

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 645

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Novembro 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: 1.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 7 (G. V.). — Aviso ao publico: Additamento á tarifa de Despesas Accessorias. — Aviso ao publico: 5.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 9 (P. V.). — Aviso ao publico: 4.º additamento á classificação geral de mercadorias (P. V.). — Aviso ao publico: Applicação de tarifas nos ramaes de Aldegallega e Montemor-o-Novo.

**Minho e Douro** — 1.º additamento á tarifa de Despesas Accessorias.

## SUMMARY

Caminhos de ferro vicinaes, — II — por J. Fernando de Sousa	321
Marinha Mercante, por G. M.	323
Parte Official. — Ministerio do Fomento — Direcção geral de Obras Publicas e Minas.	324
A Camara e os automoveis	324
Os caminhos de ferro em Portugal — XIII — por A. O.	325
Viagens e transportes	326
Viagens caseiras — IV	327
Publicações recebidas	328
Linhas portuguezas. — Minho e Douro — Penafiel á Lixa — Povoia a Famação — Gaia a Cavaco — Lourenço Marques	329
Linhas estrangeiras. — Hespanha.	329
Electrificação das vias ferreas	329
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	329
Arrematações	330
Parte financeira	
Carteira dos accionistas	331
Boletim commercial e financeiro	332
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	333
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	333
Horario dos comboios	334

## Caminhos de ferro vicinaes

### II

A lei de 24 de junho de 1885 deu logar á immediata constituição da *Sociedade Nacional* em 6 de julho do mesmo anno, seguida das providencias regulamentares sobre a classificação das linhas, os typos de acções e obrigações, sobre a sua emissão e garantia das annuidades, sobre as concessões á Sociedade, á qual foram concedidas em março de 1886 as primeiras duas linhas, cuja construcção se achava já realizada mesmo antes de cumpridas as formalidades legais.

Os seguintes dados estatísticos, que encontro na eluciativa memoria de Mr. de Burlet, mostram a rapidez com que a rede secundaria se desenvolveu, graças á nova organização.

Annos	Numero de linhas	Extensão	
		Concedida	Explorada
1887	28	512 <sup>k</sup>	315 <sup>k</sup>
1890	49	960	753
1895	75	1.554	1.258
1900	104	2.384	1.840
1905	143	3.550	2.717
1907	157	3.992	3.068

A esses 3.992 kilometros de linhas concedidas havia que juntar 1.350 em estudo.

Nos 3.068 kilometros em exploração havia 563 locomotivas, 1.843 carruagens e furgões, 5.099 vagões, 218 carruagens motrizes e 192 rebocadas por aquellas.

Foi introduzida a tracção electrica em cerca de 200 kilometros de linhas em que o trafego de passageiros era mais intenso, obtendo-se com essa modificação consideravel augmento de receitas. A energia é pedida a grandes centraes estabelecidas para diversos fins e cuja existencia dispensou a Sociedade de consideraveis immobilizações de capital em installações proprias.

As receitas brutas subiram de 965.977 fr. em 1887 a 17.782.540 frs. em 1907, ao que correspondem respectivamente as receitas kilometricas de 3.066 frs e 5.796.

Para as linhas concedidas estava subscripto em 1907 o capital de 249.226.000 frs., correspondendo a 62.300 frs. por kilometro.

D'esse capital, 41,6 % foram subscriptos pelo Estado, 28,3 pelas provincias, 28,6 pelas communes e 1,5 coberto por particulares.

A via de 1<sup>m</sup> foi adoptada em 3.469 kilometros, a de 1<sup>m</sup>,067 em 486 por causa das ligações com a rede secundaria neerlandeza e a via normal de 1<sup>m</sup>,435 apenas em 37 de curtos troços. Ha ainda troços, sommando 43 kilometros, que teem 4 carris para permittir tambem a circulação do material de via reduzida, sendo a tracção dos vagões de via larga feita pelas locomotivas de via estreita por intermedio de um vagão intercolar com os dois typos de engates.

E' modesta a receita que acima registámos; enorme é porém o benefico influxo exercido pela rede vicinal de estreitas malhas sobre a economia do paiz e portanto sobre o trafego das linhas principaes. E' esse meandro de pequeninos engates circulando por toda a parte que engrossa a corrente das grandes arterias.

Parece-nos util e interessante mostrar como funciona o maravilhoso organismo que tal actividade imprimiu á vida económica da Belgica.

O ponto de partida para a concessão e construcção dos caminhos de ferro vicinaes é o pedido do seu estudo feito á *Sociedade nacional* pelos conselhos communes, que se obrigam a pagar os estudos, se a construcção se não realizar e a fornecer parte do capital. Obtida essa garantia, é feito o ante-projecto da linha para base da classificação provisoria pedida ao Governo.

Os ministerios da guerra e dos caminhos de ferro examinam o assumpto, tendo em conta as exigencias da defesa nacional e o caracter de afluentes das linhas geraes que devem manter os caminhos de ferro vicinaes. Demais a experiencia tem demonstrado que o affluxo do trafego d'estes compensa largamente alguns desvios que se possam dar.

Obtida a classificação provisoria, o Governo pede á *Sociedade nacional* o estudo commercial da linha com a estimativa do custo e o calculo das receitas e encargos

prováveis, seguindo-se a classificação definitiva e a subscrição de parte do capital pelo Estado, posteriormente á qual faz a Sociedade appello ao concurso das provincias e communas interessadas.

Subscripto integralmente o capital, procede-se á elaboração do projecto definitivo e organiza-se o processo do pedido de concessão, que é sujeito a minucioso inquerito tecnico e administrativo. Sobre as observações formuladas é ouvida a *Sociedade Nacional*.

Finalmente o Governo faz a concessão, depois de cumpridas todas as formalidades que enumerámos.

Só depois da concessão e da approvação do traçado se procede á meticolosa elaboração das plantas parcellares, como é necessario em paiz onde a propriedade está tão fragmentada que em cada um dos annos de 1905 a 1907 a Sociedade effectuou em media 3.500 expropriações.

Emquanto se procede á aquisição de terrenos, preparam-se as empreitadas para a adjudicação dos trabalhos.

Nos traçados das linhas secundarias são banidos os atravessamentos de nivel das linhas principaes.

Quanto ao aproveitamento do leito das estradas, tem-se tornado mais raro por se reconhecer que o agravamento das condições technicas e as sujeições acceitas nem sempre eram compensados pela economia realizada. Só se dá actualmente esse aproveitamento, quando a estrada é sufficientemente larga e o perfil satisfactorio.

Dos 3.054 kilometros em exploração em 1907, 1.033 eram em leito proprio, 1.704 em estradas não modificadas e 317 em estradas alargadas.

O custo medio das linhas vicinaes, comprehendendo o material circulante era, em 1907, de 55.827 frs. para as de tracção a vapor e 168.518 para as de tracção electrica.

E' interessante registrar que dos 17.782.540 frs. de receitas brutas em 1907, pertencem 13.526.190 ás linhas que tem serviço completo de passageiros e mercadorias prevendo 35,6 % das mercadorias e 65,4 % dos passageiros.

Alem das linhas da Sociedade existe numerosos ramoes (340 em 1907) industriaes privados, que os ligam com fabricas ou explorações agricolas importantes. As estações de contacto com a rede geral eram em numero de 124 em 1907.

Para os passageiros ha apenas duas classes, com as taxas de 7 centimos para a 1.<sup>a</sup> classe e 5 para a 2.<sup>a</sup>, concedendo-se a redução de 20 % nos bilhetes de ida e volta.

Ha ainda preços especiaes para bilhetes de assignatura escolar ou operaria, assignatura a preço reduzido e reduções de 50 % para curtas viagens collectivas.

Para as mercadorias ha 3 classes da tarifa geral e tarifas especiaes.

Os portes comprehendem a taxa fixa de 0,50 frs. por tonelada e a taxa variavel que vae de 4 a 13 centimos, descendo n'alguns casos a 1 centimo.

Para certos transportes de materias pobres com grande tonelagem, a taxa fixa varia de 25 a 35 centimos, sendo a taxa variavel 4 centimos.

Concedem-se ainda reduções excepçionaes fóra do periodo de grande trafego.

Não ha tarifas combinadas com as linhas de interesse geral. A passagem das mercadorias dá logar a uma reexpedição, com applicação, em cada linha, das respectivas tarifas. Nas relações reciprocas das linhas vicinaes o systema varia com as circumstancias. Umas vezes a taxa fixa cobra-se uma unica vez, sendo repartida entre as diferentes linhas. Outras vezes procede-se como para com as linhas de interesse geral, havendo reexpedição.

A taxa media dos dividendos em 1907 foi de 3,07 %.

Das linhas com mais de um anno d'exploração, 56 da-

vam dividendo inferior á annuidade, 9 dividendo superior a 3 %, 13 superior a 2,5 % e 16 superior a 2 %.

Não é pois consideravel o encargo que ao Estado e ás corporações administrativas advem da construcção de linhas secundarias.

Na sua interessante memoria, de que estou dando noticia resumida, justifica Mr. de Burlet o systema adoptado pela *Sociedade Nacional* para a exploração da sua rede.

Não convinha a centralização dos serviços nas mãos de uma só entidade, que não adaptaria facilmente a exploração de tantas linhas isoladas ás condições variadas do meio e á funcção economica de cada uma.

Assentou-se pois em adoptar o principio da descentralização, deixando todavia á Sociedade a faculdade de reservar para si a exploração, quando o julgasse conveniente.

Por isso deu-se a preferencia ao arrendamento da exploração em hasta publica por linhas ou grupos das linhas confiadas a uma empresa local.

