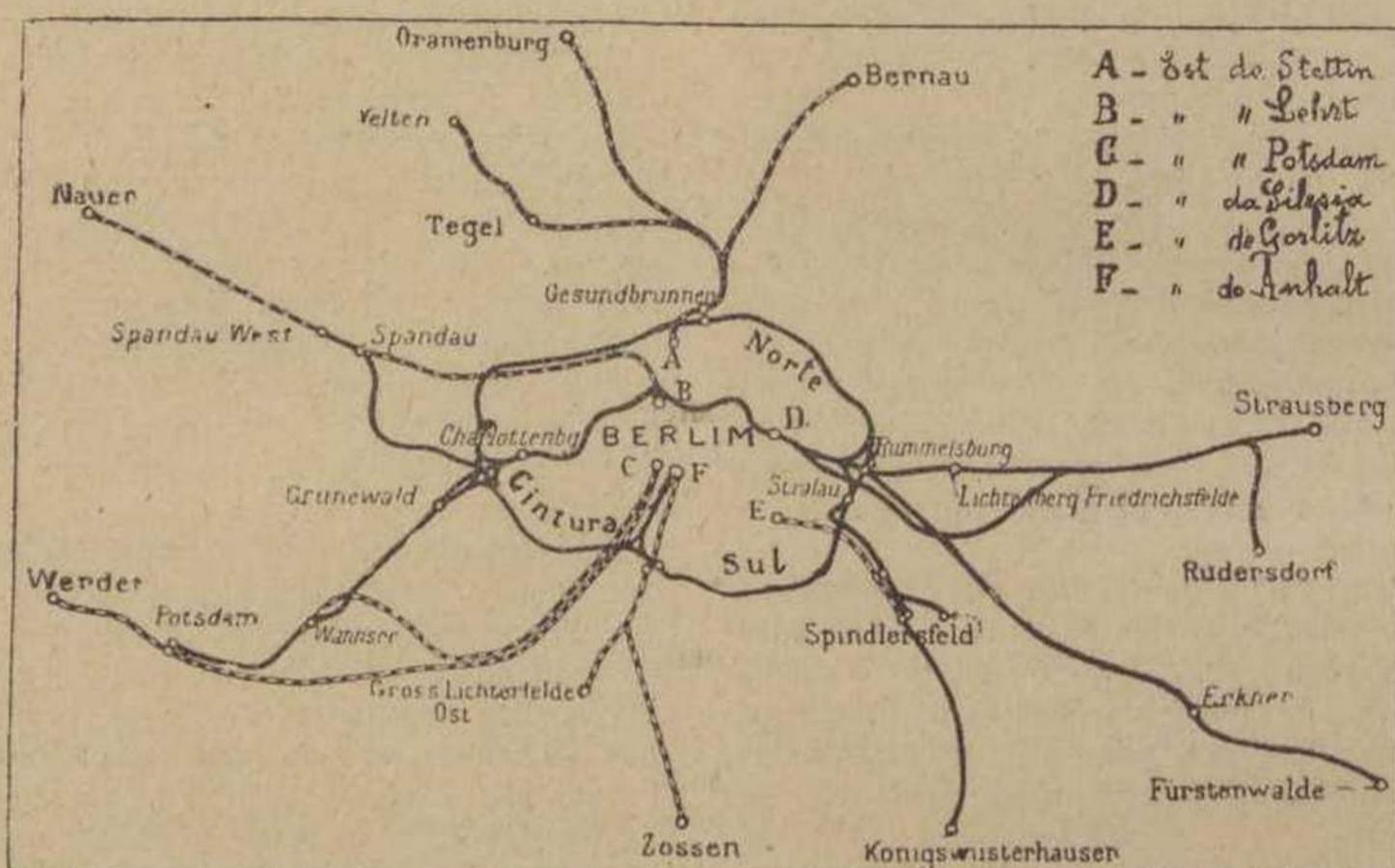


fig. b

ce dever limitar-se hoje as explorações onde seja pouco intenso o tráfego e que careçam de pequeno numero de tractores. N'estas condições, as despesas de compra e de conservação d'esses tractores, são compensadas pelas economias de realização possível no primeiro estabelecimento da instalação.

Pelo contrario, nas linhas de grande tráfego, nas condições actuaes do material, aliás muito aperfeiçoado, parece dever optar-se pelo sistema trifásico. O sistema da corrente trifásica é, com efeito, o unico já bem experimentado, e tendo fornecido resultados praticos na exploração das linhas electricas mais sobrecurregadas da Europa, o Simplon e a rede do Estado italiano.

Se se notar, álem do mais, que se encontram em serviço mais locomotivas trifásicas do que monofásicas; que, por outro lado, as primeiras são mais simples, mais resistentes e exigem despesas de conservação menores do que as ultimas, affigura-se prematuro dar menos importância a um sistema que já deu boas provas em condições particularmente difíceis, ou até considerá-lo obsoleto.

Na falta do sistema por corrente continua, a tracção por corrente trifásica parece dever ser mais económica do que a tracção por corrente monofásica na exploração de linhas de grande tráfego, apesar dos progressos consideraveis realizados ultimamente na construção do material circulante para este ultimo modo de tracção.

Electrificação nos subúrbios de Berlim. — Sabe-se já que a electricidade pôde realizar progressos, especialmente n'um serviço suburbano, que não poderiam alcançar-se com o vapor.

Sendo uma das mais sobrecurregadas secções a de Charlottenburgo á estação da Silesia (cerca de 11 kilómetros), havia-se primeiramente pensado em desdobrar as suas vias, ou em aliviá-la, quer por uma linha subterrânea de traçado pouco diverso, quer por uma linha completamente distinta da existente. Mas, considerações de ordem económica, e considerações de ordem technica, influiram na rejeição d'esses projectos, e procurou-se então o incremento a dar ás linhas existentes, sem aumento do numero de vias.

Pôde chegar-se a este resultado, quer pelo reforçamento dos comboios, rebocados n'esse caso com locomotivas a vapor, quer pela electrificação.

As previsões quanto ao serviço no futuro, são de 30 a 40 comboios por hora, em cada direcção, com 600 lugares sentados, ou seja 18.000 a 24.000 lugares, sem contar as sobrecurgidas.

As locomotivas electricas são n'este caso preferíveis ás automotoras, porque os seus motores, graças ao espaço disponivel, pôdem atingir potencia muito maior, e, por conseguinte, pôdem representar cada um de per si seis ou sete motores vulgares das automotoras, o que lhes melhora o rendimento, minora os riscos de avaria e simplifica grandemente a conservação, as canalizações e os mecanismos de direcção, etc., bem como o consumo de energia, despesa muito importante quando se trate de uma rede de intenso tráfego e de numerosos comboios. A dis-

(1) As cadernetas de assignatura mensal servem para sessenta viagens; as cadernetas hebdomadarias, para doze viagens.

tribuição da corrente pelas locomotivas far-se-hia por meio de uma corrente alternativa simples de 15.000 *volts*, excepto na linha de Berlim a Gross-Lichtersfeld, já explorada electricamente com corrente continua.

A corrente primaria, partindo de officinas cuja escolha não ficou ainda assente, seria conduzida a Berlim na tensão de 6.000 *volts*, por forma a evitar os riscos de ser interrompida, e transmitida depois a 15.000 *volts* a uma serie de sub-estações disseminadas pela rede.

A escolha da corrente monofásica justifica-se para os engenheiros alemães, pela experientia de numerosas linhas onde o serviço é analogo ao dos suburbios de Berlim, dando bom resultado: por exemplo, a linha Blanquense-Hamburgo-Ohlsdorf, a linha de Dessau-Bitterfeld, que os caminhos de ferro prusianos exploram ha um anno com locomotivas, etc. Graças a electrificação, espera-se lucrar 20 %, com o horario actual d'estas linhas.

As despesas da electrificação estão orçadas em cerca de 125 milhões de marcos (35.000:000\$); construir-se-hiam 550 locomotivas electricas e 700 carruagens novas; mas ficariam livres as 575 locomotivas a vapor que actualmente desempenham o serviço.

Graças a esta transformação, espera-se fazer desaparecer pouco depois o deficit actual da exploração, que não andará em menos de 2 milhões de marcos (560.000\$), no corrente anno.

Bernardo da Costa



A linha de Penafiel á Lixa

Foi ha poucos dias inaugurado o ultimo troço do tremvia a vapor de Penafiel á Lixa, por Lousada e Felgueira, e brevemente o será tambem o troço de Penafiel a Entre-rios.

E' um melhoramento de grande alcance e cujos resultados financeiros parece irem álem da expectativa, tão lisonjeiro é o movimento desde o inicio da exploração.

A' tenaz perseverança de um grupo de *carolas*, à frente dos quaes se encontra o Sr. Dr. Cerqueira Magro, o creador do magnifico sanatorio de Seixoso, se deve a construção da linha, cujos trabalhos foram proficiente mente dirigidos pelo distincto engenheiro Sr. Francisco Ferreira de Lima.

Pena foi que as estações officiaes se obstinassem em impôr o carril de gola, menosprezando a pratica geralmente seguida hoje em relação a caminhos de ferro sobre estradas nos paizes que d'elles possuem extensa rede.

Os resultados perniciosos d'essa imposição já se estão vendo.

Sem vantagem alguma para a conservação da estrada torna-se necessaria uma constante limpeza do carril para evitar descarrilamentos, que a menor obstrucção pôde causar. A sobre-largura da via nas curvas não tem, para a passagem das rodas, a mesma efficacia que no tipo de carril ordinario. A resistencia nas curvas e portanto o desgaste dos verdugos das rodas são enormes; grande será portanto o desgaste do carril.

Não contente pois o Estado com a exigencia de uma annuidade de 50.000 reis por kilometro para a conservação das estradas, nas quaes o tremvia substitue com vantagem boa parte da viação ordinaria, impoz-lhe ainda consideravel onus escusado.

Oxalá que ao menos o erro praticado em relação áquella linha abra os olhos dos que tenham de futuro de intervir n'outras concessões e que o Estado deixe de exigir un tipo de carril, que só se justifica no interior das cidades em determinadas condições. Recordo-me de ter percorrido grande extensão de avenidas em Louvain, onde o carril Vignole é empregado, substituindo-o o carril de gola apenas no cruzamento de ruas.

Quantos prejuizos dominam ainda os espiritos entre

nós em materia de caminhos de ferro secundarios! Typo de carril para o tremvia, irmanado nas estradas ao que se exige nas ruas calçadas das cidades; signalisação rigorosa; luxo de estações; guardas em quasi todas as passagens de nível; outras tantas reminiscencias das linhas principaes, que só servem para encarecer a viação secundaria e afugentar iniciativas.

Creio que os caminhos de ferro sobre estradas estão destinados a representar largo e util papel na nossa economia, mas é preciso que se não exagerem as exigencias, nem se imponham dispendios inuteis.

E já que fallo em prejuizos, apontarei os que resultam do exame superficial das questões. Tem sido objecto de apaixonadas criticas a acção da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, julgando-se nocivas á circulação linhas assentes em determinadas ruas, especialmente na rua Garrett.

Contrapõem-se os preços reduzidos de outras cidades da Europa aos de Lisboa, especialmente em certas carreiras.

Que haja conveniencia na revisão dos preços, todos o reconhecem, e em determinada occasião, tendo eu formulado um pedido á Companhia em nome de determinada collectividade, a que então presidia, foi por aquella judiciosamente reconhecida a conveniencia da revisão, ponderando porém que não era opportuna, para a realizar, a occasião em que facciosamente se contestavam os seus direitos e se pretendia rasgar os contractos existentes.

Para o exame d'essa questão não vejo os que as discutem terem em conta um elemento capital: o enorme comprimento virtual da maior parte das linhas de tremvias em Lisboa.

E' sabido que as resistencias ao rolamento em patamar e alinhamento recto são pequenas em caminho de ferro, contando-se, em geral, para elles 3^{kg} por tonelada, dentro de determinados limites de velocidade. A esta resistencia juntam-se, na tracção electrica, as do machinismo motor, como na tracção a vapor á resistencia da carga rebocada ha que juntar a da locomotiva. Nas rampas, a cada millimetro de inclinação corresponde uma resistencia adicional de 1^{kg} por tonelada. Do mesmo modo as curvas apertadas dão logar a resistencias supplementares, que pôdem ir longe e dependem do raio da curva e da largura da via.

Um kilometro em rampa exige pois um dispendio d'energia superior á d'igual extensão horizontal e tanto maior quanto mais forte é a inclinação.

O comprimento virtual das pendentes é a extensão horizontal equivalente ao dispendio d'exforço medido como se fossem patamares mais extensos.

Attente-se agora em que nas ruas de Lisboa percorridas pelos tremvias ha rampas que vão até 12 %, isto é, a 120^{m/m} o que introduz a resistencia adicional de 120^{kg}, isto é 40 vezes o que representa o exforço para rebocar um carro em patamar!

Talvez que nenhuma outra cidade da Europa offereça tão dificeis condições de tracção.

Se exceptuarmos as linhas Dafundo-Santa Apolonia, Terreiro do Paço-Almirante Reis e Avenida, por toda a parte se encontram rampas fortes e curvas apertadas, que se traduzem por comprimentos virtuaes eguaes a muitas vezes a extensão horizontal. Qual não será o comprimento virtual da linha da Graça, ou da da Estrella, da rampa da Pampulha, das calçadas da Estrella ou dos Paulistas, ou das ruas do Alecrim e de S. Roque?

Como é que se pôde tomar para base da critica de preços o criterio applicavel a redes sem accidentação sensivel?

As considerações esparsas, que ao acaso atiro para esta nota, mostram bem quanto ha que rectificar nos juizos dominantes ácerca da viação accelerada no leito de estradas e ruas, senão queremos deixar de contar com o seu tão necessario incremento.

J. Fernando de Sousa

VIAGENS E TRANSPORTES

Feira e festas em Soure

Soure é uma pitoresca villa do distrito de Coimbra, cujos campos bauhados pelos rios Anços e Arunco, são fertilíssimos.

Fundada pelos Saurienses, foi tomada aos Mouros pelo conde D. Henrique que desde logo lhe deu foros de município. Sendo, portanto, das povoações mais antigas de Portugal, é também das mais ricas em agricultura e, sem exageros, das mais bellas, pela pujança dos seus pomares, das suas vinhas e das searas.

Pouco reclamada aos turistas, merece bem que d'ella se fale, não só pelas bellezas naturaes que a rodeiam, como pela sua historia que se perde na noite dos tempos.

Pois, é n'essa magnifica povoação que, nos dias 19 a 22 d'este mez se realizam esplendidas festas e a maior feira annual, chamada de São Matheus, a mais importante do concelho e onde se realizam negocios de grande vulto.

As festas são sempre muito concorridas, especialmente pelos povos de todo o distrito de Coimbra.

Alli accorrem as lindas tricanas de Coimbra, que com a sua graça e as suas canções sentimentaes, dão ás festas uma nota *sui generis*.

Por motivo d'estas feiras e festas a Companhia dos caminhos de ferro Portuguezes estabelece bilhetes especiaes de ida e volta a preços reduzidos para Soure, que são validos para ida nos dias 18 a 22 e volta até 23 do corrente, por todos os comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes. Vendem d'estes bilhetes as estações de Caxarias até Coimbra, e as de Monte Redondo a Figueira e Verride.

E' de esperar que a concorrencia n'esses dias a Soure não seja inferior ás dos annos anteriores.

Romaria á Senhora d'Ajuda em Espinho

E' nos dias 19 a 21 d'este mez que tem logar na linda villa de Espinho a tradicional romaria á Senhora da Ajuda, a mais importante de todas as que se realizam no norte do paiz pela grande concorrencia de romeiros.

Alem da romaria, que só por si constitue um bello attractivo, realizam-se festas brilhantes, que constam de concertos, illuminações, bailes e descantes populares, etc.

Espinho, cuja formosa praia é n'esta epocha frequentissima de banhistas portuguezes e hespanhóes, que lhe dão extraordinária animação, difficilmente poderá conter a enorme avalanche de forasteiros que alli se darão *rendez-vous* nos dias das festas, tanto mais que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece n'esses dias um serviço de bilhetes a preços reduzidos validos pelos tramways do serviço ordinario dos dias 19 a 21 e pelos comboios supplementares que se effectuam no dia 20 entre Campanhã e Espinho.

Feira e romaria em Elvas

Nos dias 20 a 25 d'este mez tem logar na famosa cidade de Elvas a tradicional romaria ao Senhor da Piedade, e a feira franca denominada de S. Matheus.

Por essa occasião realizam-se também grandiosas festividades, que constam, entre outras variadas diversões, de arraial, illuminação e fogos d'artificio, concertos, exposição de gado, bailes populares, concurso hippico e touradas em que toman parte artistas dos mais laureados.

A concorrencia a Elvas nos dias d'essas festas costuma todos os annos ser enorme e não o será por certo menor este anno, não só porque a comissão das festas se esmera na confeção do respectivo programma, como os caminhos de ferro não faltam com o seu serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos que são

validos para ida de 19 a 24 e volta até 29 d'este mez por todos os comboios ordinarios.

Para a utilização dos bilhetes de 1.^a e 2.^a classe nos comboios rapidos e dos de 1.^a no Sud-Express, quando n'elles haja logares, acresce, além da sobretaxa que corresponda por ocupação de logares de luxo e por marcação anticipada dos logares, a sobretaxa de 10 centavos em 1.^a e 5 em 2.^a classe por cada fracção de 50 kilómetros de percurso.

As principaes estações da rede da Companhia Portugueza vendem bilhetes d'este serviço especial.

Os preços de Lisboa a Elvas e volta são de 4\$42 em 1.^a; 3\$44 em 2.^a e 2\$46 em 3.^a Do Porto custam: 6\$28 em 1.^a; 4\$88 em 2.^a e 3\$50 em 3.^a.

Feira annual e festas em Salamanca

Tem tido grande concorrencia a grande feira annual em Salamanca, que se inaugurou no dia 11 d'este mez e continua até o dia 23.

Como nos annos anteriores um dos mais attrahentes numeros do programma das festas, é as touradas, das quaes tres já tiveram logar, devendo realizar-se ainda a ultima no dia 21 e na qual toman parte os afamados espadachins Camisero, Malla e Peribañez com as suas *cuadriñas*.

Grande numero de compatriotas nossos alli tem sido levados pelos diversos attractivos das magnificas festas Salamanquinas cujo carácter bem diferente do dos nossos, tem para o Portuguez encantos e seduções que a alegria e a graça hespanhola tão bem nos sabe despertar.

Como nos annos anteriores ás companhias de caminhos de ferro portuguezes teem feito serviço a preços reduzidos, terminando no dia 23 a venda dos bilhetes os quaes são validos para o regresso até o dia 30 do corrente. Ha, pois, ainda bastante tempo, para aquelles que não tiverem podido já ter ido a estas festas de o fazerem e por pouco dinheiro.

O custo de um bilhete das estações de Lisboa, Santarem, Entroncamento e Vendas a Salamanca e volta é de 9\$32 em 1.^a e 5\$16 em 2.^a.

Tambem vendem d'estes bilhetes especiaes as estações de Pombal, Alfarellos, Coimbra, Miranda, Louzã, Aveiro, Gaia, Porto, Torres, Caldas, Leiria, e as principaes das linhas da Beira Alta e do Minho e Douro.

Substancias metalliferas, combustiveis mineraes e productos do seu tratamento chimico ou metallurgico.

Em vista d'um decreto publicado no *Diario do Governo* de 3 de agosto ultimo, as diferentes empresas de caminhos de ferro publicaram avisos prevenindo os transportadores de mercadorias d'esta natureza, de que não aceitavam a despacho quaesquer remessas que não sejam acompanhadas da guia passada pelo posto aduaneiro da fronteira, quando procedam do estrangeiro e se destinem a reexportação; do certificado do vendedor quando para consumo em Portugal, e de guia passada pelo concessionario da mina quando o producto proceda do Paiz e se destine a exportação ou a consumo nacional.

Com este numero distribuimos o aviso aos nossos leitores.

As medidas sobre a exportação de peixe fructas e madeiras

Tem causado graves transtornos aos negociantes exportadores d'estas mercadorias a forma confusa como teem sido postas em prática as medidas adoptadas pelo Governo sobre a sua exportação.

Primeiramente a proibição da exportação dos generos alimenticos e de combustíveis, excluia as fructas e o peixe, e por uma interpretação logica dos interessados, tambem as madeiras que, embora combustíveis, o fim a que se destinavam não era nem é o de simples lenha.

Logo a seguir, por ordens internas da alfandega a exportação da fructa e do peixe foi tambem proibida, para poucos dias depois ser novamente permitida, permissão que levou tempo a chegar ás alfandegas das fronteiras, de forma que houve um grande numero de remessas que alli ficaram detidas e que se perderam quasi por completo, do que resultou grande prejuízo para os expedidores.

Depois essa permissão, ainda tem os seus quês, pois que para as remessas seguirem para os destinos, é necessário que os expedidores façam um requerimento á Alfandega por cada remessa e do qual constam a natureza, quantidade e peso dos volumes, procedencias e destino etc., requerimentos sem os quaes se dispõe álem do custo do papel sellado mais uns 6 ou 7 centavos de sellos.

Esses requerimentos tem que acompanhar as remessas e podem ser deferidos pelas delegações das alfandegas.

Com as madeiras de pinho em toros, vigas, varas ou serradas o processo é o mesmo.

Não percebemos bem a razão de toda esta trapalhada cujo unico resultado tem sido crear dificuldades e os exportadores terem de esportolar mais alguns centavos do que no regimen normal.

Que não haverá razão bastante para prohibir a exportação d'estas mercadorias, d'accordo; mas porque se não permite sem os taes requerimentos que tem de ser sempre deferidos?

Transcendencias que nós não podemos attingir.

Depósito e arrecadação de objectos portateis nas estações

Conforme o Aviso ao Públco da Companhia Portugueza que distribuimos com o presente numero, a partir de hontem o § 2.º do artigo 7.º da tarifa de despesas accessoriais em vigor e additado ao sentido de não se aceitarem para depósito nas estações animaes vivos, dinheiro e valores, explosivos e outros materiaes perigosos; fixando no maximo de 5\$00 as indemnizações que a Companhia temha a pagar por qualquer objecto extraviado, e não se obrigando a conservar os volumes em depósito por mais de dois meses.

Madeira para vazilhame, arcos de madeira e varas de castanho rachadas

A partir de 10 d'este mez a tarifa n.º 101 combinaida entre o Sul e Sueste e a Companhia Portugueza, foi ampliada a estas mercadorias correspondendo-lhes os preços da 3.ª serie.

Para estas mercadorias assim como para a madeira em bruto ou serrada foi a mesma tarifa ampliada nos transportes entre Portimão e Valença no preço de 3\$76 por toneladas.

Tranf.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Foi-nos gentilmente oferecido o 3.º Tomo da «**Nova e ta chorographica de Portugal**,» do eruditio general Sr. Márquez d'Avila e Bolama, cuja dedicatoria amabilissima muito agradecemos.

É uma obra de vasta erudição, que consiste n'uma serie de monographias topographicas e historicas de todas as povoações do paiz, desde as mais importantes cidades até ás mais modestas villas. Este terceiro tomo comprehende notícias relativas a vinte e quatro folhas da «Carta chorographica de Portugal,» na escala de 1:100.000, elaborada pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos e Topographicos, de que foi durante muito tempo chefe o auctor da obra.

Viagens caseiras

Presos em gaiola doirada. — Uma excursão ao Norte. — A Suissa em Portugal. — Regoa, Pedras Salgadas. — Uma estação thermal modernizada. — Sempre a industria estrangeira. — Os Pyrenéos de Traz-os-Montes. — Grande Palace-Hotel de Víago. — Comodidade e economia.

Na triste situação a que chegou o mundo não esperam os leitores que lhes vamos descrever grandes e originaes viagens, por caminhos nunca descriptos, por paizes pouco conhecidos ou «por mares nunca d'antes navegados».

Os felizes, como nós, que tem o prazer de socegados se acharem n'este doce confin do occidente europeu, não pôdem, nem que o quizessem, ir buscar, n'outros paizes, impressões fortes senão de encarniçados combates em que as grandes, e até algumas pequenas, nações se digladiam, dando, n'este principio do seculo XX, o espectaculo desolador de que a humanidade caminha, na vanguarda do progresso, para a negação da sua propria existencia, e para a affirmação de que o direito das gentes, o direito á vida e o respeito á propriedade alheia são grandes palavras de uma vacuidade provada pela boca das carabinas, dos canhões, pela expansão da dynamite e de todos os ingredientes mortíferos que a chimica tem combinado para a destruição.

Não estamos, pois, prisioneiros dos Allemães ou dos Francezes, mas estamos detidos... para averiguaciones n'este doce cantinho da Europa, n'isto presidio cujo tecto é de purissimo azul, doirado por este sol que nos aviventa e nos acaricia.

O conflicto europeu teve, para nós, a vantagem de encaminhar a familia portugueza para as povoações de verão do proprio paiz, visto que, tantos que n'esta epocha iam para o estrangeiro se viram na impossibilidade de o fazer.

E quantos se afastavam, para as thermas e montanhas da Europa central, ignorando que por cá temos umas e outras, não menos belas, aguas não menos profícias aos padecimentos a que se vão buscar alivios nas estancias estranhas, estações de verão não menos bellas do que as de outros paizes.

Tomemos o comboio, um bello rapido que galga 80, 100 kilometros á hora, que da estação do Rocio nos leva ao Porto, e d'ahi, se por prudente reserva para a possível escassez de carvão, não temos outro rapido para seguir, contentemo-nos com o mixto que nos conduz do Porto à Regoa pela interessante linha do Douro.

Na Regoa, onde antigamente se comia horrorosamente mal, almoça-se hoje muito razoavelmente, no bufete da estação.

Quarenta minutos depois parte o comboio da linha do Valle do Corgo, onde tomamos logar.

Para onde? Para a Suissa, nos responderá quem não conhecer esta lindissima linha e se vir n'aquellas boas carruagens da via reduzida, galgando montanhas, em apertadas curvas e contra-curvas, com violentas rampas do alto das quaes a vista se extende por encantadores valles profundos e verdejantes.

Tão repetidas são as voltas que a linha dá, que muitas vezes vimos, a nosso lado, a propria linha por onde passámos ha um momento ou que vamos percorrer em breves minutos.

Arfando de cansaço a locomotiva alcança Villa Real, da qual já aqui fallámos, pittorescamente acavallada no seu monte.

Mais alem é Villa Pouca d'Aguiar, n'um ninho de verdura, entre as serras de Sandonha e Padrella.

D'ahi desce-se, serpenteando pela encosta coberta de vetustos castanheiros, até que o trein pára na encantadora estancia thermal das Pedras Salgadas, onde vale bem ficar, porque, desde ha cinco annos que a visitámos, mui-

tos melhoramentos alli teem sido operados, tornando-a uma das mais confortaveis estações d'aguas do nosso paiz e diremos mesmo que superiores a algumas das que conhecemos na Europa.