Essas entidades, conhecendo melhor as circumstancias, podem servir cabalmente os interesses regionaes, effectuar uma exploração mais economica e dar assim uma feição mais commercial aos serviços. A'lem d'isso, por esta multiplicidade de empresas exploradoras obviavam-se os inconvenientes do monopolio creado pela concessão de toda a rede a uma só entidade.

E' certo que a esse systema se oppõe a vantagem da centralização pela diminuição das despesas geraes e pela facilidade de obter competencias bem remuneradas, que sejam postas á testa dos serviços e ainda a mais facil resistencia a exigencias locais abusivas.

Foi a questão debatida em varios congressos da especialidade, accentuando-se a tendencia a favor de uma solução mixta, representada pela constituição de grupos de linhas nas mãos de uma só entidade cada um.

A experiencia levou a Sociedade Nacional a adoptar as seguintes bases para os arrendamentos:

Arrendamentos por 30 annos, com a faculdade de reunião a partir do 15.<sup>o</sup> anno,

Material circulante fornecido pela *Sociedade Nacional*.

Caução depositada e riscos d'incendios a cargo da entidade exploradora.

Numero minimo de comboios fixado no contracto.

Tarifas, as do caderno d'encargos da concessão, com as modificações que a *Sociedade Nacional* introduzir mediante a approvação do Governo.

Reserva para a *Sociedade Nacional*, de todas as decisões sobre paragens, apeadeiros, estações, ramoes industriaes, etc.

Partilha da receita bruta, cedendo-se uma certa percentagem, ou uma quantia fixa, augmentada de metade do excesso.

Em 1907 havia 37 sociedades exploradoras de 138 linhas.

Ha casos em que a sociedade exploradora é constituida pela associação das communas interessadas, tendo sido favoraveis os resultados da experiencia. Para aplanar difficuldades de ordem juridica foram essas associações auctorizadas por lei de 1 de julho de 1899.

E' na verdade admiravel a obra administrativa da Belgica em materia de caminhos de ferro vicinaes.

Realizou-se a aspiração do ministro Sainctelette, que em 1881 dizia: «Teve a Belgica a iniciativa das grandes linhas no continente. Seria nova honra para ella ter o melhor systema de caminhos de ferro secundarios».

Pertenceu-lhe de direito essa honra e muito ha que aprender nas suas lições, como em geral em todas as manifestações da actividade social e em todos os ramos de legislação.

J. Fernando de Souza.

# Marinha Mercante

Emfim!

O *Diario do Governo* de 27 de outubro publicou o programma do concurso de navegação nacional para todas as nossas colonias, ilhas adjacentes e Brasil.

Desde ha muitos annos que se reconhecia a necessidade de desenvolver a marinha mercante, sem que até agora se fizesse alguma coisa de pratico. Varios projectos appareceram na Camara, mas eram todos votados ao esquecimento. Até na ultima sessão parlamentar o projecto de navegação para o Brasil andou 2 longos mezes na ordem do dia, sem que sequer fosse discutido.

O Governo entendeu melhor englobar n'um programma geral a navegação para o Brasil e Colonias, para assim uma só companhia poder concorrer, o que seria de um grande alcance economico.

Ha bastantes annos que acompanhamos esta questão que só agora teve a sanção official, que, embora tarde, vem em occasião opportuna.

Se em 1908 quando João quiz estabelecer uma carreira para o sul do Brasil factos bem lamentaveis d'isso não o impedissem, teriamos hoje certamente uma linha capaz de hobrear com as melhores carreiras existentes.

De então para cá nunca se pensou a serio sobre tão importante melhoramento, porque n'este paiz deixa-se para *amanhã* o que devia fazer-se hoje.

Emfim, o nó gordio foi agora cortado.

\* \* \*

O programma em questão obriga o concessionario a fazer tres carreiras mensaes para o Sul do Brasil e duas para o Pará e Manaus, com vapores de 10.000 toneladas para o Sul e de 6.000 para o Norte, T. S. F. e a velocidade de 14 milhas á hora, e, no que toca a passageiros, só exige alojamentos confortaveis para 800 passageiros de 3.<sup>a</sup> classe, deixando á discreção do concessionario a exploração ou não exploração de passageiros de camara.

O melhor seria empregar vapores do typo «Sierra Nevada», embora a sua tonelagem fosse de 8.000, com alojamentos para 150 passageiros de 1.<sup>a</sup> classe e 100 de 2.<sup>a</sup>-A, por ser esta a classe mais concorrida actualmente.

Porém como deixa isso á discreção do concessionario, estamos certos que este terá toda a conveniencia em explorar passageiros de camara, para o que não lhe faltará concorrência.

Conhecemos muito bem o Portuguez immigrado no Brasil, e sabemos quanto lhe seria agradavel viajar n'um paquete portuguez, embora este não fosse um primor de conforto.

Tambem é certo que á carreira nacional não lhe faltará carregamento, pois a difficuldade da carga de regresso está em parte resolvida com a criação do porto franco em Lisboa, e, como o Governo exige que a carreira seja dada á empresa que tomar a da costa de África, podem os vapores de regresso receber em Cabo Verde os productos de todo o archipelago.

Deixa ao concessionario a liberdade de irem, quando assim o entenda, os seus vapores ao Rio da Prata. Ora como as viagens para o sul do Brasil são em numero de 3 por mez, seria preferivel que duas se limitassem ao Brasil, com sahidas de Lisboa de 2 em 2 semanas e em dias que podessem alcançar na Madeira o vapor da *Union Castle* para este levar a mala para a Costa Oriental.

A outra viagem seria obrigatoria a Buenos-Ayres, com escala apenas por S. Vicente, Rio de Janeiro e Montevideo.

Para as carreiras d'África obriga a empresa concessionaria a fazer tres viagens mensaes para a costa occiden-

tal, sendo uma destinada á carga e materias explosivas em paioes especiaes; uma carreira mensal para Cacheu, Bissau, Bolama e ilhas de Cabo Verde, e ainda outra carreira directa para a Guiné, de quarenta em quarenta dias.

Os vapores a empregar terão o minimo de 2.800 toneladas brutas, com accomodações para 60 passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, 30 de 2.<sup>a</sup> e 120 de 3.<sup>a</sup>, e a marcha de 12,5 milhas por hora.

Para a Guiné, exige-se apenas vapores de 1.000 toneladas e 10 milhas de velocidade; e devendo, dentro de oito annos os vapores da costa occidental ser de 5.000 toneladas.

Actualmente esta carreira é feita com vapores de 3.000 a 3.500 toneladas e a velocidade de 11 milhas.

Acompanha o programma um mappa com as escalas dos vapores para a Africa Occidental e Oriental, pelo qual nos portos de Funchal, Praia, Principe e Ambriz tocam tres vapores por mez, sendo dois de passageiros e um de carga. Como os vapores de passageiros são obrigados a dar uma velocidade de 12,5 milhas, o que já é apreciavel, seria preferivel que tocassem uma vez por mez em cada um d'estes portos, aliviando assim cada viagem com menos duas escalas.

A Madeira e Cabo Verde, com a navegação para o Brasil, ficam em optimas condições, e Principe e Ambriz, tocando alli mensalmente um vapor de passageiros e outro de carga, ficariam tambem bem servidos.

D'esta forma a viagem de Lisboa a S. Thomé, podia ser feita em 15 dias e a Loanda em 19, o que representaria uma redução importante.

Para a Africa Oriental, mantem-se a carreira actual, sendo a velocidade elevada a 13 milhas; podendo ainda, caso o trafego o justifique, fazer-se uma nova carreira, sendo o regresso pelo Canal.

N'este ponto discordamos um pouco, pois nos parece que, a ser feita uma nova carreira mensal, deviam as viagens ser em torno d'África, ou seja a ida pelo Cabo e a volta pelo Canal e vice-versa, no que se empregariam apenas 5 vapores, emquanto que, d'aquella forma, são precisos 6.

E' este um assumpto que não é para se pôr já em execução, e por isso não nos alongaremos em apreciações.

Ha ainda as carreiras de pequena cabotagem em S. Thomé, Angola e Moçambique, serviço que já hoje existe em optimas condições, para o que bastará dizer que sendo na Costa Oriental a cabotagem livre, os vapores nacionais conseguiram bater a concorrência allemã.

No que respeita á carreira para o Oriente, ella é da uma necessidade egual á das da Africa, pois para ter colonias sem marinha propria, é melhor não as ter.

Bem sabemos que a India, Macau e Timor teem um movimento commercial muito reduzido, o que é devido, n'uma grande parte, á falta de navegação nacional; e que para se dar um certo desenvolvimento áquellas colonias é preciso começar pelas carreiras de vapores sob a bandeira portugueza.

O programma obriga a uma viagem de 40 em 40 dias, com vapores de 4.000 toneladas brutas e a velocidade de 13 milhas, e a uma outra viagem entre Macau e Timor com um vapor de 1.000 toneladas e 12 milhas por hora.

Parece-nos tonelagem de mais para inicio de uma carreira, cujo desenvolvimento deve ser demorado, e certamente menores, com vapores de 2.500 a 3.000 toneladas e a marcha de 12 milhas se poderia iniciar a carreira, para Mormugão e Macau, podendo extender-se a outros portos da China e do Japão, para assim se tentar o commercio com estes paizes.

E dado o caso de não haver possibilidade de se fazer esta linha de navegação, por falta de concorrentes, seria preferivel fazer uma carreira de Lourenço Marques á India com escala pela Beira, Moçambique e Zanzibar, recebendo neste porto carga e passageiros vindo da Metro-

pole, pelo vapor da carreira do Canal, que a atraz referimos.

Para Timor e Macau, podia fazer-se uma carreira tendo tambem inicio em Lourenço Marques.

O Governo deve fazer todos os esforços para que a carreira se effectue directamente de Lisboa á India e Timor e depois a Macau, evitando assim o trasbordo para aquella colonia; o que seria muito importante, pois sendo ella a que maior carga daria para a Metropole, seria justo que se lhe evitasse o trasbordo.

Resta-nos fallar sobre a navegação para a Madeira e Açores, que pelo actual concurso é elevada a 3 viagens mensaes e uma carreira de cabotagem no archipelago da Madeira.

A tonelagem e velocidade foram elevadas para um vapor de 3.500 toneladas, outro de 2.500 e outro de 1.500, com as velocidades respectivas de 12,5, 11 e 10 milhas.

E' viavel este programma, e certamente não ficará, como os dois ultimos, que, com tantas exigencias e algumas d'ellas tão impraticaveis, deram em resultado ficar desertos, apesar de n'elles se admittirem companhias estrangeiras.

O Governo dará um subsidio á companhia ou companhias que tomarem o encargo das carreiras, o qual irá buscar a varios impostos que cria com o mesmo diploma.

Como atraz dissemos, é desejo do Governo adjudicar todas as carreiras a uma só empresa portugueza, e é de crer que só a Empresa Nacional de Navegação seja unica concorrente, pois é pouco natural que outra possa concorrer, por uma empresa nova ser difficil de organizar-se na actual conjunctura, por demandar muito capital.

Mas é uma solida garantia para o bom exito das novas carreiras, se a Empresa Nacional for a concessionaria.

Seria escusado lembrar o logar de destaque que tem entre nós, onde tudo é indiferença, uma companhia como a Empresa Nacional de Navegação, se não soubessemos que haquem supponha que a importancia da Empresa vem do monopolio das carreiras.

O monopolio desapareceria se a empresa não tivesse uma tão zelosa e cuidada administração, que com trabalho persistente tem conseguido elevar entre nós uma companhia com um exito tão ingrato, como é uma empresa de navegação, e que mais teria progredido se o Governo tivesse, ha mais tempo, olhado mais a serio para a marinha mercante.

G. M.

## A Camara e os automoveis

A questão suscitada pelo regulamento estabelecido pela Camara para o serviço dos automoveis de praça, regulamento contra o qual os *chauffeurs* reclamaram, pondo-se em greve desde 8 do mez findo, entrou agora em nova phase.

A Auditoria Administrativa, e não o Supremo Tribunal, como um colosso de informação quiz fazer crer aos seus leitores, á qual os reclamantes tinham recorrido, deu-lhes razão em parte, tendo a Camara que suspender, segundo resolução d'aquella sabia e competente entidade, a applicação dos artigos 2.º, 5.º, 6.º, 10.º e 12.º, isto é, dos principaes que protegiam o publico contra os abusos dos conductores.

Julgavamos nós que era a Camara a quem competia vellar pelo bom serviço e asseio da viação publica; mettendo na ordem os que abusam do publico; promovendo que n'uma capital como a nossa, os vehiculos não andem em carreiras desordenadas, não sejam guiados por conductores mal vestidos, não tragam um apparelho contador que é uma irrisão, porque anda occulto no fundo do carro e marca quanto os conductores querem.

Mas enganámo-nos. A auditoria administrativa é que manda, e como ella acha bom o que a Camara Municipal, e a Associação Commercial, e a dos Lojistas e a Repartição do Turismo, e a Propaganda, e nós, e todo o publico achamos mau ou pessimo, naturalmente é ella que tem razão.

Os artigos cuja execução foi mandada sustar, são justamente os que mais interessam aos que se servem do auto como meio de transporte e os que tendem a disciplinar o serviço para que a capital tenha o aspecto civilizado que lhe cabe.

O artigo 2.º é o que impõe aos *chauffeurs* usar um fardamento decente.

A auditoria não achou justo; logo teem os senhores conductores o direito de se apresentar como lhes approuver; mesmo em mangas de camisa e sapatos d'ourello, que é trajo fresco, no verão; no inverno nada os impede de se enrolarem no cobertor de lã que é muito portuguez.

O artigo 5.º mandava que os apparelhos taxímetros fossem collocados á vista dos passageiros—fica actorisado que seja posto onde só o conductor o veja e de forma que este possa fazel-o andar como lhe agrade, o que mais facil se lhes torna vista a suppressão do artigo 6.º

O 10.º estipulava que os autos teriam, no interior, a tabella dos preços e que o conductor devia da-la sempre ao passageiro que a exigisse.

Ficam tambem livres de nada d'isto fazerem.

Está bem; levem o preço que quizerem, manda a auditoria.

O 12.º finalmente fixava os sitios para praças de autos de aluguer, e entre ellas a Avenida da Liberdade ao centro da rua central.

Ficou annullado.

Mas veja-se como as sentenças d'este tribunal são ponderadas: o artigo 13.º ficou de pé; e como elle determinou que, na Avenida, os carros que partirem para o Norte deverão tomar a rua transversal que fique na sua frente, os carros estando nos espaços entre os talhões terão sempre que a atravessar rua central para seguirem para o norte.

Os abalroamentos e os atropelamentos de pessoas que sobem ou descem a rua central vão ser diarios. Mas a auditoria não quer saber d'isso.

A Camara vae recorrer para o Supremo Tribunal Administrativo, e este, estamos certos, lhe dará razão, mandando-a applicar o regulamento completo, e assim os *chauffeurs* só verão a situação agravar-se, porque a Camara, irritada com as exigencias que lhe são feitas, manterá as suas resoluções integralmente.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto da linha férrea de Paialvo a Tomar apresentado pela Camara Municipal de Tomar, está nos termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 2 do corrente, que seja aprovado o mesmo projecto na extensão de 9.284 metros e na importancia de 298.000\$.

Pagos do Governo da República, em 19 de Outubro de 1914.—  
O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

E facil seria chegar a um accordo, se os *chauffeurs* o promovessem por modo menos intransigente.

Aqui fomos procurados ha dias por um dos grevistas, que nos veiu muito correctamente fazer observações sobre o que escrevemos no ultimo numero, as quaes admittimos como o temos feito e fazemos sempre,—e sem favor porque a imprensa tem o dever de acceitar todas as indicações da opinião, embora contrarias á sua, unicamente com a condição de serem feitas com a mesma cortezia com que ella deve tratar aquelles cuja opinião combate.

O referido *chauffeur* veiu dizernos que a classe protestou contra o luxuoso fardamento que se lhes impõe e que, dizem, lhes custaria 40\$00 a 50\$00. Ha talvez exaggero n'esta apreciação do custo; mas em todo o caso ha que attender a que os homens teem que ter dois fatos, porque vulgar é romper-se um, e não podem ficar privados de trabalhar; sae-lhes, pois, carissimo o fardamento, segundo o modelo escolhido.

Estamos certos de que a Camara não deixaria de transigir n'esse ponto, prescindindo das polainas de couro, que são caras e incommodas para serem usadas durante 15 horas seguidas, e modificando o typo do uniforme, de forma a torná-lo mais barato.

Reclamou contra a multa que lhes impõe o art. 9.º quando transitam com a luz posterior apagada.

E' este um ponto difficil de resolver.

O § unico do art. 56.º do actual regulamento para a circulação d'automoveis não é exequivel, porque esta transgressão só é vista pela policia depois do carro ter passado, e com a velocidade que elle leva, a policia teria que correr, que apitar sobre o carro, para o fazer parar e avisar o conductor. Limita-se hoje, portanto, a autoá-lo, mas não o pode avisar d'isso. Resulta, pois, a situação original do conductor ser autoado pela mesma falta, tantas vezes quantos os policias pelos quaes passa.

E' facto que as luzes se apagam muitas vezes com o andamento do carro; mas tambem é certo que podem ir apagadas propositadamente, e que isso não pôde ser admittido, muitos menos n'uma cidade.

Como simples medida de tolerancia só poderia adoptar-se, transitoriamente, a cada participação dos agentes policiaes o conductor ser chamado a explicar o facto, e ficando d'elle nota, só aos reincidentes se applicaria multa.

Tambem nos declarou que foram elles que, no anno passado pediram á Camara a afferição dos taxímetros.

N'este ponto affigura-se-nos que o regulamento é ainda omisso. Não só o appparelho taxímetro deve ser afferido, mas todas as partes do carro que com elle ligam e se conjugam para medir a distancia percorrida. Se um taxímetro afferido for mudado para um carro cujas rodas tenham menor diametro, elle marcará maior percurso do que o realmente feito, porque cada revolução da roda alcança menor distancia.

A um percurso de verificação devem ser obrigados, quinzenalmente pelo menos, todos os vehiculos portadores de appparelhos medidores de percurso; é o meio do publico ter garantias e confiança de que, não é enganado; e muito bem diz a Repartição de Turismo que d'isso só resulta vantagem para os alugadores d'automoveis.

Como está hoje, é impossivel; e o publico, desconfiado de que o exploram, foge de tomar os carros.

Pela que toca a quem isto escreve, temos praticamente verificado que os appparelhos funcionam *à la diable*. N'um trajecto de 2.100 metros temos pago 45, 50, 60 e até 75 centavos que devem corresponder a 3.900 metros.

Com taes modificações do regulamento, por parte da Camara, e um pouco de bom-senso pela dos *chauffeurs*, como o manifestou o que veiu procurar-nos, tudo estaria em bom caminho.

Mas os exigentes entenderam que pelo caminho da auditoria chegavam mais depressa aos seus fins.

Até ver não é tarde.