Cinco hoteis, bastante confortaveis, dão alojamento aos aquistas, a variadas gradações de preço, sendo quatro pertencentes á companhia das aguas e um de um particular, mas tambem muito importante, bem frequentado e comodo.

As fontes foram todas reconstruidas apresentando um aspecto moderno, attrahente, algo luxuoso mesmo.

O novo balneareo, inaugurado ha quatro annos, é um estabelecimento completo, bem construido, com excellentes accommodações, banheiras esmaltadas, gabinetes confortaveis, com boas mobilias; sala de applicações hydro-terapicas com todos os apparelhos modernos.

Muito superior, não ha duvida, a grande parte dos afamados estabelecimentos similares dos Pyrenéos, como Cauterets, Luchon, Bigorre, etc. Foi uma surpresa, bem agradavel, para nós, na visita que lhe fizemos, encontrar no nosso paiz um estabelecimento que assim nos põe superiores a tantos outros.

Cá fóra, varias pequenas installações de venda de postaes illustrados, bijutarias, doces, etc, de procedencia suissa, franceza, ingleza e sem duvida a universal «made in Germany» como nas estancias thermaes estrangeiras.

Verdade seja que nas thermas francezas, por exemplo, entre esses artigos de origem cosmopolita, lá se encontra o chocolate Ménier, os biscoitos Pernot, as bijutarias *titre Fix* e outras de procedencia nacional. Entre nós, tudo que vimos é estrangeiro, chocolates hollandezes e até d'aquelle *nossa amiga Cadbury's* tão defensor dos nossos trabalhadores indigenas de S. Thomé... e das suas algibeiras.

N'um café, francamente de porta aberta, joga-se animadamente a roleta como se fosse o jogo mais permittido, o que não nos surprehenden, porque ja, pelo caminho da estação para o parque, viramos installada outra... em plena rua.

O parque tem copado arvoredo, sob o qual ha sempre frescura, nos dias mais calmosos, um bello lago para recreio, jogos de *sport*, e um casino, tambem recentemente construido, onde todas as noites e todas as tardes ha concerto e algumas vezes bailes e saraus.

A entrada no parque é paga (por 50 réis) para os visitantes, o que lhes causa uma má impressão, muito mais porque é dentro d'este que estão os hoteis e o Casino, e quem quizer visitar aquelles ou apenas procurar qualquer pessoa, tem que pagar.

E' livre, porém, para os hospedados nos hoteis da Companhia, bem como a entrada no Casino, que tambem para os estranhos é paga por 100 réis. E' um pouco cara se nos lembramos que, por pouco mais, 1 franco, se tem entrada, dia e noite, no luxuoso parque e casino de Bagnères de Luchon, assistindo-se a dois grandes concertos, bailes e outras diversões.

Das Pedras realizam-se agradaveis passeios ás montanhas proximas, e o mais vulgar, que todos fazem em jerico, é á fonte das Aguas Romanas, uma mina d'agua alcalina ferruginosa de uma outra empresa, e d'ahi á fonte Sabroso, pertencente á empresa das aguas do Vidago, grande edificio, ultimamente edificado com luxo e elegancia, de onde provem a conhecida agua de mesa d'aquelle nome.

Ahi se pôde tambem tomar o comboio para seguir para Vidago.

O trajecto é encantador.

Desde Sabroso, a descida é continua, e, para ganhar a diferença de nível, a linha tem que descrever uma grande mas apertada curva, voltando sobre si, dando-nos por vezes a illusão de que vamos no caminho de Pierrefitte-Cauterets. Estamos nos Pyrenéos... de Traz-os-Montes.

Ao fundo, á direita, depois á esquerda, extende-se todo o valle de Sabroso, depois o do Oura, e álem apparecemos a pobre povoação do Vidago alcantilada no seu monticulo, e antes d'ella o novo edificio da fonte Salus, e mais álem ergue-se o grandioso Palace-Hotel de Vidago, sobre o seu nascente parque e tendo por fundo a montanha arborizada.

Não se estava acostumado, entre nós, a estes panoramas, que dão a noção de que temos alli uma estancia thermal perfeitamente moderna, europeia, luxuosa.

A estação do caminho de ferro defronta com uma avenida de pouco mais de 200 metros que conduz ao hotel, construido á entrada do parque e em situação desafogada para ser visto de toda a parte, da linha ou da estrada, e das suas janellas e largos terraços que acompanham toda a frente, se gosa nm vasto panorama para leste e para oeste sobre o pinheiral.

E' um estabelecimento modelar que, sem ser «o melhor da peninsula» como o dizem os seus annuncios, desde que existe o Palace-Hotel de Madrid, é comtudo o imediato a este em vastidão e conforto, sendo, comtudo, muito superior, a esse e a todos os Palaces que conhecemos, na modicidade dos preços.

Tem cerca de 170 quartos podendo alojar 220 hóspedes, vastos salões de jantar, de leitura, de visitas, de fumo, etc, telephone nos quartos, sistema americano, dois ascensores, grandiosa escadaria, casas de banho, salão de festas, onde um quarteto razoavel toca duas vezes, de dia e á noite, havendo tambem um pequeno concerto durante o jantar. O serviço é correcto, a cozinha muito satisfactoria, o asseio inexcavivel.

E quanto a preços, repetimos, é o mais modesto que conhecemos, havendo desde os quartos luxuosos de 75000 reis por pessoa até outros modestos mas absolutamente confortaveis a 25000 reis.

E' facto que em alguns luxuosos hoteis, lá fóra, tambem se offerece pensão a 10 francos, mas todos, que viajamos, sabemos que, em geral, esse minimo é puro reclamo; os aposentos de 10 francos estão sempre tomados ou são, por tal fórmula, em rachiticos desvãos que só servem para alojamento dos serviços dos hóspedes.

Aqui não; as bolsas mais modestas podem preferir os quartos d'aquelle modesto minimo, que são no 3.º andar, com boa janella sobre a montanha e quasi tão bons como os mais caros, com serviço, contínuo e livre, de ascensor e todas as comodidades.

Junto do hotel são as fontes, a Vidago, e as n.º 2 e n.º 3 menos frequentadas; e para uso das aguas a taxa é tambem modestissima, apenas 35000 incluindo a consulta medica feita pelo distincto clinico, especial em estudos hydrologicos, o doutor Tenreiro Sarzedas.

As fontes Vidago e n.º 2 foram ultimamente installadas em elegantes e luxuosos pavilhões, que podiam bem ser mais modestos mas mais commodos, se do capital que n'elles se dispender se tirasse uma parte para construir uma galeria coberta que as ligasse ao hotel, e servisse para passeio, ao abrigo do sol e da chuva.

Tambem uma modifcação desejariamos ver introduzida na parte directiva: o concerto que se executa ás 3 horas na sala de festas e que pouco frequentado é, poderia ser cá fóra, na larga varanda ou no coreto, onde seria mais apreciado e mais diversão offereceria ao aquista, commodamente assentado ou passeando ao ar livre nos terraços ou no jardim, que é o que elle prefere a essa hora.

Mais uma vez se confirma aqui que «cada terra tem seu uso». Ao contrario das Pedras Salgadas, Vidago não tem, nem jogo ilícito, (o que, quanto a nós, muito honra a sua administração) nem installação de quaisquer objectos, nem café, nem facilidades de pequenos passeios.

Apenas um kiosque com tabacos e postaes, e quanto a meios de viação, trens caros e autos ultra-caríssimos.

Para ir ás Pedras, um automovel não se aluga senão por 8\$000 reis; para Chaves, 18 kilometros, 12\$600 reis; para Chaves e Verin, umas 4 a 5 horas, o maximo, só por 20\$000 reis lá se vae, fóra gorgeta ao *chauffeur*. E ainda é quando pôde ser, e os alugadores estão dispostos.

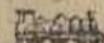
Um serviço de carros para excursões diárias com preços por pessoa, como se usa em toda a parte, daria lucro aos empresarios e grande comodidade aos frequentadores, mas não ha quem d'isso trate, porque os donos de carros entendem que só hão-de alugá-los aos ricos, por tão exagerados preços, visto que estão sós em campo e fazem o que querem.

Nem os burriqueiros alli vão pôr as alimarias á disposição, para pequenos passeios aos montes proximos. Quem quiser que vá a pé.

Mais felizes serão os visitantes do anno futuro, porque, ao que nos consta, uma empresa de Verin vae pôr carreiras de lá a Vidago e vice-versa em bellos auto-omnibus por um preço economico.

Apostamos em que os alugadores de carros d'aqui se queixam de que não ganham nada.

Mas lucra o publico, que é o que nós queremos.



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 641)

Trabalhos extraordinarios

Os principaes trabalhos a salientar nas novas construções são os seguintes:

Melhoramento e transformações nas Officinas Geraes	39.058\$30,7
Construção de uma segunda rotunda para as máquinas, no Entroncamento	37.503\$21,1
Construção de grandes reservatórios para alimentação das máquinas, no Entroncamento	5.143\$04,4
Construção da segunda via, Pampilhosa e Mogosores (por conta)	50.486\$74,4
Lamarosa — Construções da estação	10.446\$47,9
Pombal — Acabamento da estação	13.810\$68
Aveiro — Linha de serviço do Porto ao Canal de São Roque	6.833\$61,3
Mercês — Construção de um edifício de passageiros	3.592\$68,6
Santo Amaro — Ampliação do edifício do apeadeiro	2.480\$85,8
Installações na estação de Lisboa R: ascensores, charriots para as máquinas, etc.	23.111\$20,6
Installação de pontes giratorias para as máquinas: em Lisboa-Santa Apolónia, placa de 20 metros	8.226\$14,4
em Alcantara-Terra, placa de 20 metros.	7.616\$64,6
Caldas da Rainha — Substituição da placa de 13 metros por outra de 15 metros	3.805\$00
Leiria — Substituição da placa de 5 metros por outra de 15 metros	3.805\$00
O excesso	217.949\$61,8
	37.474\$49,3
	255.424\$11,1

distribue-se n'um grande numero de trabalhos pouco importantes pelas diferentes estações da rede.

Percorrendo esta lista notar-se-ha que se dispendera uma quantia relativamente pequena com a 2.º via e que nada se gastou com o melhoramento das grandes estações, quando, em vista do desenvolvimento do Trafego, se torna de necessidade cada vez mais imprescindivel adoptar o procedimento contrario.

Na actual occasião, em que as exigencias da mão de obra são cada vez maiores, não é na diminuição dos salarios e no aumento das horas de trabalho que se poderão conseguir economias, mas nas installações aperfeiçoadas reduzindo ao minimo o emprego da mão de obra.

A experencia em materia de caminho de ferro prova que os trabalho complementares, tales como ampliação de estações, melhoria de ferramenta, etc., não são trabalhos facultativos: são, ao contrario, trabalhos que se impõem de uma maneira decisiva, se não se quiser ver aumentar as despesas de exploração mais depressa que as receitas e em seguida a desorganização de todo o funcionamento do caminho de ferro.

SEGUNDA PARTE

Conta do primeiro «Estabelecimento».

Seu movimento em 1913 e comparação com o anno de 1912

Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1913	62.642.234\$02
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1912	62.316.690\$80,8

Diferença para mais em 1913	325.543\$21,2
-----------------------------	---------------

A debito:

Despesa feita n'este anno pelas «Despesas Extraordinarias» com Novas Construções e Trabalhos Complementares	255.424\$11,1
---	---------------

Valor de inventario de mobiliario, utensilios e ferramenta, adquiridos anteriormente a 1894, de que se deu baixa por inutilização no respectivo inventario	54.012\$68,6
--	--------------

Diferença entre o valor d'inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor atribuido á parte utilizável do referido material	36.306\$41,4
---	--------------

Arredondamento por nova moeda	\$00,1
	345.743\$21,2

A credito:

Recebido das Companhias Reunidas - Gaz e Electricidade, por venda de 2.000m² de terrenos conquistados ao Tejo, a 8\$50 cada metro quadrado, em conformidade com a escriptura de 24 de dezembro, lavrada pelo notario Tavares de Carvalho	17.000\$00
--	------------

Entregas de Antonio de Villa Lobos e Moscoso (Conde de Paço do Lumiar) segundo escriptura de 22 de novembro de 1913	3.200\$00
Diferença indicada	325.543\$21,2

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção da linha d'Evora a Reguengos

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 de Setembro, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas n.º 2 e A de construção de terraplenagens e obras d'arte, respectivamente do 2.º lanço de Perdigonito a Montoito, e 2.º e 3.º lanços de Perdigonito a Montoito e Montoito a Reguengos, da linha d'Evora a Reguengos.

As bases de licitação, são: para a empreitada n.º 2, 11.836\$80 e para a A, 6.674\$73

Os depositos provisórios, que devem ser feitos em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até ás 15 horas do dia 29 do referido mez, são, respectivamente, de 295\$592 e de 166\$386.

O programma do concurso e caderno de encargos, d'aquellas estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na Secretaria da secção em Evora, rua do Mesquita n.º 39, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Construção do ramal de Portimão a Lagos

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 3 de Novembro proximo, pelas 13 horas, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metallico, vize, com 20,50 entre eixos dos apoiros, para a ponte sobre a ribeira da Torre, no ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 2.700\$00 e o deposito provisório, que pôde ser efectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 2 do referido mez, é de 67\$50.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede n.º 63, ao Caldas, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.



Valle do Vouga. — A partir de 22 do corrente haverá todos os dias uteis os comboios mixtos-mercadorias n.ºs 100 e 101 entre Sarnada e Vizeu, os quais levam uma carruagem mixta BC, 2.ª e 3.ª classes a fim de facilitar as relações regionaes com as cabeças de comarca e com a séde do districto.

Desde 1 do corrente até 15 de outubro, vendem-se n'esta linha bilhetes de banhos, tanto individuaes como de familia, ida e volta a preços reduzidos.