# Os caminhos de ferro em Portugal

## XIII

Segundo as bases para a adjudicação do contracto das linhas do Norte e Leste, a que nos vinhamos referindo, á empresa concessionaria era concedida a subvenção de 4:500 libras por kilometro do caminho de ferro de Leste e de 5:400 libras por kilometro da linha do Norte, sendo para este fim cada linha dividida em secções e em cada uma d'estas paga em tres prestações: a primeira, logo que estivessem concluidas as obras de arte e movimentos de terra; a segunda, depois de assente a via; e a terceira, em seguida á abertura ao transito publico.

Logo que o concessionario elevasse a 60:000 libras o deposito de 40:000, que tinha feito para ser admittido na licitação, ser-lhe-hia entregue o troço já em exploração até á Ponte de Asseca e as obras existentes para além d'esse ponto. Por aquella parte do caminho de ferro, com todo o material fixo e circulante, edificios e dependencias, receberia o governo 612:000 libras por encontro na subvenção que tinha a pagar pela construcção do resto das linhas; para pagamento das expropriações e obras feitas para deante da Ponte de Asseca, assim como dos trabalhos e reparações executadas, depois da assignatura do contracto provisorio, na parte já explorada, depositaria o concessionario no Banco de Portugal a somma em que essas despesas fossem liquidadas.

Se as Côrtes não approvassem o contracto, essa somma e o deposito das 60:000 libras seriam restituídos a D. José Salamanca, a quem seriam igualmente satisfeitas as despesas por elle feitas para o prolongamento da linha, levando-se em conta a parte da subvenção que houvesse recebido. Se o contracto fosse approved pelas camaras, aquella somma seria logo restituída e o deposito poderia ser levantado em tres prestações eguaes, á medida que o engenheiro fiscal do governo declarasse estarem dispendidas 30, 60, e 90:000 libras em expropriações, obras e material.

A construcção dos dois caminhos de ferro deveria começar em escala proporcional á sua extensão, dentro de um mez, logo que o contracto fosse approved pelo parlamento, e, na mesma escala, continuariam até ao seu acbamento.

O caminho de ferro até á fronteira devia estar em condições de ser aberto ao transito publico, em toda a sua extensão, no prazo de tres annos, a contar do dia em que se comesçassem as obras.

Se o concessionario ou a empresa não elevasse o deposito a 60:000 libras, não comesçasse as obras no prazo marcado, ou depois as não continuasse ou não concluísse, nos termos estipulados, ou se, no caso de desayença, se recusasse a cumprir a decisão dos arbitros, o governo tinha o direito de declarar rescindido o contracto.

Os arbitros, a quem competira resolver todas as questões suscitadas entre o governo e a empresa, sobre a execução do contracto, seriam dois, escolhidos por cada uma das partes, e o quinto, por accordo entre ellas, ou, na falta de accordo, nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

No contracto foram inscriptas mais algumas clausulas, umas relativas a concessões do Estado á empresa, outras á maneira de ser feita a exploração; mas, como pouco differem das que tinham sido ajustadas nos contractos anteriores, de que demos noticia, não as repetiremos agora.

A parte que dizia respeito especialmente a tarifas, veiu a ser alterada, e, por isso, d'ella nos occuparemos quando tratarmos das modificações introduzidas pelo parlamento no contracto que foi objecto d'este artigo.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Transporte de bacalhau para Hespanha em transito por Portugal

Em virtude da Companhia Hespanhola de Madrid a Caceres e a Portugal ter resolvido annullar os preços applicaveis aos transportes de bacalhau secco em fardos procedentes das linhas da Companhia Portuguesa, estabelecidos nas tarifas directas combinadas M. L. n.º 1 e M. L. n.º 1-A de pequena velocidade, a Companhia Portuguesa apresentou ao Governo um projecto de tarifa destinada a attender a esses transportes e cujos preços se ligarão na fronteira de Valencia d'Alcantara á tarifa especial n.º 3 de p. v. que a referida Companhia Hespanhola poz em vigor.

A nova tarifa portugueza que ainda não se acha publicada, mas cuja applicação já foi auctorizada provisoriamente para attender aos transportes em transito, visto que outros se não podem effectuar por se achar prohibida a exportação do bacalhau, estabelece os seguintes preços:

Procedencias de Lisboa, Caes dos Soldados (terra ou mar), Terreiro do Trigo, Entrepasto de Santa-Apolonia, Caes e Entrepasto de Santos (Caes do Sodré), Alcantara (Terra ou Mar), Caes e Entrepasto d'Alcantara, 3\$12 por tonelada;

Figueira, Gaia ou Porto-Campanhã (local ou transito), 4\$42 por tonelada.

Estes preços incluem os direitos de manutenção, desembarque, as sobretaxas correspondentes aos trajectos até á linha do Terreiro do Trigo e aos Caes e Entrepastos do Porto de Lisboa, e o imposto de transito. Não comprehendem nenhuns outros impostos nem os direitos de guia e registo, nem quaesquer despesas com operações aduaneiras e direitos de Alfandega.

A tarifa hespanhola, ligavel a esta, estabelece desde a fronteira de Valencia d'Alcantara os preços seguintes.

Para: Caceres, pesetas 6,35 por tonelada—Cañaverol, 8,25—Navalnoucal, 13,20—Talavera, 16,60—Torrijos 17,95—Bargas, 19,20—Madrid-Delicias ou Empalme, 21,65—Plasencia-Ciudad, 11,45—Béjar, 14,70—Salamanca, 17,70—Zamora, 19,40—Benavente, 20,05—Astorga, 20,25.

Estes preços são também applicaveis ás estações comprehendidas entre duas das indicadas quando convenha ao expedidor.

## Deposito e arrecadação de objectos portateis nas estações do Minho e Douro e Sul e Sueste

Segundo avisos das respectivas Direcções, o § 2.º do art. 7.º da tarifa de Despesas Accessorias dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, e o § 2.º do art. 6.º da dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, são additadas com as seguintes disposições:

Não se acceptam em deposito animaes vivos nem objectos que contenham dinheiro ou valores, explosivos e materias inflammaveis ou perigosas.

No caso de extraviu, a indemnização a pagar pela administração ao depositante não póde ser superior a 5\$00 por volume depositado.

A Administração não póde ser obrigada a conservar em deposito quaesquer volumes por prazo superior a dois mezes. Findo esse prazo poderão ser vendidos em conformidade dos preceitos estabelecidos no art. 113.º da Tarifa geral em vigor.

## Transporte de azeitonas frescas e preparadas

Entram hoje em vigor nas linhas do Sul e Sueste os additamentos á classificação geral de mercadorias e á tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade, em virtude

das quaes as rubricas relativas a azeitonas não curtidas, e de conserva, constantes da classificação geral, são substituidas pelas seguintes.

«Azeitonas preparadas, acondicionadas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro ou barro ou barrilinhos portateis», a que corresponde a 1.ª classe da tarifa geral;

«Azeitonas preparadas em taras não designadas» na rubrica anterior, a que corresponde a 1.ª classe da tarifa geral e a 2.ª serie e preços especiaes B da tarifa 9;

«Azeitonas verdes (frescas)» a que corresponde a 1.ª classe da geral e a 3.ª e preços especiaes B e D da tarifa 9.

## Remessas de grande velocidade em portes a pagar

Deve brevemente entrar em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa uma modificação á tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, em virtude da qual passam a ser acceptas a despacho em portes a pagar á chegada, remessas constituidas pelas seguintes mercadorias designadas nos §§ 2.º e 3.º da referida tarifa.

*Peixe secco—Agua mineral—Batatas—Bebidas gazosas ou refrigerantes—Biscoitos—Bolachas—Café—Cerveja—Manteiga—Ovos e Queijo.*

Estas mesmas disposições serão também applicaveis ás remessas de quaesquer d'aquellas mercadorias effectuadas ao abrigo das tarifas especiaes N. B. n.º 1 de g. r., combinada com a Companhia da Beira Alta e L. N. M. D. n.º 3 bis de g. v. combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

## Transportes internacionaes Differenças de cambio

Com o fim de pôr termo aos importantes prejuizos que está soffrendo com as differenças do cambio a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de publicar um aviso pelo qual o publico é prevenido de que a partir de 5 de Novembro proximo, será cobrada sobre o preço dos transportes internacionaes e com relação ás quantias que tenham de entregar ás companhias estrangeiras, uma sobretaxa correspondente aos prejuizos resultantes da differença de cambio.

Esta disposição que apenas attinge os transportes effectuados ao abrigo de tarifas cujos preços eram calculados pelo cambio ao par, não é extensiva aos realizados ao abrigo das tarifas da serie S. F. e das combinadas com as linhas francezas, tanto de grande como de pequena velocidade, por isso as tarifas já hoje são calculadas ao preço corrente.

As sobretaxas a cobrar serão annunciadas em centavos por meio d'avisos afixados nas estações da Companhia.

## Bilhetes a preços reduzidos de Lisboa-Terreiro do Paço para as estações de Barreiro a Setubal

Em 1 de novembro proximo é novamente posta em vigor a tarifa de passageiros que existia até 8 de agosto ultimo, e que foi suspensa n'esta occasião, á suppressão de comboios.

Os preços são, ida e volta de Lisboa para: Barreiro-A, \$20, \$18, \$13; Lavradio, \$27, \$25, \$17; Alhos Vedros, \$33, \$30, \$22; Moita, \$40, \$35, \$25; Pinhal Novo, \$55, \$46, \$33; Palmella, \$70, \$58, \$41; Setubal, \$86, \$67, \$47.

De Setubal para a Moita, \$47, \$36, \$25, respectivamente em 1.ª, 2.ª e 3.ª classe.

Estes bilhetes são validos só aos domingos e dias feriados.

# Viagens caseiras

## IV

Visita das grutas de Santo Adrião. — Uma riqueza assolapada. — Viajar aos trambolhões. — Um mysterio geologico. — O dialecto mirandez. — Uma cidade triste.

Já dissemos que resolveramos ir ás pedreiras de Santo Adrião no mesmo trem que nos levaria a Miranda.

Este supplemento de percurso paga-se por 2\$00 para duas pessoas, isto é o duplo do que custariam as montadas.

Logo á sahida de Vimioso, o caminho começa a ser mau, com grandes indicações de em breve ser pessimo.

Caminho é um modo de dizer. Ha sitios em que nem este nome merece, por, que tal não ha. Vae-se por qualquer lado e por qualquer terreno, esteja ou não marcado pela passagem d'outros vehiculos ou cavalleiros que, desde tempos passados, nos precederam.

Os cavallos são resistentes, puxam; o cocheiro, pratico, guia-os; o carro, bem equilibrado, não tomba; e nós, decididos a tudo, lá vamos.

Tombo para a direita, baldão para a esquerda; ora a roda salta sobre enormes pedras, ora se enterra em profundas covas; por vezes sobre terreno pedregoso, outras por sobre as leiras e os regos dos campos em cultivo ou por mattagaes bravos, lá vamos andando, como panella atada á cauda de cão.

Doze kilometros é a distancia que nos separa das pedreiras, para os quaes ha que contar com umas boas tres horas de transito.

Os terrenos pertencentes á empresa das minas e pedreiras occupam uma grande area na encosta de dois montes separados por um pequeno ribeiro e servida por um trecho da estrada, em mau estado, de 8 kilometros, de que só nos aproveitamos á volta, porque, para lá, encurtamos o tracto tomando caminhos pessimos, que obrigam a deixar o carro e descer a pé até á pequena planicie onde se acham installadas as casas da administração, os depositos, a officina de serração, hoje paralyzada por se reconhecer ser impossivel continuar a laboração emquanto não houver o caminho de ferro que facilite o transporte e permitta, então a exploração em grande escala.

Felizmente que essa esperança está em via de realização em dois annos proximos, trabalhando-se activamente para o prolongamento da linha de Carviães a Miranda, que deve tambem servir as pedreiras.

Na casa da administração todos os moveis são feitos com bellissimos marmores e alabastros, d'uma finura encantadora. N'uma cama de madeira foram os dois tampos substituidos por laminas d'alabastro amarello d'uma transparencia extraordinaria; uma commoda tem os tampos todos em marmores differentes; uma grande mesa de jantar, de 2 metrós, por 1,40, é feita d'uma só placa de marmore que não inveja as mais bellas das pedreiras de Carvára.

Vae-se d'alli á pedreira «Abelheira», que é subterranea, formando uma gruta bastante extensa em que as formações calcareas se accumularam durante muitos seculos em lindas estalactites e estalagmites que fariam o encanto dos visitantes, e a fortuna dos exploradores, se se expusessem ao publico e o vandalismo não tivesse allí exercido o seu espirito devastador.

Quem, como nós, conhece tantas grutas n'este genero, as de Adelsberg, na Carniola; as de Rochefort, na Belgica; as de Betharram, Padirac e outras em França, que são visitadas annualmente por centenas de milhares de curiosos, cuidadosamente conservadas e constituindo, por isso, uma indubitavel fonte de receita para os seus exploradores, para os caminhos de ferro e serviços de viação que as servem, para os hoteis e restaurantes que se fundam na localidade, não póde ver sem pesar que entre nós se

deixem perder riquezas pelo abandono ao vandalismo estúpido do que a natureza nos dá.

Quasi todas as pontas das concreções calcareas estão quebradas, e apenas resistiram algumas que estão fóra do alcance da bengala ou do cajado destruidor!

Quando o caminho de ferro alli chegar, proseguir-se-ha na exploração, e novas galerias deixarão ver preciosidades apreciaveis; talvez mesmo grandes e valiosas surpresas esperem os emprehendedores.

D'essa montanha passa-se á outra, na outra margem do ribeiro, onde é a gruta dos Ananazes, assim chamada pela configuração que as infiltrações calcareas tomaram, formando um tecto todo de estalactites espheroidas, arroxeadas, que semelham ananazes, ou melhor, quanto a nós, grandes medronhos.

Ha aqui um phenomeno geologico a que não sabemos dar explicação, que só poderá ser achada por um emerito mineralogista.

A meio das formações espheroidaes, ha uma camada de calcareo branco, da espessura de alguns millimetros, que as corta ao mesmo nivel, com um rigor de alinhamento mathematico, não se percebendo como as infiltrações das camadas superiores, tendo formado essa superficie perfeitamente plana, a atravessaram depois para completarem a parte inferior hemispherica, retomando a mesma côr da de cima.

Na apparencia dir-se-hia que os ananazes que pendem da abobada foram cortados, e depois de se lhes applicar uma folha de cartão, a toda a extensão da gruta, de novo se collocaram as metades que se haviam separado de cada um.

Aqui, como na outra, se impõe uma exploração mais profunda e a preparação da gruta para receber visitantes, dando-se-lhe um accesso facil, no exterior, e, lá dentro, preparando caminhos para a visita completa, illuminando todo o subterraneo por electricidade, como se faz nos paizes onde se sabe ganhar dinheiro.

A visita das grutas leva umas, bem empregadas, duas horas, e para os 24 kilometros que ha que percorrer até Miranda, sendo 8 em estrada bastante avariada e 7 em pessimos caminhos, até se chegar ao logar de Malhadas d'onde ha estrada, razoavel, até final destino, ha que contar com 4 a 5 horas.

Preciso é, pois, ter levado algum farnel para uma refeição em caminho, podendo-se tomá-la na casa da administração, que o guarda, muito amavel, e pelas ordens que tem dos proprietarios põe á disposição dos visitantes.

Da gruta dos Ananazes uma pequena subida, a pé, leva-nos á estrada onde o trem nos espera.

Não teem conto as difficuldades que o trem vence n'aquelles sete kilometros de caminho. Os passageiros são agitados em todos os sentidos pelos saltos que o trem dá, ora sobre pedras, ora mettendo as rodas em barrancos profundos de onde os possantes cavallos o arrancam com efforço.

A uns 2 kilometros passa-se a aldeia de Genizio, unica que se encontra até Malhadas. Os terrenos a um e outro lado são, em geral, baldios, os panoramas pouco interessantes.

Uma nuvem de melancholia paira sobre todos aquelles valles; os raros transeuntes que encontramos fallam ao nosso cocheiro n'uma linguagem que não percebemos, mas que sabemos ser o dialecto mirandez.

Sempre, porém, que pretendemos apreciá-lo elles passam a fallar portuguez. E' porque se acanham de fallar a sua lingua especial, ou porque são ciosos d'ella e não querem desvendar o seu caracteristico aos extranhos? Parece-nos que é este o motivo.

Ao que fomos vendo, afinal, o mirandez é um mixto de portuguez e hespanhol, como se encontra vulgarmente em todas as povoações raianas; apenas um pouco mais accentuado alli.

A segunda pessoa do plural é a forma vulgar de tratamento, e a accentuação castelhana resalta a cada passo.

*Faça favor diz-se á vós;* ao almoço ouvimos chamar *almerço* que bem parece o *almuerzo* hespanhol.

Afinal entra-se na estrada, e meia hora depois começa o nosso cocheiro a apontar-nos, ao longe, um ponto quadrangular que se desenha no horizonte. É a torre de menagem do velho castello de Miranda, que em 9 de maio de 1762, foi destruido por uma explosão de mais de mil e quinhentas arrobas de pólvora.

Tão grande foi o desastre que, disse-o um chronista, nunca mais houve alegria em Miranda.

Parece que teve razão.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**A Publicidade.**—*Conferencia do sr. Raul Caldevilla no Atheneu Commercial do Porto.*—N'uma edição esmerada e elegante que nos foi offerecida com uma dedicatória, carinhosa e immerecida, publicou-se este estudo, o 3.º da collecção de estudos commerciaes a que o sr. Caldevilla se tem dedicado com uma actividade e um sentimento modernista e invulgar entre nós.

Tratou o illustre conferente da publicidade sob as diversas formas por que o industrial, o commerciante, devem fazê-la, e a fazem na Europa e na America, fazendo fluentes e a miúdo espirituosas demonstrações do seu confronto, como nos seguintes trechos que transcrevemos:

«A publicidade americana offerece a technica progressiva, não obstante inferior aos princípios fundamentaes em que aquella publicidade é deveras superior á dos demais povos. A rigor, vale muito mais pelo arrojo do que pela realização positiva no sentido de captar o cliente. Comtudo, é ainda a melhor — porque se evidencia deveras; porque, pelo menos, empolga.

A technica impropria, ou por demasia de decoração, ou por falta de elemento incisivo, ou por acanhamento demasiado, é a que mais orienta a publicidade nos centros commerciaes que não pertencem á America do Norte e principalmente aquelles que são entranhadamente latinos.

É facil é notá-la: o commerciante fecha-se n'uma redoma que tem por fóra um rotulo mimoso... á espera de que o publico, notando aquella immobilidade augusta annunciada por um papeliinho colorido, bata com os nós dos dedos no crystal da redoma e pergunte... a que horas pôde fazer negocio com o engommado e espartilhado recluso, adormecido na sua poltrona.

Esta publicidade tem medo de informar: limita-se a esperar que a advinhem, que a procurem, porque ella decerto não procura ninguém, conta com probabilidades, sendo a principal a de ser vista, e, ás vezes, decifrada por quem... não tem que fazer, ou se dedica excepcionalmente ao estudo repousado de inoffensivas charadas.