Enc.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — *Sociedade Anonyma - Responsabilidade Limitada.* — Nos termos dos Estatutos se anuncia que foram sorteadas para amortização as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» com os n.ºs 2006 a 2010 — 3.106 a 3.110 — 7.071 a 7.075 — 10.711 a 10.715 — 21.271 a 21.275 — 24.581 a 24.585 — 25.031 a 25.035 e 26.766 a 26.770.

O pagamento dos títulos amortizados e juro das obrigações relativos ao 1.º semestre de 1914 (coupon n.º 50) começará no dia 1.º de outubro em Lisboa, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º e no Porto na casa bancária dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

O pagamento d'este coupon também se realizará em Berlim no «Deutsch Bank», até 31 de dezembro do corrente anno.

Lisboa, 8 de setembro de 1914. — O Director do Serviço, *Manoel Maria d'Oliveira Bello*

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Setembro de 1914.

Segundo informações que julgamos fidedignas, o Sr. Ministro das Finanças determinou que a partir da data do decreto respetivo, se não emitissem mais Bilhetes do Thesouro, e fossem pagos nas datas dos vencimentos os que estão na posse dos particulares, representando esta resolução o resgate de veras importante de uma parte da dívida Fluctuante Interna.

O reembolso é feito por intermédio do Banco de Portugal, que aplica á para este efeito cerca de 20 000 contos, deviamente caucionados, cobrando o Banco uma pequena percentagem.

E' também resolução do Sr. Ministro, que de futuro, o juro a pagar seja de 5% em vez de 5 1/2%, como tem sido até agora.

Estanjo esta dívida actualmente em 85 000 contos, aproximadamente, resultará grande vantagem para o Thesouro, da diminuição do respectivo juro.

Verificamos também que do resgate dos 20.000 contos advirá vantagem importante para o comércio, porque, certamente, esta importante quantia deixará de estar immobilizada n'esta espécie de valores, trazendo para o comércio, benefícios resultados.

Bolsa. — Continua a Bolsa encerrada, continuando a completa paralisação de negócios em valores de crédito, notando-se apenas largo movimento nas casas bancárias e cambistas, de inscrições e obrigações da Dívida Externa, registando-se operações respectivamente a 37,20 - 37,50 e 6.800 - 66.800.

Cambios. — Torna-se talvez difícil definir a orientação que se tem querido dar á especulação desenfreada de cambios que tem havido, sem razões que a justifiquem.

Parece-nos que não ha memória de, no nosso paiz, haver uma especulação gananciosa em tão elevado grau e por vezes perversa como n'estes ultimos tempos se tem observado, tomando-se para base uma imaginação crise monetária.

No intuito de evitar que continuem as explorações cambiais, pouco escrupulosas, resolveram a Associação Commercial de Lisboa, e União da Agricultura, Comércio e Indústria, proceder a um inquérito, junto das entidades respetivas, para que se consiga providenciar no attinente a normalizar o Cambio, prohibindo, segundo proposta, as operações cambiais a prazo e que o Governo abra um crédito de £ 400.000 no Banco de Portugal.

Pela nossa parte, desejamos que se adoptem promptas provisões para que o cambio se normalize, evitando não só a especulação, mas terminando também com o panico que se apoderou de diversos individuos.

Parece-nos, contudo, que não será muito fácil fixando-se o cambio, porque os géneros importados serão pagos conforme o cambio do paiz da origem, e como o Estado não é importador, parece-nos que nada se conseguirá.

O cheque s/ Londres ficou comprador a 37, vendedor a 36. A libra 6.80 e 6.80.

Os cambios mantêm-se firmes.

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KILOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro Portuguezas	2 Setembro	1.073	4.326.364.800	1.073	4.662.056.800	-335.692.800	4.032.802	4.344.887	-312.885	
Rede geral	*	70	88.827.800	70	92.906.800	-4.079.800	1.268.895	1.327.822	-58.827	
Vendas Novas	*	29	21.361.800	29	22.487.800	-1.126.800	736.838	775.840	-38.822	
Coimbra a Louzã	*	681	1.287.966.808	681	1.243.484.862	+44.481.846	1.891.828	1.825.896	+65.832	
Sul e Sueste	31 Agosto	471	1.213.147.800	471	1.223.965.861	-12.818.866	2.575.868	2.602.889	-27.821	
Minho e Douro	20 *	253	298.900.804	253	312.513.892	-13.613.892	1.181.842	1.235.830	-53.893	
Beira Alta	29 Julho	185	93.047.870	185	108.651.832	-15.603.862	502.896	587.830	-85.834	
Companhia Nacional	12 Agosto	173	90.432.813	97	46.529.896	+43.902.817	522.873	479.869	+43.804	
Valle do Vouga	31 *	56	65.472.820	56	65.585.815	--112.895	1.169.814	1.171.816	-2.802	
Guimarães	30 Junho	64	91.641.872	64	88.550.899	+3.090.873	1.431.890	1.383.860	+48.830	
Porto à Povoa e Famalicão	31 Julho									
Hespanholas										
Norte de Hespanha	20 Agosto	3.681	92.373.330	3.681	95.337.926	-2.964.896	25.094	25.900	-806	
Madrid-Zaragoza-Alicante	*	3.664	80.990.427	3.664	81.880.718	-890.891	22.104	22.347	-243	
Andaluzes	31 *	1.083	19.273.525	1.083	18.562.948	+710.577	17.796	17.140	+636	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	*	777	6.688.244	777	6.708.453	-20.209	8.607	8.633	-26	
Lórica a Baza e Aguilas	5 Setembro	168	2.444.393	168	2.943.589	-499.496	14.549	17.521	-2.972	

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental

Vapor portuguêz **MALANGE**.
Sairá a **22** de setembro.
Empresa Nacional de Navegação
R. do Commercio, 85.

Africa Oriental

Vapor portuguez **AFRICA**. Sa-
hira a 1 de outubro
Empresa Nacional de Navegação
Rua do Commercio, 10. 83.

Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Novo vapor inglez PLUTAR-
CH. Sahira a 30 de setembro.
Agentes, Garland Laidley, & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2^o

Madeira, S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal

Vapor portuguêz **S. MIGUEL**.
Sahira a **20** de setembro.

Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos
Ayres

Vapor inglez **DESNA**. Sabrá a 17 de setembro.
Agentes, Rawes, & C.º R. do Corpo

**Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos
Ayres**

Venor hispànhol **P. DESA-
TRUSTEGUI.** Sabirà a 23 de
setembre.

Rio de Janeiro, Rio da
Prata e portos do Pací-
fico até Cal ao

Vapor inglez **ORITA**. Sahira
a **23** de setembre.
Agents, Garland Ladley & C.
Co. 26

Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos
Aires

Vapor hollandez **HOLLANDIA**.
Sahira **28** de setembro.
Agentes, Grey, Autunes & C.º Pr.

Vigo, Dover e Amster-
dam

Vapor hollandez **FRISIA**. Salirá a **30** de setembro.
Agentes, Orey Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4. 1.º

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1914

Caminhos de Ferro Portugueses				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.			
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		6 56	8 7	—		Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R		Lisboa	Móra	Lisboa		Espinho	Sarnada	Espinho	
7 16	8 45	5 30	6 37	9 10	10 14	4 15	5 26	8 5	7 40	6 24	5 5	8	4 35	7 30	4	6 50	9 35	8	0 55
b 9 21	10	7 5	8 6	a 6 55	12 30	a 5 51	11 53	Entrone.	T. das Var.	Entrone.		Lisboa	Beja	Lisboa		Espinho	V.zeu	Espinho	
9 48	10 54	a 8 28	9 6	e 6 56	1 15	7 55	6 25	6 17	11 8	8 4	1 30	8 30	4 2	9 40	4	8	2 25	12 10	6 10
12 53	1 17	9 23	10 26	9 35	7 56			Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R		Lisboa	Moura	Lisboa		Aveiro	Sarnada	Aveiro	
3	4 9	11 15	12 13	Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R		9 10	4 2	12 5	5 26	8	10	3	6 40	9 15	10 33	12 4	
5 31	6 41	3 17	4 20	a 1	4 3	a 3 30	7 8	8 5	3 40	5 5		8	7	6 50	4	2 11	3 24	3 34	5 0
b 6 15	7 4	a 4 10	4 19	Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R		9 35	10 8			Lisboa	V. Iha Real	Lisboa		Viz u	Sarnada	Viz u	
7 17	8 22	5 24	6 27	8 5	11 38	7 20	11 14	Setil	Vendas Novas	Setil		8	7 15	5 53	6 40	q 3 50	7 43	q 5	9 9
9	10 11	7 30	8 36	Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R		9 12	11 4	5 20	8 36	Faro	Portimão	Faro		POVOA DE VARZIM			
10 24	11 33	9 10	10 7	5 5	11 40	5		7 11	10 20	7 32	9 50	Faro	V.º R.º S.º Ant.	Faro		POVOA DE VARZIM			
1	2 10	11 23	12 15	Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		9 12	11 4	5 20	8 36	7 30	11	9	11 37	4 40	7 18	3	5 45
Mais os de Cintra, excepto os q				Mais os para e de Coimbra				Mais os para e de Coimbra				Mais os para e de Coimbra				Mais os para e de Coimbra			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Figueira	Coimbra	Figueira		Figueira	Pampilhosa	Figueira		Porto	Braga	Porto		Porto	Povos	Porto	
6	7 8	5 25	6 31	2	4 5	7 22	9 4	7 52	9 46	11 10	1 4	8 21	10 49	a 8 17	10 5	8 45	10 8	4 16	5 40
7 10	8 18	6 25	7 31	n 6 30	8 15	10	12 28	8 8	10 7	7 20	9 17	a 5 10	7 4	5 54	8 9	10 55	12 29	8	9 13
8	9 4	8 10	9 16	7 2	9 12	4 50	6 44	11 30	1 8	a 7 56	9 41	Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.		2 15	3 34	g 12	1 30
9 30	10 38	b 8 53	9 40	11 30	1 8	a 7 56	9 41	2 5	4 30	11 39	1 34	10 50	5	1 58	9 25	9 55	6 52	7 20	8 44
a 10 9	10 5	a 9 10	9 52	a 8 31	10 22	—		a 4 8	9 8	a 10 48	3 18	a 4 8	9 8	1 52	10 5	7 15	8 37	h 9	10 55
b 1 25	11 15	9 20	10 25	11 30	12 42	—		11 15	5 34	11	6 47	Pampilh.	Guarda	Pampilh.		Porto	Famalicão	Porto	
11 25	12 33	a 11 5	11 47	Colimbra	Louzã	Colimbra		5 30	2 7	4 32	10	8 21	1 5	5 22	10 5	2 15	5 3	4	2 44
1 20	2 28	11 20	12 26	5 25	6 54	7 10	8 39	Pampilh.	Guarda	Pampilh.		5 19	9 28	3 3	8 9	Povos	Famalicão	Povos	
3 30	4 38	1	2 6	4 35	5 50	6 5	7 14	5 30	2 7	4 32	10	7 30	8 48	10	1 20	4 15	5 35	8 15	7 20
a 5 1	5 51	2 45	3 51	Figueira	Alfarelos	Figueira		7 40	8 14	3 35	4 36	7 40	8 18	5 22	7 30	9 40	12 12	6 30	9 5
5 30	6 38	4 10	5 16	7 26	5 35	6 41		8 10	3 5	3 25	12 27	8 21	1 5	5 22	10 5	h 6 5	8 24	4 10	6 48
6 36	7 26	5 35	6 41	7	8 8	b 6 54		4 15	12 44	5 40	12 35	10 20	10 55	11 30	12 10	Trofa	Fafe	Trofa	
8	8 41	7 45	8 32	10 28	11 54	8	10 45	Lisboa	Barreiro	Lisboa		8	3 45	12 10	7 54	9 36	12 12	6 30	9 5
8 15	9 23	9 5	10 11	10 23	10 45	11 51		Lisboa-R	Figueira	Lisboa R		4 17	8 53	5 45	10 30	h 6 5	8 24	4 10	6 48
9 15	10 23	10 45	11 51	10 40	11 48	12 5	11 11	8 10	3 5	3 25	12 27	8 21	1 1	7 55	10 30				
12 50	1 58	n 1	1 42	Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		4 15	12 44	5 40	12 35	10 20	10 55	11 30	12 10				
Mais os de Aveiro				Mais os de Aveiro				Mais os de Aveiro				Mais os de Aveiro				Mais os de Aveiro			
b 7 25	8 25	5 42	7 5	1 25	2 47	8 25	9 46	2 7	4 6	6 5	8 50	8	8 35	9 15	9 50	8 21	12 12	6 30	9 5
1 25	2 47	8 25	9 46	b 5 7	3 4	4 30		5 5	9 25	6 45	9 26	2	2 47	3 25	4	4 17	6 43	10 30	7 54
b 5 1	7 4	b 7 1	8 9	10 36	11 56	8 9	9 34	5 5	6 27	5 52	6 30	5 50	6 27	5 52	6 30	8 21	1 5	5 22	6 37
12 47	2 5	b 11 30	12 25	Porto	Ovar	Porto		8 40	8	8 40	8 40	8	8 40	8	8 40	8 21	1 5	5 22	6 37
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		5 46	7 13	5 30	7 12	Setubal	P. Novo	Setubal		1 16	11 27	2 50	3 12	Regon	Vidago	Regon	
b 7 25	7 57	6 2	7 5	10 16	11 54	8 21	9 58	6 7	7 33	3 35	5 9	8	10 13	8 10	9 51	12 47	4 21	2 50	6 37
8 44	9 29	9 1	9 40	11 10	11 55	10 48	11 31	10 20	11 59	8	9 50	10 20	11 55	1 55	7 45	11 55	1 55	3 9	
1 25	2 12	1 12	1 58	3 35	4 38	3 45	4 30	12 25	1 11	2 7	3 9	P. Novo	Aidegallega	P. Novo		Pocinho	Carvilaes	Pocinho	
a 5 5	5 4	5 21	6 8	a 5 5	5 4	5 21	6 8	5 21	6 15	6 50	7 47	2 50	3 8	6 35	6 59	3 15	5	11 7	12 45
5 41	6 29	b 7 34	8 9	9 50	10 43	9 50	10 43	9 50	10 43	9 50	10 43	7 26	4 50	6 30		NACIONAL			
7 47	8 28	8 50	9 31	Lisboa-R	Vai. d'Ale.	Lisboa-R		8	11 27	2 50	3 12	Lisboa	Setubal	Lisboa		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
10 36	11 22	10 42	11 22	9 10	6 55	7 42	de M.d.	10 20	11 59	8	9 50	8	10 13	8 10	9 51	q 5 10	7 8	r 5 50	7 48
12 47	1 31	a 11 56	12 25	a M.d.	9	8 10	5 26	5 50	9 43	a 11 25	d M.d.	7 20	9 20	4 30	r 7 20	9 20	4 30	5 7	
Lisboa-R	E. Prata	Lisboa-R		4 35	9 43	a 11 25	d M.d.	5 50	9 43	a 11 25	d M.d.	r 12	13 55	6 50	8 41	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 51	9 25	9 33	a Mad	8 1	a 9 28	1 22	8 2	8	12 35	10 25	4	9 35	7 45	3 34	5 0
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 51	9 25	9 33	a Mad	8 1	a 9 28	1 22	8 2	8	12 35	10 25	4	9 35	7 45	3 34	5 0
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		9 35	7 45	3 34	5 0
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		9 35	7 45	3 34	5 0
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		9 35	7 45	3 34	5 0
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		9 35	7 45	3 34	5 0
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	Gadanha	Montemor	Gadanha		St. Comba	Vizeu	St. Comba	
g 6 10	5 21	g 6 25	6 59	9 10	6 55	7 42	de M.d.	12 40	1 8	11 41	12 10	G							