É uma publicidade *boa-pessoa*, inimiga de ruidos que julga escandalos, vestida de ponto em branco e ainda de liteira para não atropelar os transeuntes. Não descalça nunca as luvas, nem deixa a sobrecasaca antiga e, se nota ser fitada por uma curiosidade forte, corre os cortinados e esconde-se, com interessante pudor, dentro do coche da Rotina.

Esta publicidade é ainda predominante nos centros commerciaes europeus, embora o meio a cada passo a desconsidere como inefficaz e mesquinha, impondo-lhe progressos radicaes. Porque, afinal, a conveniente publicidade estuda sempre o terreno, adapta-se corajosa e intelligentemente a elle, melhorando-o mesmo, e não se acorrenta apenas á visão dos horizontes vulgares».

A respeito da publicidade na America não esqueceremos um facto que presenceámos em Nova-York.

Um lojista, para chamar a attenção para os botões de collarinho que vendia, poz na vidraça um boneco, de cara tristonha, como que apoquentado por não poder abotoar o collarinho com os botões vulgares.

O publico pouco reparava no mono e menos entrava a comprar botões.

O commerciante lembrou-se então de substituir o boneco pela figura animada. Poz de pé dentro da vidraça, um homem de carne e osso, bem vestido, elegante, fiuo, que durante algumas horas por dia fazia incessantemente reclamo.

Mettia nas casas da golia da camisa um botão dos vulgares e exforçava-se por abotoar n'elle o collarinho postiço, sem o conseguir, fazendo esgares que divertiam a multidão boquiaberta que se acotovellava deante da montra.

Depois, desistindo desesperado de conseguir o seu fim, tirava o botão e arremessava-o fóra, tendo o cuidado de o atirar contra o vidro para mais chamar a attenção, substituindo-o por outro dos que se vendiam na loja.

Rapidamente o collarinho ficava abotoado sem custo, e o homem, sorrindo, mostrava ao publico o pequeno botão que, segundo um letreiro que estava na vidraça, só alli se vendia e custava 5 centavos.

E dos que assistiam a esta scena muda mas suggestiva, muitos entravam immediatamente a comprar o botãozinho que os livrava de incommodos e demoras ao fazer a *toilette*.

Definindo as virtudes da publicidade, disse o Sr. Caldevilla:

É que a publicidade penetra invencivelmente em toda a parte. No bom cartaz interessa tanto o antigo freguez como cria clientela nova, e não prefere nem classes, em localidades, nem costumes. Por meio do cartaz bem feito e do annuncio technicamente bem realzado, infiltra-se nas multidões das grandes cidades, vóa ao coração das fabricas, surprehende e elucida o camponez, informa o proprio misanthropo que vive na sua herdade, entregue aos soffrimentos e á solidão. Vae connosco nos electricos, nos comboios, nas diligencias, nos vapores. Impõe-se-nos nos atrios e nas salas dos hoteis e restaurantes, em objectos de uso constante, nas paredes dos edificios, quando dobramos uma esquina, quando visitamos um amigo, quando vamos ao theatro, ao cinema, a um passeio no campo, a qualquer parte, finalmente.

Como modesta circular, colhe encomendas dispensando a custosa intervenção do caixeiro-viajante, que não pôde percorrer todas as distancias, nem todas as regiões, sem um dispendio que representaria a perda total dos lucros.

É isto não quer dizer que as empresas commerciaes devam tambem prescindir dos seus auxiliares regionaes e locaes.

A publicidade supplantou quasi completamente o viajante, e com razão. É isto é tanto mais verdadeiro quanto é certo que o viajante sem propaganda não pôde fazer aquelles grandes negocios a que todos aspiram.

O cartaz, o annuncio, a circular fallam mais depressa e mais economicamente a todo o publico, sem que este publico possa evitar quem o chamma tão suggestivamente.

Foi a conferencia, como se vê, um estudo da mais larga importancia commercial, realizado, de uma forma brilhante, por um pratico da mais provada competencia.

**Almanach Bertrand**, por *Fernandes Costa*, edição das livrarias Aillaud e Bertrand, de Lisboa e Paris, e Francisco Alves, do Rio de Janeiro, 16.º anno, 1915.—Appareceu á venda e foi-nos offerecido, mais este livro da collecção que ha quinze annos se publica e que todos os annos faz as delicias dos seus leitores.

É realmente uma obra originalmente organizada e que revela uma aptidão especial do seu coordenador.

Por toda ella se desenha um tal cuidado na escolha dos assumptos, na applicação das gravuras, na finura dos conceitos, no interesse dos pequenos trechos, das espirituosas anedotas, nos complicados problemas, que a leitura se torna, a um tempo, facil e instructiva, interessante e variada, como não é vulgar encontrar n'outras publicações congeneres, mesmo nos grandes paizes.

Percorrendo as suas cerca de 400 paginas fica-se impressionado com a somma de trabalho, de bom criterio, de applicação minuciosa que é precisa para se produzir um repertorio de mil coisas differentes, variadas, dando-lhes tão bem achada, tão attrahente disposição.

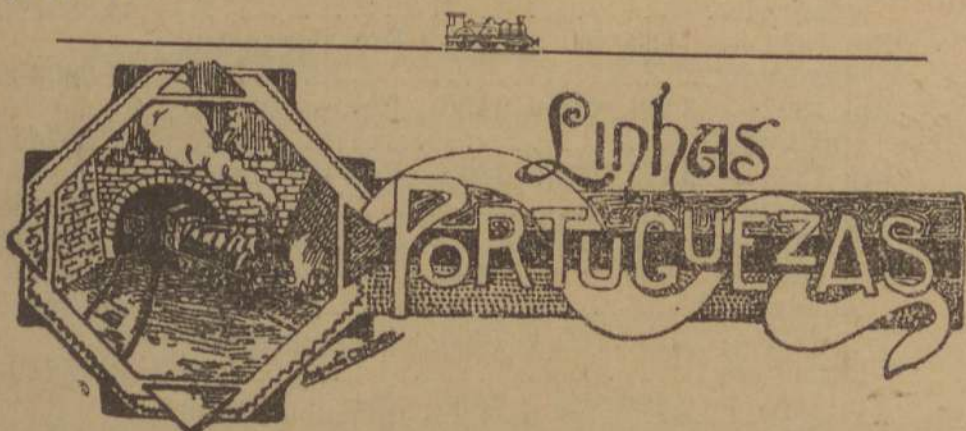
Mesmo no trabalho de composição e paginação, se vê que a mão do artista collaborou efficazmente com o escriptor. Só assim se consegue que em cada pagina haja uma especial arrumação do texto com as gravuras, sendo estas sempre de differentes dimensões ou feitios que obrigam a difficil accommodação d'aquelle.

Chega a ser singular este livrinho.

Como nota curiosa citemos que ao pé de cada uma das

400 paginas ha sempre uma maxima, um proverbio, um conceito moral por vezes mordaz, ironico, mas sempre criterioso; por todo o livro outras ha em numero não inferior; são portanto 800 maximas, e sabido que os volumes publicados são já 16, pasma-se de que contenham 12.000 d'estes pequenos pensamentos.

E' um livrinho encantador, não nos cansamos de repeti-lo.



**Minho e Douro** — Vae por estes dias ser presente ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, o projecto do traçado de Moure a Chaves, na extensão de 7 kilometros. O novo traçado é pela margem esquerda do Tamega, para evitar duas pontes sobre este rio, uma antes e outra depois de Chaves, no prolongamento á fronteira, fazendo-se assim uma grande economia.

Este assumpto foi já tratado na *Gazeta* nos n.ºs 535 de 1 de abril de 1910, e 558 de 16 de março de 1911.

Na linha em construção, de Vidago a Chaves, haverá apenas 2 apeadeiros, um o de Paranhos junto á povoação de Villarinho das Paranhos e outro proximo de Moure, que se denominará Tamega, por ser este o ponto onde a linha mais se aproxima d'este rio.

A construção do troço, que se vae submeter ao Conselho, parece que será por administração directa, para assim se dar mais rapido andamento aos trabalhos, e poder a linha Vidago-Chaves abrir á exploração no 2.º semestre de 1915.

**Penafiel á Lixa.** — Esta companhia conta inaugurar no dia 8 do corrente o 1.º troço da linha de Entre-os-Rios, comprehendido entre Penafiel-Cidade e Calçada, na extensão de 8 kilometros; o 2.º troço de Calçada a Torre, será inaugurado em fins de dezembro, e o 3.º da Torre á ponte de Entre-os-Rios em Fevereiro do anno proximo.

**Povoa a Famalicão.** — Parece que esta companhia vae proceder ao prolongamento da linha da Povoa a Espozende.

**Gaia a Cavaco.** — Foi requerida a concessão de uma linha de via larga ligando a estação de Villa Nova de Gaia ao lugar do Cavaco, ponto muito importante na margem esquerda do Douro.

**Lourenço-Marques.** — O Governo Geral da Provincia de Moçambique nomeou uma comissão, para apresentar um projecto de reorganização completa dos serviços do caminho de ferro e porto de Lourenço Marques, que possa satisfazer as suas necessidades actuaes e proximas.



Hespanha

As despesas de exploração da linha de Sevilha-Alcalá-Carmena foram de 318.072 pesetas, com augmento de 4.243 pesetas sobre o exercicio anterior. O passivo d'esta companhia está representado como segue: juros varios, 1.338.500 pesetas; pagamentos a effectuar 681.260 pesetas e contas credoras 1.566.142 pesetas.

O Ministro do Fomento hespanhol recebeu uma numerosa comissão de Almeria que lhe expoz a angustiosa situação em

que se encontram os operarios d'aquella provincia, pela falta absoluta de trabalho.

Os commissionados indicaram ao ministro que um dos meios que haveria para resolver a crise do trabalho por que passa a provincia, seria que pelo ministerio se deliberasse a construção immediata do caminho de ferro estrategico de Zurgena O ministro. prometteu o estudo do assumpto.

## Electrificação das vias ferreas

Ha bastante tempo que está sendo objecto de numerosas discussões a questão da preferencia entre a corrente continua de alta tensão e a corrente monophasica, para a electrificação das grandes vias ferreas, e para demonstrar a superioridade d'aquella sobre a segunda, publicou o Sr. Aremtroug; engenheiro chefe do serviço de material e tracção da *General Electric C.º*, um extenso trabalho na *Revista de Obras Publicas*, de Madrid.

Em primeiro lugar, o auctor do citado trabalho cita uma lista de 28 installações electrificadas com corrente monophasica, durante os annos de 1904 a 1911; d'este numero, nove explorações abandonaram posteriormente a corrente monophasica, primitivamente escolhida, para adoptar a corrente continua.

Mas, enquanto a corrente monophasica era utilizada em ampla escala, a extensão até 1.200 volts da tensão continua realizava-se no decorrer de 1907, no *Indianapolis Louisville Traction Railway*.

Actualmente, as linhas electrificadas com corrente continua de alta tensão (até 1.200 volts) são já, nos Estados Unidos e no Canada, em numero de trinta.

As razões que levaram a prescindir-se pouco a pouco do motor monophasico e a preferir o continuo, subsistem quando se trata exclusivamente do problema da grande tracção em linhas importantes de caminhos de ferro, e as installações mais recentes d'este genero foram feitas com corrente continua de alta tensão (2.400 volts).

Uma installação muito moderna, a do *Norfolk and Western Railway*, é uma applicação do *Split phase system*, que é constituído por um abastecimento monophasico, uma transformação de phase de monophasica em triphasica e o emprego de motores de inducção triphasicos. O rendimento d'este systema não é superior a 73 %, ao passo que o de uma locomotiva de corrente continua a 2.400 volts, attinge 84 %.

No caso do *Split phase system*, é requisito indispensavel ter um torneado rigoroso no mesmo diametro das rodas motoras, pois, de contrario, existem grandes desigualdades de par, em vista do deslizamento debil dos motores.

Uma differença de 4 % produz perturbações inadmissiveis. As dimensões de duas locomotoras da mesma potencia, uma de corrente continua a 2.400 volts, outra adaptada ao *Split phase system*, são muito differentes, sendo consideravel a vantagem offerecida pela locomotora de corrente continua, cujo aperfeçoamento, que hoje já é muito importante, dos polos de commutação, faz com que o seu emprego seja dos mais praticos e dos mais seguros; com a corrente continua torna-se muito facil a applicação do systema a unidades multiplas dos tractores, bem como o emprego de um terceiro carril.

## 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 644)

### Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1913 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

**Fundo de reserva especial**

Este fundo de reserva está constituído como segue:

Deduções segundo alinea b) do Artigo 61.º dos Estatutos..... 51.531\$88

Deduções segundo alinea c) do referido Artigo:

Em 1899.....	8.440\$38,7		
Em 1900.....	29.990\$30		
Em 1901.....	42.474\$84,8		
Em 1902.....	62.341\$88,4		
Em 1903.....	56.752\$58,1	200.000\$00	251.531\$88

Producto de vendas:

*Immoveis:*

Em Lisboa — Nos exercicios anteriores..... 13.326\$01,3

*Titulos:*

1.446 Accções da Soc.º de Madrid - Caceres-Portugal — Nos exercicios anteriores..... 13.075\$45,6 26.401\$46,9

Juros de 2.100 Obrigações da Companhia do Mondego..... 28.350\$00

Juros dos depositos em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 7 de Abril de 1913:

£ 10,815-5-6 ao cambio do par 48.668\$74,4 103.420\$21

Somma—Escudos..... 354.952\$09

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

£ 3.408-14- 4 a 4\$50.....	15.339\$22,4
» 655- 1-11 » 4\$52,879688..	2.966\$79,6
» 608-18- 6 » 4\$57,6877.....	2.786\$97,5
» 268- 8-11 » 4\$65,4545..	1.249\$49
» 52-13- 9 » 4\$70,05.....	247\$65,6
» 1.290- 6-10 » 4\$70,5882....	6.072\$19,5
» 1.090- 4- 3 » 4\$71,1656....	5.136\$70,4
» 0- 9- 8 » 4\$85.....	3\$34,7
» 484-16- 1 » 4\$87,3096446..	2.362\$50
» 478-13- 1 » 4\$93,573264..	2.362\$50
» 59- 0- 0 » 4\$98.....	293\$82
» 280-10-11 » 5\$05,2631....	1.417\$50
» 1.120-14- 3 » 5\$05,9286....	5.670\$00
» 26- 6-10 » 5\$05,928853..	133\$27,6
» 465-14- 8 » 5\$07,2653....	2.362\$50
» 1.777- 8- 0 » 5\$33.....	9.473\$54
» 2.000- 0- 0 » 5\$37.....	10.740\$00
» 4.235-12- 6 » 5\$39,3253....	22.843\$80,6
» 2.000- 0- 0 » 5\$40.....	10.800\$00
» 10.000- 0- 0 » 5\$51.....	55.100\$00
» 500- 0- 0 » 5\$57,5.....	2.785\$50
» 9.250- 0- 0 » 5\$58,5.....	51.661\$25
» 1- 0- 0 » 5\$59,5.....	5\$59,5
» 8- 0- 0 » 5\$60.....	44\$80
» 791-13- 4 » 5\$64,7058....	4.465\$00
» 1.749- 0- 0 » 5\$69.....	9.951\$81
» 7.000-10- 0 » 5\$87.....	41.092\$93,3
» 3.232- 0- 0 » 6\$19.....	20.006\$08
» 1.500- 0- 0 » 6\$25.....	9.375\$00
» 1.500- 0- 0 » 6\$29.....	9.435\$00
» 15-10- 0 » 6\$29,4.....	97\$55
Som. £ 55.851- 7-10 que custaram...	306.283\$34,9

A mesma quantidade Lbs. ao cambio do par..... 251.331\$25,9

Diferença de cambio..... 54.952\$09

Totalidade da reserva em 31 de Dezembro de 1913:

Em ouro Lbs. 66.666-13-4 ao cambio do par.... 300.000\$00

**Fundo de reserva ordinario**

Não teve movimento de 1913 este fundo de reserva, continuando portanto a sua importancia a ser de Escudos..... 6.543\$69,4

**Prejuizos por differença de cambio**

No anno de 1913 augmentou a differença cambial, relativamente por comparação com o anno anterior, como claramente mostram os numeros abaixo indicados:

Em 1912.....	133.267\$69,8
Em 1914.....	214.051\$22,6
Diferença para mais em 1913.....	80.783\$52,8

**Factos geraes**

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1913:

Em 1895 — 14.960, m² 00 a 3\$00 Esc. por metro quadrado.....	44.880\$00
Em 1896 — 450, m² 00 a 2\$22,2 Esc. por metro quadrado.....	1.000\$00
Em 1897 — 3.491, m² 25 a 6\$00 Esc. por metro quadrado.....	20.947\$50
Em 1898 — 2.416, m² 57 a 6\$00 Esc. por metro quadrado.....	14.499\$42
Em 1898 — 223, m² 18 por.....	300\$58
Em 1899 — 1.089, m² 91 a 6\$00 Esc. por metro quadrado.....	6.539\$46
Em 1899 — 2.250, m² 00 a 7\$00 Esc. por metro quadrado.....	15.750\$00
Em 1901 — 2.290, m² 25 a 7\$00 Esc. por metro quadrado.....	16.031\$75
Em 1902 — 3.300, m² 00 a 7\$00 Esc. por metro quadrado.....	23.100\$00
Em 1907 — 3.736, m² 71 a 6\$00 Esc. por metro quadrado.....	22.420\$26
Em 1908 — 6.432, m² 28 a 8\$50 Esc. por metro quadrado.....	54.674\$38
Em 1908 — 26, m² 42 a 6\$00 Esc. por metro quadro.....	158\$52
Em 1911 — 1.018, m² 73 a 7\$00 Esc. por metro quadrado.....	7.131\$11
Em 1913 — 2.000 m² 00 a 8\$50 Esc. por metro quadrado.....	(a) 17.000\$00
Totales..... 43.685, m² 30.....	Escudos 244.432\$98

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (serie unica), no valor de..... 1.000\$00

Comprámos em 1897 — para serem amortizadas, 200 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... 18.918\$19,3

Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (serie unica), por..... 98\$66

Comprámos em 1900 — 437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por..... 45.522\$29,7

Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4 % de 1.º grau e 461 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 38.360\$74,4

Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4 % de 1.º grau e 388 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 39.143\$19,4

Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4 % de 1.º grau e 207 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 22.572\$02,6

Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4 % de 1.º grau e 124 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 13.820\$70,5

Comprámos em 1909 — 184 obrigações de 4 % de 1.º grau e 369 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 40.837\$84,2

Comprámos em 1911 — 29 obrigações de 4 % de 1.º grau e 71 obrigações de 4 % de 2.º grau, por..... 7.122\$78,8

Total das obrigações {1.452 de 4 % de 1.º grau} por..... 227.396\$44,9  
adquiridas {1.648 de 4 % de 2.º grau}

Resta applicar, em 31 de Dezembro de 1913, a verba de Escudos..... 17.036\$53,4

Somma igual..... Escudos 244.432\$98

(Continua)

(a) A somma de 17 contos que recebemos da venda de terrenos feito ás «Companhias Reunidas Gaz e Electricidade» por escriptura de 24 de Dezembro de 1913, só começou a ser applicada á compra d'obrigações de 4 % da nossa Companhia em Janeiro de 1914.