Fornalhas

Franz Marcotty, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente n.^o 7.402, para «disposição applicavel ás fornalha accionadas por uma tiragem artificial».

Para tratar e informações o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º Lisboa.

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

GRALHOS DE PENNADUS

Portaria 6, resanma orthagomphus do 4 de setembro de 1914

Preço 60 reis

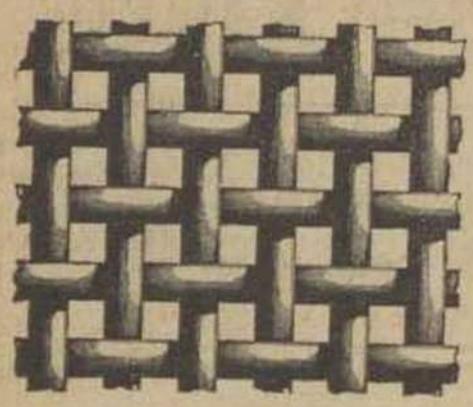
ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Prezzo 200 reis

Preço 200 reis
Pedidos ao autor: R. Nossa da Trindade, 48 — Lisboa

FRANCEZ

Bom professor pôde ser indicado n'esta Redaccão.

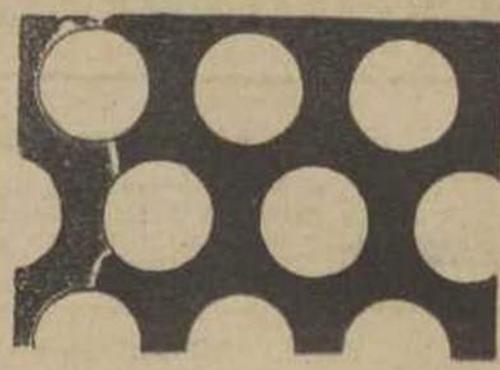


CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

RONDA SAN PEDRO, 58

BARCELONA

**TECIDOS METALLICOS**

ESPECIAES para o tratamento de Mineraes

e para todas as applicações industriaes

Rêdes de todas as classes

Arames e artigos de arame, Cabos, Rêde, Crivos, Espinho artificial, Chapas perfuradas

Lampadas de segurança para minas

Representante no Porto: — Arnaldo Portugal — Bomjardim, 190.

— Sociedade Anonyma —
MUNICH-Allemanha

KRAUSS & C.^A

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

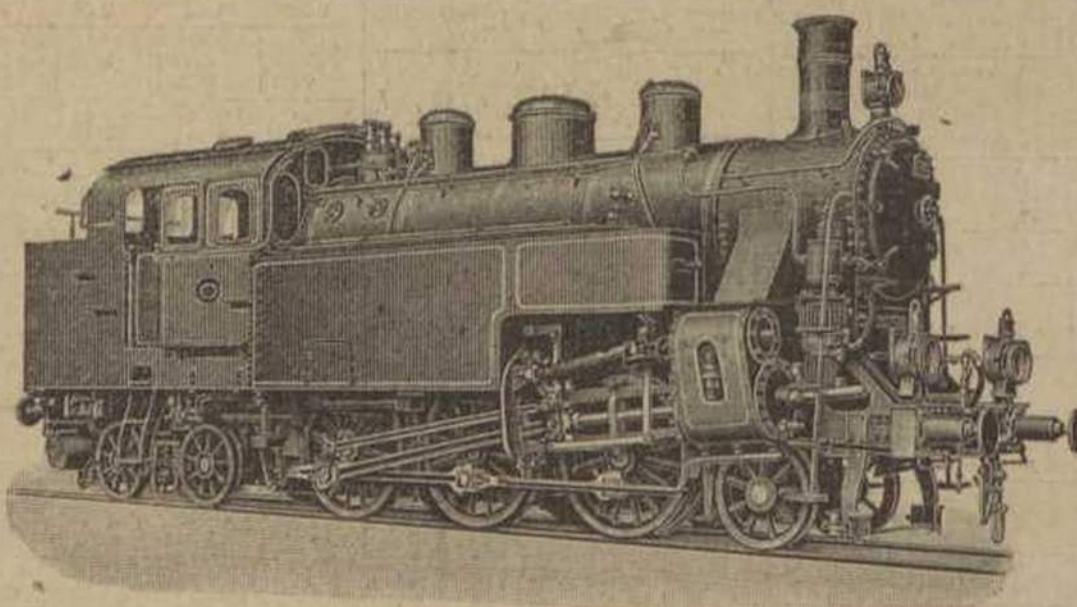
Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias para vias largas e estreitas

GRAN PREMIO TURIN 1911

Estabelecimentos fundados em 1866



1800 OPERARIOS

GRAN PREMIO TURIN 1911

ESPECIALIDADE

Locomotivas-TENDER Systema KRAUSS

O sistema mais util de locomotivas - TENDER para vias principaes e secundarias, tremvias, construções de edificios, minas e industrias.

6850 — NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1913 — 6850

VERNET-LES-BAINS — **O Paraíso dos Pyrenéos**

Estação thermal e climaterica (alt. 650 m.) aberta todo o anno. Aguas sulphuro-sodicas (28° a 66°). Tratamento do Rheumatismo, Gotta, Nevróses, Affecções respiratorias (não tuberculosas) e Convalescências. Estabelecimentos hydroterapicos modernos em comunicação directa com os hoteis mais confortaveis a preços moderados. Casino, teatro, jogos diversos, grande parque particular. Excursões. Envia-se franco a brochura illustrada em francêz ou espanhol a quem a pedir aos srs. Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros, Lisboa, ou ao estabelecimento thermal de VERNET-LES-BAINS (P. O.) FRANÇA. Fala-se e responde-se à correspondencia em portuguez.

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTURARIA DE P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A
OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO
COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES E OUTROS

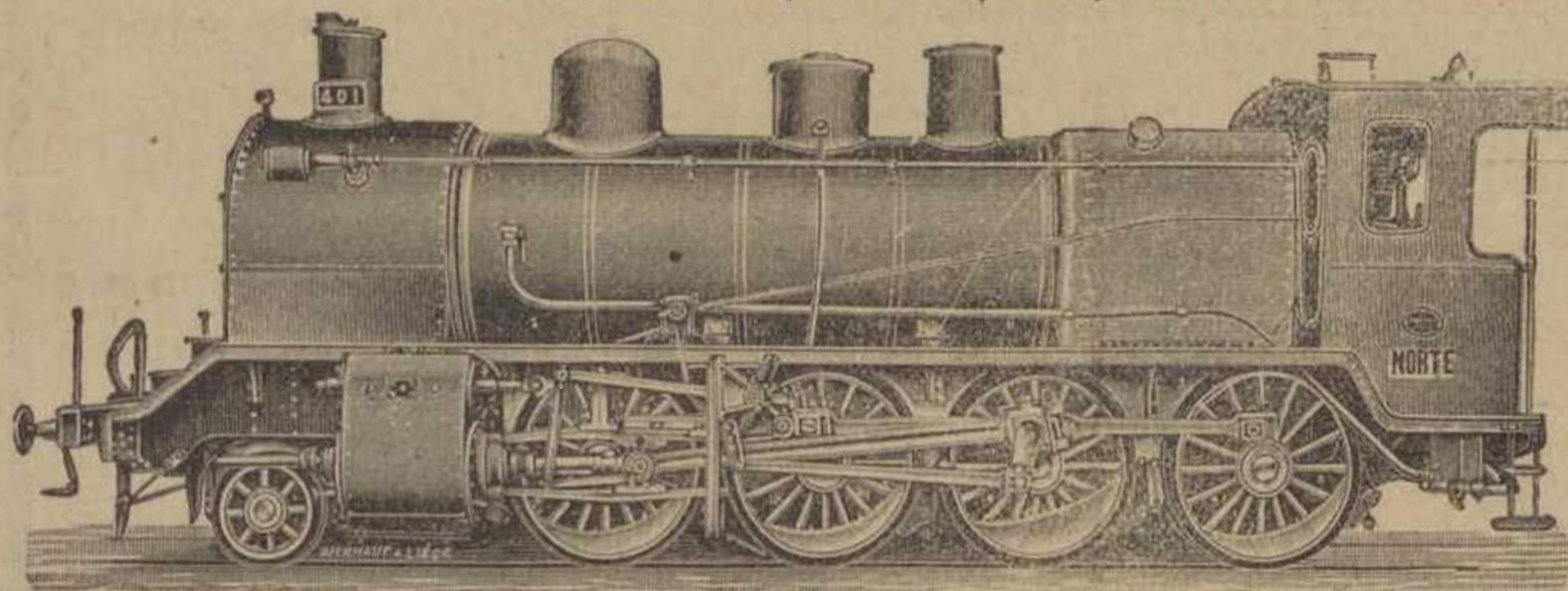
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT LÉONARD

LIÈGE (Belgica)

LOCOMOTIVAS para grandes linhas, para caminhos de ferro de via reduzida e tremvias

Locomotivas para serviço de fabricas e minas



Estudo de locomotivas correspondentes a quaisquer requisitos. Projetos completos para instalação e construção de linhas ferreas.

Aviso. A Sociedade envia a quem o pedir um álbum contendo grande variedade de tipos de locomotivas construídas nas suas oficinas, dando numerosas referencias acerca do seu funcionamento.

Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL 1.344:000\$000 RÉIS

Escrítorios: 13, Largo do Corpo Santo
— Praça do Commercio — Lisboa

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carregado de Ancões, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Góa, Gerico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfões, Evora, Extremoz, Fafal, Figueira, Fornos d'Algodes, Golegã, Gouveia, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Ourique, Olhão, Olivença, Ovar, Penafiel, Porto, Povoação de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Monte Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Tomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourém, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizela.

Vient de paraître la troisième édition actualisée du

Manuel du Voyageur en Portugal

Dépôt—Rua Nova da Trindade, 48, I.º—LISBOA

En vente dans toutes
les gares et librairies

Felten & Guilleaume Carlswerk Act. Ges.

Cöln-Mülheim (Alemanha)

Endereço telegráfico:
Carlswerk Cöln

Arame

de ferro,
de aço,
de cobre,
de bronze.

Representantes em Portugal:

Para o Sul: (Comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) H. F. Cast — 160, Rua da Alfândega, 2.º — Lisboa
Para o Norte: F. Henrique von Hafe — Rua da Paz, 32 — Porto.

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

I REMIOS NAS EXPOSIÇÕES

Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1878

Internacional de Londres, 1885

Universo de Paris, 1889

Gran Prix:

Universal de Paris, 1900

FORA DE CONCURSO, Membro do Jury

Internacional de Milão, 1906

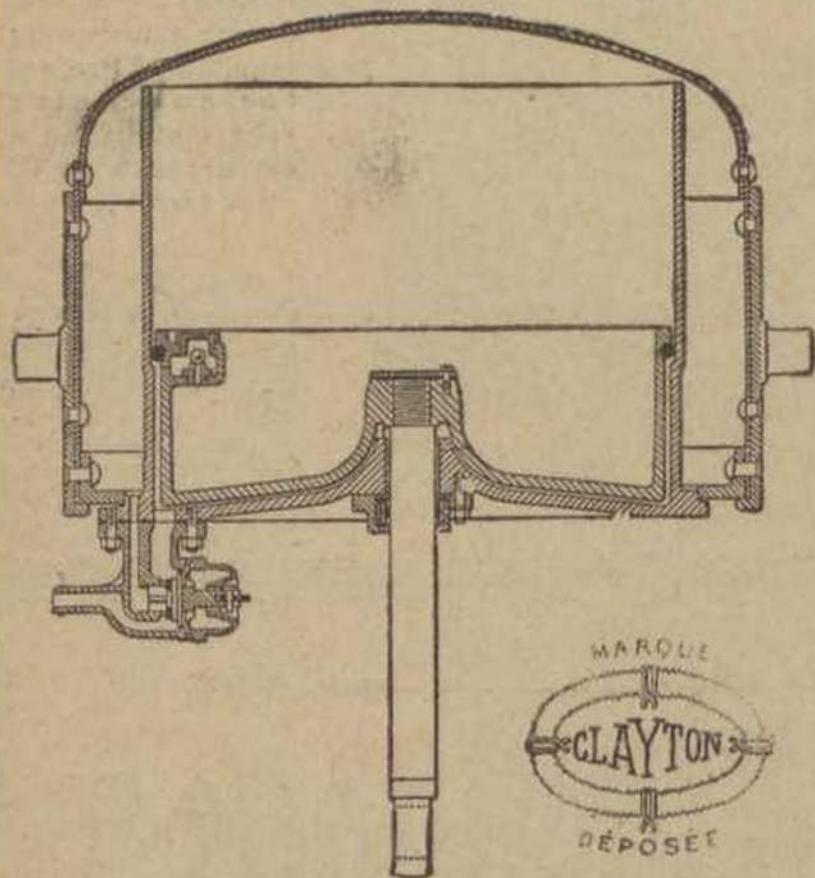
COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO UNEU

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor



FREIO DE ACÇÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

Signaes de alarme combinados com os freios

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que
teem adoptado este freio:

CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Companhia da Beira Alta

Companhia de Guimarães

Companhia do Porto à Povoa e Famalicão

Companhia Nacional

Companhia do Vale do Vouga.

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Librairie Polytechnique Ch. BE'RANGER, Editeur

PARIS, rue des Saints-Pères, 15 — LIÉGE, rue de la Régence, 21

CONDITIONS

ET

RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

Dans les chemins de fer — Code du travail des agents de chemins de fer

Recueil annoté des Lois, Décrets et Réglements concernant les conditions et la réglementation du travail,
l'hygiène, la sécurité et la retraite des ouvriers et employés de chemins de fer

par L. MEUNIER contrôleur du travail des agents de chemins de fer

Un volume in 8.º — Prix broché: 5 francs

Recebem-se encomendas n'esta Administração



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço directo combinado com os CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES e MINHO e DOURO

AVISO AO PÚBLICO

3.^a Ampliação á Tarifa especial n.^o 101 de Pequena Velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 5 e 20 de Junho de 1914)

A partir de 10 de Setembro de 1914, a classificação de mercadorias da tarifa especial n.^o 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Maio de 1911, é aditada com as rubricas "arcos de madeira, madeira cortada para vasilhame e varas de castanho rachadas,, a que corresponde aplicar todos os preços da 3.^a série da tarifa.

Para estas mercadorias, bem como para a madeira em bruto ou serrada, é ampliada a mesma tarifa aos transportes entre PORTIMÃO e VALENÇA, aos seguintes preços por tonelada:

De Portimão á estação abaixo designada ou vice versa	Participes			Total
	M. D.	C. F. P.	S. S.	
Valença.....	0\$65	1\$74,5	1\$36,5	3\$76

Fica em todo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.^o 101 de pequena velocidade bem como os Avisos ao público B n.^o 182 e B n.^o 239 respectivamente de 26 de Janeiro de 1912 e 21 de Junho de 1913.

Lisboa, 23 de Maio de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.

B n.^o 278
Exp. n.^o 744

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

TARIFA ESPECIAL N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

Grupos de estudantes e seus professores ou pessoal escolar
em viagens de estudo ou de recreio

EM VIGOR DESDE 15 DE OUTUBRO DE 1914

EM TODAS AS LINHAS EXPLORADAS POR ESTA COMPAHIA E SEUS RAMAIS

§ 1.º

(reabilitado assenteis a bilhete a 150)

Viagens directas de ida e volta em 2.ª e 3.ª classe

Preços por passageiro Os da tabela anexa (§ 1.º).

Percorso minimo (total de ida e volta) 20 quilometros ou pagando como tal.

Minimo de passageiros para a formação de cada grupo. 10 ou pagando como tal.

Condições dos bilhetes do § 1.º

Constituição dos grupos. — Cada grupo a transportar ao abrigo do § 1.º désta tarifa, deve constar, pelo menos, de 10 passageiros, ou pagar como tal, e pode ser formado ou só por estudantes ou por estudantes acompanhados de professores ou de pessoal escolar; mas, neste ultimo caso, ter-se-ha em vista que de cada 5 passageiros, 4 pelo menos sejam estudantes.

Requisição dos bilhetes. — Os bilhetes devem ser requisitados por escrito, ao chefe da estação da partida, em papel timbrado com legenda, carimbo ou sêlo que indique o título e sede do estabelecimento de ensino a que pertencem os estudantes a transportar.

Na requisição, que deverá ser assinada pelo director escolar e apresentada ao chefe da estação pelo menos 6 horas antes da partida, indicar-se-ha:

- a) A quantidade total de estudantes que seguem em excursão e o nome e respectivas funções do pessoal escolar (professores ou empregados) que acompanhe os estudantes.
- b) a estação de procedencia e a de destino, bem como a classe em que deve ser feita a viagem.
- c) o dia e o comboio em que se realizará a viagem de ida, e sempre que possível, a de regresso.
- d) declaração de responsabilidade por que do grupo não façam parte passageiros que não pertençam ao pessoal do estabelecimento.

Comboios. — Estes bilhetes são validos para todos os comboios de serviço publico que normalmente transportam passageiros das três classes.

Prazo de validade. — O prazo de validade déstes bilhetes, para iniciação da viagem de regresso, será de dois dias para as excursões em que a soma dos percursos de ida e de volta não exceda a 200 quilometros.

Para as excursões a maior distância será este prazo aumentado de um dia por cada fracção indivisível de 200 quilometros a mais.

Estes prazos são contados da meia noite à meia noite, não se incluindo porém o dia da chegada á estação de destino nem os domingos e dias de feriado nêles intercalados.

Para este efeito consideram-se também dias de feriado nas escolas, os dias 24 de Dezembro a 1 de Janeiro, a semana anterior ao domingo de Pascoa e os meses de Agosto e Setembro.

Forma de efectuar a viagem. — Estes bilhetes não dão direito a paragem em qualquer estação intermedia do percurso nêles indicado.

Entretanto é permitido a todo o grupo terminar a viagem de ida ou iniciar a de regresso em qualquer estação intermedia, entendendo-se porém que em tal caso, os passageiros desistem de efectuar o percurso compreendido entre a estação de destino designada nos seus bilhetes, e aquela em que desembarcaram á ida ou embarcaram á volta, sem que por esse facto lhes assista direito a reclamarem o reembolso da importância correspondente ao percurso abandonado.

Sempre que os grupos sejam constituídos por mais de 10 passageiros, deverá o chefe de cada grupo prevenir o chefe da estação em que tenha de ser iniciada a viagem de volta, pelo menos com 6 horas de antecedencia, do numero de passageiros que formam o grupo e do dia, comboio e classe em que tenham de viajar. Esta formalidade é dispensável se tais indicações constarem da requisição dos bilhetes, caso este em que o respectivo aviso será feito pela estação que forneceu os bilhetes.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Quando se dê a circunstancia de ser tão diminuto o numero de passageiros que dos preços especiais d'este paragrafo, aplicados ao minimo de 10 lugares, resulte para cada passageiro preço superior a metade dos da tarifa geral, far-se-ha o transporte a meio preço da tarifa geral, aplicado ao numero efectivo de passageiros, com sujeição ao minimo de 3 pessoas.

§ 2.º

Viagens de excursão de estudantes ou professores com paragem em trânsito, (para a visita a diversas localidades) e regresso ao ponto de partida, com ou sem solução de continuidade no circuito

**Transporte pelos comboios ordinarios, em 1.º, 2.º ou 3.º classe,
a meio preço da tarifa geral**

Preços por passageiro	Os da tabela anexa (§ 2.º).
Percorso minimo (total de ida e volta).....	100 quilometros ou pagando como tal.
Minimo de passageiros para a formação de cada grupo.	5 ou pagando como tal.

Condições especiais dos bilhetes do § 2.º

Constituição dos grupos. — Cada grupo a transportar ao abrigo do § 2.º d'esta tarifa deve constar pelo menos de 5 passageiros ou pagar como tal, podendo ser formado por professores ou por estudantes ou por estudantes e professores ou pessoal escolar sem restrição pelo que respeita á proporção entre o numero de estudantes e o de professores ou empregados que os acompanhem pertencendo todos, em qualquer dos casos, á mesma escola.

Requisição dos bilhetes. — A requisição dos bilhetes deve ser feita por escrito, pelo Director do estabelecimento de ensino a que pertença o grupo a transportar, ao Engenheiro em Chefe da Exploração d'esta Companhia (Estação de St.º Apolónia — Lisboa).

Esta requisição deve ser apresentada, pelo menos 4 dias antes da data da partida (não contando neste prazo os domingos ou dias de feriado) e nela se indicará:

- a) a quantidade de passageiros que constituem o grupo;
- b) o trajecto a percorrer nas linhas da Companhia, quais as estações intermedias de paragem e se esta terá lugar á ida ou á volta.
- c) o dia da partida, e a classe e comboio em que deve efectuar-se a viagem.
- d) declaração de responsabilidade por que do grupo não façam parte pessoas que não pertençam ao pessoal do estabelecimento.

Comboios. — Como se indica para o § 1.º

Prazo de validade. — O prazo de validade dos bilhetes d'este § é de 15 dias, incluindo o da partida e o da chegada, sem faculdade de ampliação.

- b) Qual o trajecto a percorrer em caminho de ferro e quais as estações intermedias de paragem quando se trate de visitar mais de uma localidade.
- c) Data e hora aproximada da partida e tempo de demora em cada estação intermedia de paragem e bem assim na estação terminus do percurso de ida quando se trate de comboio de ida ou volta.

Comboios. — Os bilhetes vendidos ao abrigo do § 3.º desta tarifa são validos unicamente para o comboio especial para que forem vendidos, não podendo ser utilizados para embarque ou desembarque em outras estações que não sejam as terminus do percurso ou as de paragem autorizada.

Sobretaxa de paragem. — Por cada paragem do comboio em estação intermedia solicitada pelo requisitante do comboio para visita á localidade servida por essa estação, cobrar-se-ha a sobretaxa de 25\$00 por cada periodo indivisivel de 12 horas de demora.

Praso de validade. — Quando se trate de excursão em comboio especial de ida e volta, a demora dos excursionistas na estação terminus da viagem de ida não deverá ir além de 24 horas.

Se este praso fôr excedido, cobrar-se-ha por cada periodo indivisivel de 24 horas de demora complementar do comboio, a sobretaxa de 50\$00.

DISPOSIÇÕES GERAIS

1.º — Os preços desta tarifa não compreendem os impostos de sêlo e de assistencia e são aplicaveis por fracções indivisiveis de 5 quilometros, no que respeita aos §§ 1.º e 2.º, como se indica na respectiva tabela anexa, com sujeição aos minimos de percurso indicados para cada paragrafo.

2.º — Nas excursões de ida e volta a localidades servidas por estações acessiveis por vias diferentes, é permitido fazer-se a viagem de ida por um lado e a de volta por outro, pagando-se a taxa correspondente ao percurso realmente efectuado.

3.º — Estes bilhetes não dão direito a mudança de classe nem ao transporte gratuito de bagagens, alem dos volumes de mão que os passageiros possam levar consigo nas carruagens, nos termos previstos nos regulamentos em vigor.

Permite-se entretanto, quando se trate de excursões em comboio especial (§ 3.º desta tarifa) que, sem responsabilidade para esta Companhia, sejam transportados gratuitamente no furgão, sem prejuizo do espaço necessario para o serviço do comboio, os objectos para uso proprio dos passageiros, tales como malas de mão, cestos, caixas, latas, sacos, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo imediato dos excursionistas, velocipedes, motocicletas, pequenos apetrechos de caça ou pesca, aparelhos fotograficos ou para observações, instrumentos de musica portateis, barracas de lona para armar no campo e mais objectos analogos, que não possam ser acomodados nas carruagens.

Os objectos a transportar nestas condições deverão ser colocados no furgão pelos proprios passageiros à partida e por êles tambem serão retirados do furgão á chegada.

4.º — Os passageiros que constituirem cada grupo devem viajar sempre reunidos pelo mesmo comboio, embora ocupando logares de classes diferentes.

Se alguem se separar do grupo e seguir por outro comboio terá de pagar a sua passagem por tarifa geral, no percurso em que viajar isoladamente.

5.º — A Companhia não se obriga a fornecer para estas excursões carruagens de determinado tipo, sendo de sua livre escolha a designação do material a empregar.

Entretanto, nas estações principais e sempre que possível, prestar-se-ha, mediante pedido por escrito feito na requisição dos bilhetes, a reservar aos grupos de colegiais a transportar ao abrigo dos §§ 1.º e 2.º, compartimentos de carruagens de lotação e classe correspondente aos bilhetes requisitados, na proporção d'um compartimento para o minimo de 10 bilhetes de 2.ª classe ou 12 de 3.ª classe.

6.º — A Companhia reserva-se a faculdade de não satisfazer, quando o julgar conveniente, as requisições de comboios especiais a que se refere o paragrafo 3.º desta tarifa.

7.º — O preço total dos bilhetes para as excursões ao abrigo dos §§ 1.º e 2.º desta tarifa deve ser pago na estação de partida até uma hora antes da saída do comboio em que os excursionistas tenham de seguir.

Quando se trate de excursões em comboio especial (§ 3.º desta tarifa), o preço total do comboio deve ser pago pelo menos 24 horas antes de fixada a partida da estação de origem, tendo-se em vista que os bilhetes só serão entregues ao requisitante 24 horas depois deste haver depositado, na estação de partida, 10% do preço do comboio e contra pagamento da diferença entre o seu custo total e a importancia previamente depositada.

A presente annula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial n.º 2 de grande velocidade em aplicação desde 1 de Dezembro de 1907.

Lisboa, 15 de Setembro de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

Forma de efectuar a viagem.— Estes bilhetes facultam a paragem unicamente nas estações para esse fim designadas na respectiva requisição.

E' permitido entretanto a todo o grupo terminar a viagem de ida ou iniciar a de regresso em qualquer estação intermedia não designada, entendendo-se, porém, que em tal caso, os passageiros desistem de efectuar o percurso compreendido entre as estações do destino designado nos seus bilhetes, e aquél em que desembarcaram á ida ou embarcaram á volta, ou entre esta e a da paragem imediata designada nos bilhetes sem que por esse facto lhes assista o direito a reclamar o reembolso da importância correspondente ao percurso abandonado.

Sempre que os grupos sejam constituídos por mais de 10 passageiros deverá o chefe de cada grupo prevenir os chefes das estações onde desembarquem (as intermedias e a terminus) pelo menos com 6 horas de antecedencia, do numero de passageiros que formam o grupo, e do dia, comboios e classe em que pretendem continuar a viagem.

§ 3.

Viagens de excursão, em comboio especial, de estudantes acompanhados ou não de professores e pessoal escolar

Comboio especial só de ida

Precos de cada bilhete

Comboio especial de ida e volta

O preço de cada bilhete será o que resulte da aplicação dos preços acima indicados para os comboios de simples ida, ao numero total de quilometros a percorrer tanto á ida como á volta, com sujeição á mesma taxa mínima de 1500 por quilometro de percurso.

Mínimo de cobrança por comboio de ida e volta,... 100\$00

Percorso de material vazio

Se o comboio especial tiver origem em estação onde não haja deposito de locomotivas, cobrar-se-ha além dos preços ou dos minimos acima indicados a taxa de \$20 por cada quilometro que a maquina tenha a percorrer para ir do deposito á estação de origem do comboio e voltar désta ao deposito, quando se trate de comboio de ida e volta, ou da estação terminus da excursão ao seu deposito quando se trate de comboio de simples ida.

Condições especiais do § 3.º

Constituição dos grupos. — Cada grupo a transportar ao abrigo do § 3.º d'esta tarefa deve compor-se de pessoal (estudantes, professores e empregados) pertencente a um só estabelecimento de ensino.

Por excepção permitir-se-ha contudo que n'estas excursões em comboio especial se encorporem pessoas de familia dos estudantes ou os seus tutores, como tais inscritos nos respectivos registos escolares, pagando estas as suas passagens pelos preços fixados no § 2.º da presente tarifa.

O preço dos bilhetes assim fornecidos, será tido em conta para cômputo do custo mínimo do comboio especial.

Requisição de transporte. — Os pedidos de comboio especial para estas excursões devem ser feitos por escrito, pelo Director do respectivo estabelecimento de ensino, ao Engenheiro em Chefe da Exploração desta Companhia (Estação de Santa Apolónia, Lisboa).

Esse pedido, serão apresentados pelo menos, 8 dias antes da partida e devem trazer as seguintes indicações:

- a) A quantidade de passageiros a transportar em cada classe, com os seguintes detalhes:
— quantos estudantes;
— quantos professores e empregados;
— quantas pessoas estranhas à população escolar.

TABELA DE PREÇOS anexa à tarifa especial n.º 2 de grande velocidade

Quilometros	§ 1.º			§ 2.º			§ 1.º			§ 2.º			§ 1.º			§ 2.º			
	Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			
	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	
100 a 110				126 a 130	581	558	529	501	472	251 a 260	558	538	501	472	372	376 a 380	541	5178	3594 2510
111 a 120				131 a 135	584	560	534	505	575	256 a 260	561	535	501	474	381 a 385	538	5170	3598 2513	
121 a 125				136 a 140	587	562	539	509	578	261 a 265	564	537	503	477	386 a 390	541	5172	3587 2515	
Até...	20	309	—	141 a 145	590	564	534	512	580	266 a 270	567	530	509	479	391 a 395	544	5175	3592 3505 2518	
21 a 25	516	512	—	146 a 150	593	567	539	516	583	271 a 275	570	532	509	477	396 a 400	547	5177	3597 3509 2521	
26 a 30	519	514	—	151 a 155	596	569	534	520	586	276 a 280	573	532	517	475	401 a 405	551	5179	4502 3513 2524	
31 a 35	522	516	—	156 a 160	599	571	559	524	589	281 a 285	576	532	520	478	406 a 410	554	5181	4507 3517 2527	
36 a 40	525	518	—	161 a 165	592	573	554	528	591	286 a 290	580	532	524	475	411 a 415	557	5184	4512 3521 2529	
41 a 45	528	520	—	166 a 170	595	575	552	532	594	291 a 295	583	531	523	476	416 a 420	560	5186	4517 3525 2532	
46 a 50	531	523	—	171 a 175	599	578	556	536	597	296 a 300	586	533	523	477	421 a 425	563	5188	4522 3528 2535	
51 a 55	534	525	—	176 a 180	599	580	559	539	599	301 a 305	589	535	526	478	426 a 430	566	5190	4527 3532 2538	
56 a 60	538	527	—	181 a 185	595	582	558	543	592	306 a 310	590	537	524	479	431 a 435	569	5192	4532 3536 2540	
61 a 65	541	529	—	186 a 190	598	584	562	548	593	311 a 315	593	539	524	480	436 a 440	572	5195	4537 3540 2543	
66 a 70	544	531	—	191 a 195	591	586	564	551	598	316 a 320	598	542	527	481	441 a 445	575	5197	4542 3546 2546	
71 a 75	547	534	—	196 a 200	594	589	569	555	599	311 a 315	595	539	524	482	446 a 450	578	5198	4547 3548 2549	
76 a 80	550	536	—	201 a 205	597	591	572	561	601	221 a 225	591	544	525	483	451 a 455	580	5201	4552 3555 2551	
81 a 85	553	538	—	206 a 210	590	593	573	563	609	326 a 330	594	546	526	484	456 a 460	585	5203	4557 3556 2554	
86 a 90	556	540	—	211 a 215	593	595	574	566	619	331 a 335	595	547	527	485	461 a 465	588	5206	4562 3559 2557	
91 a 95	559	542	—	216 a 220	596	598	576	568	622	341 a 345	598	548	528	486	466 a 470	591	5208	4567 3563 2560	
96 a 100	562	545	—	221 a 225	599	598	578	570	624	346 a 350	599	549	529	487	471 a 475	594	5210	4572 3567 2562	
101 a 105	565	547	—	226 a 230	595	582	575	565	627	351 a 355	595	550	530	488	476 a 480	597	5212	4577 3571 2565	
106 a 110	568	549	—	231 a 235	595	585	578	568	630	346 a 350	598	552	532	489	481 a 485	599	5214	4582 3588 2568	
111 a 115	572	551	—	236 a 240	597	589	575	565	640	341 a 345	598	553	533	490	486 a 490	603	5217	4587 3579 2571	
116 a 120	575	553	—	241 a 245	597	593	577	567	644	346 a 350	599	555	535	491	491 a 495	606	5219	4592 3583 2573	
121 a 125	578	556	—	246 a 250	597	597	578	565	649	351 a 355	599	557	537	492	496 a 500	609	5221	4597 3586 2576	

TABELA DE PREÇOS anexa á tarifa especial n.º 2 de grande velocidade

Quilometros	§ 1.º			§ 2.º			§ 1.º			§ 2.º			§ 1.º			§ 2.º			Quilometros			§ 1.º					
	Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros			Quilometros					
	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.	2.º cl.	3.º cl.	4.º cl.			
501 a 505	2512	2523	2532	2579	2590	2590	626 a 630	6389	6393	6398	6397	6397	751 a 755	751 a 755	751 a 755	4567	4567	4567	3583	3583	3583	4517	4517	4517	8574	8574	8574
506 a 510	2515	2525	2535	2507	2507	2507	631 a 635	6382	6393	6391	6391	6391	756 a 760	756 a 760	756 a 760	4570	4570	4570	3587	3587	3587	4519	4519	4519	8579	8579	8579
511 a 515	2518	2528	2532	2512	2512	2512	630 a 640	6384	6396	6383	6383	6383	761 a 765	761 a 765	761 a 765	4573	4573	4573	3538	3538	3538	4522	4522	4522	8585	8585	8585
516 a 520	2522	2530	2530	2516	2516	2516	641 a 645	6399	6399	6385	6385	6385	706 a 770	706 a 770	706 a 770	4576	4576	4576	3540	3540	3540	4523	4523	4523	8595	8595	8595
521 a 525	2525	2532	2532	2532	2532	2532	646 a 650	6390	6390	6387	6387	6387	771 a 775	771 a 775	771 a 775	4579	4579	4579	3542	3542	3542	4528	4528	4528	8596	8596	8596
526 a 530	2528	2534	2534	2534	2534	2534	651 a 655	6505	6505	6505	6505	6505	776 a 780	776 a 780	776 a 780	4582	4582	4582	3544	3544	3544	4530	4530	4530	905 a 905	905 a 905	905 a 905
531 a 535	2531	2536	2536	2531	2531	2531	656 a 660	6595	6595	6598	6598	6598	781 a 785	781 a 785	781 a 785	4585	4585	4585	3547	3547	3547	4533	4533	4533	906 a 910	906 a 910	906 a 910
536 a 540	2531	2539	2539	2536	2536	2536	661 a 665	6593	6593	6593	6593	6593	786 a 790	786 a 790	786 a 790	4588	4588	4588	3549	3549	3549	4536	4536	4536	911 a 915	911 a 915	911 a 915
541 a 545	2537	2541	2541	2536	2536	2536	666 a 670	6598	6598	6598	6598	6598	791 a 795	791 a 795	791 a 795	4591	4591	4591	3551	3551	3551	4539	4539	4539	916 a 920	916 a 920	916 a 920
546 a 550	2540	2543	2543	2542	2542	2542	671 a 675	6594	6594	6594	6594	6594	796 a 800	796 a 800	796 a 800	4596	4596	4596	3553	3553	3553	4541	4541	4541	921 a 925	921 a 925	921 a 925
551 a 555	2543	2543	2543	2542	2542	2542	676 a 680	6596	6596	6596	6596	6596	801 a 805	801 a 805	801 a 805	4597	4597	4597	3555	3555	3555	4544	4544	4544	926 a 930	926 a 930	926 a 930
556 a 560	2546	2546	2546	2542	2542	2542	681 a 685	6599	6599	6599	6599	6599	806 a 810	806 a 810	806 a 810	4598	4598	4598	3558	3558	3558	4547	4547	4547	931 a 935	931 a 935	931 a 935
561 a 565	2549	2550	2550	2551	2551	2551	686 a 690	660	660	660	660	660	811 a 815	811 a 815	811 a 815	4602	4602	4602	3560	3560	3560	4550	4550	4550	936 a 940	936 a 940	936 a 940
566 a 570	2552	2547	2547	2552	2552	2552	691 a 695	661	661	661	661	661	816 a 820	816 a 820	816 a 820	4603	4603	4603	3567	3567	3567	4557	4557	4557	941 a 945	941 a 945	941 a 945
571 a 575	2555	2556	2556	2556	2556	2556	696 a 700	666	666	666	666	666	821 a 825	821 a 825	821 a 825	4603	4603	4603	3573	3573	3573	4557	4557	4557	946 a 950	946 a 950	946 a 950
576 a 580	2559	2559	2559	2556	2556	2556	699 a 703	669	669	669	669	669	826 a 830	826 a 830	826 a 830	4604	4604	4604	3578	3578	3578	4558	4558	4558	951 a 955	951 a 955	951 a 955
581 a 585	2562	2556	2556	2554	2554	2554	700 a 710	670	670	670	670	670	831 a 835	831 a 835	831 a 835	4605	4605	4605	3583	3583	3583	4561	4561	4561	956 a 960	956 a 960	956 a 960
586 a 590	2565	2565	2565	2561	2561	2561	704 a 715	674	674	674	674	674	836 a 840	836 a 840	836 a 840	4606	4606	4606	3584	3584	3584	4565	4565	4565	957 a 960	957 a 960	957 a 960
591 a 595	2568	2568	2568	2558	2558	2558	716 a 720	678	678	678	678	678	841 a 845	841 a 845	841 a 845	4607	4607	4607	3587	3587	3587	4569	4569	4569	958 a 962	958 a 962	958 a 962
596 a 600	2571	2567	2567	2561	2561	2561	721 a 725	682	682	682	682	682	846 a 850	846 a 850	846 a 850	4608	4608	4608	3592	3592	3592	4575	4575	4575	959 a 963	959 a 963	959 a 963
601 a 605	2574	2574	2574	2567	2567	2567	726 a 730	686	686	686	686	686	851 a 855	851 a 855	851 a 855	4609	4609	4609	3593	3593	3593	4576	4576	4576	960 a 964	960 a 964	960 a 964
606 a 610	2577	2570	2570	2567	2567	2567	731 a 735	690	690	690	690	690	855 a 859	855 a 859	855 a 859	4610	4610	4610	3594	3594	3594	4577	4577	4577	961 a 965	961 a 965	961 a 965
611 a																											

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

TARIFA ESPECIAL N.º 28—GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 15 de Outubro de 1914

Transporte de flores e comestíveis em cestos e leite em bilhas ou potes
POR ASSINATURA MENSAL

Preços mensais para o maximo de uma remessa em cheio e de uma remessa da respectiva tara vasia em cada dia

Estações ou apeadeiros		Cestos A (grandes) ou bilhas e potes com leite pesando em cheio mais de 30 quilogramas até 60 quilogramas			Cestos B (pequenos) ou bilhas e potes com leite até 30 quilog. ^{as} de peso bruto		
De procedencia	De destino	Assinatura para um cesto, bilha ou pote		Assinatura para tres cestos, bilhas ou potes		Assinatura para um cesto, bilha ou pote	
ou vice-versa		C. P.	Sélo e assistencia	C. P.	Sélo e assistencia	C. P.	Sélo e assistencia
I — Linha de Leste							
1.º zona — Lisboa R ou Lisboa P até Sacavem	Lisboa R ou Lisboa P	5\$00	561	5\$61	10\$00	561	10\$61
2.º zona — Santa Iria até Villa Franca	até Braço de Prata.	6\$60	561	7\$21	13\$20	1\$21	14\$41
II — Linha de Cintra							
1.º zona — Lisboa R até Queluz-Bellas	Lisboa R até Buraca ..	5\$00	561	5\$61	10\$00	561	10\$61
2.º zona — Barcarena até Cintra		6\$60	561	7\$21	13\$20	1\$21	14\$41
III — Linha de Cascaes							
1.º zona — Caes do Sodré até Oeiras	Caes do Sodré até Pedrouços	5\$00	561	5\$61	10\$00	561	10\$61
2.º zona — Carcavellos até Cascaes		6\$60	561	7\$21	13\$20	1\$21	14\$41

CONDICÕES

1.º — Nos preços desta tarifa estão incluidas as despesas de manutenção e de guia, registo, sélo e assistencia.

2.º — Nas estações de Lisboa R. (Rocio), Lisboa P. (Caes dos Soldados) e Caes do Sodré, as assinaturas podem ser tomadas no proprio dia em que se pretenda começar os transportes. Nas outras estações devem ser tomadas na vespresa. Quando se trate de transportes de ou para qualquer apeadeiro a assinatura deverá ser tomada na estação mais proxima incluida no percurso em que se devem realizar os transportes.

3.º — Aos assinantes é facultada a utilização de cestos de sua propriedade bem como de bilhas ou potes para o transporte de leite.

Os cestos, porém, deverão ser, exteriormente, de formato semelhante ao dos fornecidos pela Companhia e de dimensões exteriores tais, que o seu volume nunca seja superior ao destes ultimos. Isto é, os cestos de tipo **A** poderão ter o volume maximo de 175 dcm.³ e os de tipo **B** o maximo de 60 dcm.³.

As bilhas ou potes deverão ser de folha metálica, fechando hermeticamente, e não poderão ter, em caso algum, peso superior a 60 quilogramas quando cheias. O perímetro da base não deverá ser menor que o perímetro do corpo da bilha ou pote na sua parte mais larga.

Para o efeito da aplicação dos preços desta tarifa as bilhas ou potes são equiparados aos cestos, como se indica no quadro de preços segundo o seu peso completamente cheios.

4.^a— Os cestos, bilhas ou potes, de propriedade dos assinantes, não poderão começar a ser utilizados sem prévio exame da Companhia. Para esse fim deverá o interessado apresentar as taras numa das estações do percurso em que tenham de fazer-se os transportes e, em seguida solicitar por escrito ao Engenheiro em Chefe da Exploração desta Companhia, com antecedência não inferior a 5 dias úteis, o exame das referidas taras. Em cada cesto, bilha ou pote a examinar deverão os seus proprietários ter afixado solidamente, na parte exterior, uma taboleta ou distico de chapa metálica ou de madeira da qual conste, gravado ou impresso a fogo ou a tinta de óleo, a designação da tarifa ao abrigo da qual se fará o transporte (tarifa 28), o nome do assinante e as estações ou apeadeiros entre os quais se efectua o transporte.

Estas taboletas ou disticos, que andarão sempre ligados às respectivas taras enquanto durar a assinatura, serão de um tipo único e igual, tanto na forma como na gravura ou impressão dos respectivos dizeres, ao modelo adoptado pela Companhia, do qual, nas estações da zona a que esta tarifa interessa, estará patente um *fac-simile* impresso. Em cada taboleta ou distico deverá deixar-se livre de qualquer outra indicação, o espaço preciso para nele poder ser colado pela estação expedidora o rotulo indicador da estação de destino, ou qualquer outro que se torne necessário, reservando-se a Companhia a faculdade de rejeitar o transporte de volumes cujas taboletas ou disticos não estejam nas condições acima indicadas.

5.^a— Além dos preços desta tarifa e quando se trate de cestos fornecidos pela Companhia, o assinante tem de depositar a importância de 1520 por cesto do tipo **A** ou 2500 por cesto do tipo **B** sendo-lhe restituído este depósito quando terminar a assinatura, se à Companhia forem entregues os cestos em bom estado de conservação e os documentos a que se refere a condição 6.^a

A restituição dos cestos e documentos deve ser feita dentro do prazo de oito dias.

Os assinantes terão de indemnizar a Companhia pelas avarias que ocasionarem nos cestos por ela fornecidos quando não sejam resultantes do seu uso natural, respondendo o depósito a que se refere esta condição pela importância das reparações que haja a fazer.

Pelos cestos, bilhas ou potes de propriedade dos assinantes não se exige depósito. No entanto, terminada a assinatura, só serão restituídas as taras aos seus proprietários em troca dos documentos de que trata a condição 6.^a.

6.^a— Ao assinante serão entregues dois modelos nos quais vai indicado o número da assinatura. Cada um terá trinta e uma casas ou divisões onde as estações ou apeadeiros, recebedoras ou expedidoras, reconhecerão respectivamente, conforme o dia em que for utilizada a assinatura, a recepção e entrega dos respectivos volumes.

A recepção e entrega só serão feitas à vista destes modelos os quais, devidamente preenchidos, serão considerados únicos e legítimos documentos de transporte.

7.^a— Os cestos, bilhas ou potes transitarão fechados com cadeado do assinante. A tampa do cesto deve corresponder à face que tenha maiores dimensões e, durante o transporte deverá sempre conservar-se aderente aos bordos da tara a que pertença. E, pois, expressamente proibido transportar em cada cesto objectos de dimensões superiores às da sua capacidade interna.

8.^a— A Companhia reserva-se a faculdade de determinar quais os comboios em que poderão ser feitos os transportes a que esta tarifa é destinada. Entretanto, e até aviso em contrário, esses transportes serão facultados por todos os comboios omnibus, mixtos ou tramways que, fazendo serviço de bagagens e recovagens, tenham paragem nos pontos extremos do percurso para o qual a assinatura for tomada.

9.^a— O assinante terá que declarar o sentido e trajecto em que deve efectuar-se o transporte em cheio o qual uma vez declarado, não pode alterar-se.

10.^a— O assinante que não efectuar transportes em um ou mais dias não tem direito a reclamar qualquer compensação.

11.^a— As remessas em cheio que não forem retiradas dentro do prazo de 24 horas pagarão de armazenagem:

por cada cesto do tipo **A** bilha ou pote correspondente — 502 por fração indivisível de 24 horas de demora;

por cada cesto do tipo **B** bilha ou pote correspondente — 504 por fração indivisível de 24 horas de demora.

As taras vasias (cestos, bilhas ou potes) de propriedade dos assinantes que não forem retiradas, depois de terminada a assinatura, dentro do prazo de 24 horas pagarão a armazenagem acima indicada para as remessas em cheio até o prazo de dois meses. Se decorrido este prazo o assinante não retirar as suas taras serão estas consideradas abandonadas, podendo a Companhia dispôr delas como julgar conveniente.

12.^a — A carga e descarga nos apeadeiros onde não haja instalações proprias para a arrecadação de mercadorias serão feitas pelos expedidores e consignatários ou pessoas que os representem.

Se à chegada das remessas a estes apeadeiros não estiverem os interessados, ou gente sua para a descarga das remessas (em cheio ou vazio) estas seguirão para a estação imediata de onde devem ser retiradas.

13.^a — As indemnizações por extravio dos volumes ou por falta ou avaria do conteúdo não poderão ultrapassar os máximos de 5\$00 pelo conteúdo de cada cesto do tipo **A** bilha ou pote correspondente e de 2\$50 pelo conteúdo de cada cesto do tipo **B** bilha ou pote equiparado, não compreendido o valor das taras.

14.^a — A Companhia não assume a responsabilidade pelas avarias que se produzam nas taras de propriedade dos assinantes e reserva-se a faculdade de rejeitar o transporte em taras avariadas. Se houver extravio de algum destes cestos, bilhas ou potes e por ele a Companhia for responsável, a indemnização a pagar como valor da tara propriamente dita, será fixada em 1\$00 por cada cesto e 2\$00 por cada bilha ou pote.

15.^a — Nos cestos de propriedade da Companhia não é permitido o transporte de peixe fresco.

16.^a — O assinante compromete-se formalmente a não produzir, sob pretexto de prejuizo ou qualquer outro, reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação dos comboios, mudança de horários ou de serviço e diminuição do numero de comboios.

17.^a — Em tudo que não seja contrario ao que na presente se estipula ficam em vigor as condições da tarifa geral.

A presente anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial L. n.º 4 de grande velocidade em aplicação desde 15 de Setembro de 1904.

Lisboa, 10 de Setembro de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Estado
(Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro)

AVISO AO PUBLICO

3.^a AMPLIAÇÃO

A

TARIFA ESPECIAL N.^o 101 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 do corrente a classificação de mercadorias da tarifa especial n.^o 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Maio de 1911, é aditada com as rubricas **arcos de madeira, madeira cortada para vasilhame e varas de castanho**, a que corresponde aplicar todos os preços da 3.^a serie da tarifa.

Para estas mercadorias, bem como para a **madeira em bruto ou serrada** é ampliada a mesma tarifa aos transportes entre **Portimão e Valença** aos seguintes preços por tonelada:

De Portimão a estação abaixo indicada ou vice-versa	Participes			Total
	M. D.	C. F. P.	S. S.	
Valença	665	1874,5	1836,5	3876

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.^o 101 de pequena velocidade, bem como os Avisos ao Público B. 2055 e 2.277 respectivamente de 8 de Fevereiro de 1912 e 1 de Agosto de 1913.

Lisboa, 2 Setembro de 1914.

O Director Geral da Companhia
L. Forquenot

B. 2.394

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.^o 862

250 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Público**3.º ADITAMENTO Á TARIFA DE DESPESAS ACESSORIAS****Depósito e arrecadação de objectos portateis nas estações**

Para vigorar desde 15 de Setembro de 1914 são aditadas ao § 2.º do artigo 7.º da tarifa de despesas acessorias de 21 de Dezembro de 1911 as seguintes disposições:

--Não se aceitam em depósito animais vivos nem objectos que contenham dinheiro ou valores, explosivos e matérias inflamáveis ou perigosas.

—No caso de extravio, a indemnização a pagar pela Companhia restringe-se ao máximo de 5\$00 (cinco escudos) por volume depositado.

—A Companhia não pode ser obrigada a conservar estes volumes em depósito por mais de dois meses. Decorrido este prazo, a Companhia terá o direito de proceder à venda destes em conformidade com os preceitos estabelecidos, para as remessas ordinárias, no artigo 113.º da sua tarifa geral em vigor desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 3 de Setembro de 1914.

O Director Geral da Companhia
L. Forquenot

B. 2.396

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 899

950 exemplares



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Público**Substancias metalíferas, combustíveis minerais e produtos do seu tratamento
químico ou metalúrgico**

De conformidade com o disposto no decreto n.º 719 de 3 do corrente, publicado no *Diário do Governo* n.º 132, 1.ª série, da mesma data, o transporte das mercadorias indicadas terá de ser acompanhado:

- a) quando a mercadoria proceda de país estrangeiro e se destine a país também estrangeiro, de uma guia especial passada pelo posto aduaneiro da fronteira por onde se realizou a sua entrada no País;
- b) quando a mercadoria proceda de país estrangeiro e se destine a consumo em Portugal, de um certificado do vendedor;
- c) quando a mercadoria proceda do País e se destine a exportação ou ao consumo nacional, de uma guia especial fornecida pelo concessionário ou representante da mina, numerada e rubricada pelo Chefe da Circunscrição a que a mina pertencer e selada com o sêlo branco da mesma Circunscrição.

Esta Companhia não aceitará a transporte quaisquer remessas das mercadorias indicadas que não sejam acompanhadas dos documentos exigidos no citado decreto e declina, em todo o caso, toda e qualquer responsabilidade pela falta de cumprimento das referidas disposições por parte dos expedidores.

Lisboa, 8 de Setembro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.398

Aviso ao Público

Exportação de madeira em bruto para Espanha

Para se poder aceitar remessas de madeira **em bruto** com destino a Espanha é necessário autorização especial, dada para cada expedição pela Alfandega de Lisboa ou Porto, conforme a fronteira por onde se fizer a exportação.

A referida autorização deve ser pedida em requerimento feito ao Director da Alfandega de Lisboa (se a exportação se fizer por Elvas ou Marvão) ou do Porto (se a exportação se fizer por Valença, Barca d'Alva ou Villar Formoso).

Esta Companhia prontifica-se a dar seguimento aos requerimentos deste género que pelos respectivos expedidores forem entregues aos chefes das estações da sua rede. As autorizações em questão devem acompanhar as remessas até à Delegação ou Posto aduaneiro português da fronteira.

Lisboa, 8 de Setembro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.399