**ARREMAÇÕES**

**Caminhos de Ferro do Estado**

**DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE**

**Construcção do ramal de Portimão a Lagos**

No dia 3 de Novembro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construcção de uma ponte de beton de cimento-armado, sobre a ribeira de Bensafrim, na estrada

d'acesso á estação de Lagos, no ramal de Portimão a Lagos. A base de licitação é de 4.200\$00 escudos e o depósito provisorio, na importancia de 105\$00, deve ser feito até ás 10 horas do dia 2 do referido mez.

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, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

### Construção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 17 de Novembro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construção de uma ponte de beton de cimento armado, sobre a ribeira de Bensafim, na estrada d'acesso á estação de Lagos, no ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 4.800\$00 escudos, e o depósito provisorio, na importancia de 105\$00, deve ser feito até ás 15 horas do dia 16 do referido mez.

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, Lisboa, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

### Construção da linha d'Evora a Reguengos

No dia 18 de Novembro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de dois tramos metallicos *ow-string*, com 26<sup>m</sup>,0 entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira do Degêbe, da secção de Evora a Reguengos da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 8.689\$00 e o depósito provisorio, que pode ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 17 do referido mez, é de 217\$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, na sede da secção em Evora e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, dos 10 ás 16 horas.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

### Venda de barris

No dia 2 de Novembro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 3.400 barris servidos a oleos diversos.

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

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

### Fornecimento de coke para fundição

No dia 2 de Novembro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 450 toneladas de carvão de coke para fundição.

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

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

### Fornecimento de cordas para vagões

No dia 2 de Novembro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.000 cordas para vagões.

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

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

### Venda de crina animal

No dia 9 de Novembro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 893 kilos de crina branca e 7.419 kilos de crina preta.

Esta crina poderá ser vista nas Officinas Geraes da Companhia, em Lisboa, das 7 ás 11 1/2 e das 14 ás 17.

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

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 21 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Amortização do 1.º semestre de 1914

Relação numerica de 1:160 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau:

N.ºs	2.732 a	2.751	2.753 a	2.757	2.811 a	2.830
2.836 a	2.844	2.850	3.658	3.980	4.748 a	4.753
10.064	10.332	10.614 a	10.616	11.654	11.669	11.670
13.040	13.250	13.578	13.614	14.212 a	14.215	15.983
17.187 a	17.190	17.193	17.387	18.768	18.771	18.772
19.327	25.624	25.627	27.041	27.409	27.410	29.412 a
29.415	30.394 a	30.398	30.445	30.444	32.155	32.541
34.282 a	34.285	34.551	34.888	34.920	35.406	36.456 a
36.462	36.969	37.238 a	37.248	39.813	39.814	39.865
41.277 a	41.282	41.699	42.217	42.425	42.637 a	42.641
43.054	43.082	43.442	43.942	44.140	44.977	47.166 a
47.177	47.679	47.680	48.580	48.581	48.617 a	48.619
49.068	49.880	52.180	53.623 a	53.633	54.540 a	54.545
54.547	54.847	55.573	56.065	56.199	57.014 a	57.020
57.514 a	57.516	57.554 a	57.558	57.864	58.252 a	58.254
58.281	58.875	59.657	59.806	67.721	68.414	70.398
70.399	72.075	72.076	72.327	73.218	73.219	80.272
82.149	82.150	84.592 a	84.595	84.597	85.544 a	85.547
85.565	85.566	86.464 a	86.469	140.279	140.490	141.536
141.637	142.068	142.069	142.126 a	142.135	142.306 a	142.309
143.250	143.546	145.432 a	145.434	146.075	146.745	147.316
147.472	148.150 a	148.152	148.670	153.607	153.900	154.393
165.157	166.407 a	166.409	166.949 a	166.951	166.972	166.973
169.637	170.999	171.032 a	171.045	171.232	173.012 a	173.019
174.845	175.229 a	175.231	175.915	175.916	175.991	176.526
176.726	176.831	176.833	176.836	176.839	178.831	179.627
180.681 a	180.683	181.034	181.572	184.544	184.545	184.743 a
184.745	189.914	191.517	192.234	192.348 a	192.350	192.354
193.830 a	193.835	193.845 a	193.852	194.108	194.128	194.142
194.679	196.245	196.246	199.277	200.484 a	200.490	200.921 a
200.923	202.961 a	202.965	205.833	206.098	207.254	209.744 a
209.752	209.787	209.792	211.136 a	211.140	211.295 a	211.309
211.343 a	211.347	211.384 a	211.393	215.593 a	215.595	216.161
216.914 a	216.916	217.924	219.388 a	219.390	219.793	219.794
220.304	220.425	220.753	220.778	224.589 a	224.598	224.609 a
224.611	225.210 a	225.214	225.488	226.526	226.860	226.867
226.868	226.904	226.905	227.296	227.608 a	227.610	228.180 a
228.184	228.426	228.670	229.197 a	229.199	231.791	231.992
232.366	232.448	232.680 a	232.682	232.923 a	232.925	233.116 a
233.119	233.314	233.315	234.223 a	234.226	234.799 a	234.810
235.591 a	235.593	235.923	236.653	237.364	238.067	238.290 a
238.293	239.572 a	239.581	241.048 a	241.052	241.354	241.355
244.018 a	244.021	244.412 a	244.414	244.417	245.046	245.355
245.364	245.365	246.695	246.696	246.915	247.793	249.288 a
249.290	249.452	249.453	249.764	249.856	249.857	249.926
249.927	249.930	250.813	251.429 a	251.431	252.149 a	252.152
252.832	252.984	253.077	253.078	253.684	254.360	255.791 a
255.795	256.051 a	256.054	256.732	257.419 a	257.423	257.444 a
257.453	257.455	257.458 a	257.478	258.375 a	258.382	260.736
260.737	260.861	261.224 a	261.233	261.377	263.443 a	263.445

266.473	267.452 a	267.476	267.618	269.110	270.127	271.962
271.963	271.984	271.985	273.153 a	273.155	273.187	273.461 a
273.468	273.475 a	273.482	276.746 a	276.748	276.751	267.408 a
277.411	278.446 a	278.451	280.371	280.372	280.730	280.743
280.935	281.616	281.617	283.793	286.480	286.481	286.970
286.994	287.244 a	287.264	287.291 a	287.293	287.553	287.868
288.188	289.603	290.780	291.211 a	291.213	291.653	292.564 a
292.566	294.895	294.902 a	294.905	295.864 a	295.866	295.888
300.502	300.505	301.278	301.916 a	301.921	303.390	303.391
304.563	305.892	305.948 a	305.950	306.473	307.917	310.491
310.492	311.998	312.949	312.950	313.830 a	313.832	314.516
314.867	315.528 a	315.530	316.386	316.690	317.193	317.920
317.951	319.471	320.319	320.320	320.597	320.598	321.856
323.500	324.206 a	324.208	324.821	324.822	325.203	325.622
326.672	326.673	326.831	326.832	327.239 a	327.244	327.253 a
327.255	327.448	327.444 a	327.448	327.451	327.459	327.544
327.710	327.710	327.826	328.289	329.285	331.813 a	331.815
331.820 a	331.822	332.017	333.666	335.626 a	335.628	335.894
335.895	336.447	336.473	338.614	339.179	339.355	339.700 a
339.747	340.010	340.083	340.555	342.609 a	342.611	342.698
342.699	347.876	348.767 a	348.770	349.186	349.187	349.201
349.202	349.474 a	349.478	349.548 a	349.556	349.627 a	349.629
351.216	351.217	351.219	351.220	352.619	352.702	352.703
352.924 a	352.926	353.108 a	353.111	354.025 a	354.027	354.584
357.095	357.255	357.526	357.527	358.081	358.277 a	358.282
358.694 a	358.697	358.749	358.750	358.826	360.677 a	360.680
360.758 a	360.763	361.105	361.338	361.339	361.441 a	361.450
364.011 a	364.014	364.126 a	364.128	364.352 a	364.354	364.621
364.856	366.186	366.187	367.032	367.133	367.134	367.212 a
367.221	367.948 a	367.951	368.735	368.736	369.243 a	369.247
369.546	370.902	372.103 a	372.105	372.107 a	372.112	372.120
372.121	372.994	374.135	374.136	374.236	375.040 a	375.059
375.121 a	375.135	375.239	376.761	376.778	377.211	378.126
378.723	378.724	378.876	378.966	380.440	381.332	382.734
383.233	384.309	384.310	385.776 a	385.779	386.407	386.408
386.784 a	386.787	386.828 a	386.833	387.260	387.261	387.533
387.896	388.951 a	388.954	388.960.			

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 41 e seguintes:

Relação numerica de 89 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau:

N.ºs	4.376	4.377	4.967	5.466	6.483	6.927
6.932	6.934	6.947	8.169	8.170	10.838	11.945 a
11.948	15.201	15.380	15.498	18.375 a	18.378	18.588
18.672 a	15.677	18.680 a	18.687	18.723	10.174	19.449
23.096 a	23.098	25.780	26.296 a	26.299	26.786	26.787
26.813 a	26.817	27.695 a	27.697	28.685	28.848 a	28.850
31.193	31.505	32.090	32.512 a	32.524	32.556 a	32.556
32.590	32.591.					

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 41 e seguintes.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Outubro de 1914.

A questão cambial é hoje a mais importante da nossa praça. Evidentemente, quando se contraem empréstimos externos, ou quando se faz uma larga exportação de productos do paiz, melhoram os cambios.

Se mais cedo não se manifestou entre nós o argumento do premio do ouro, foi devido a importarmos, por longo tempo, alguns milhares de contos annuaes n'este metal, provenientes de diversos empréstimos. E continuariamos assim durante largo periodo, se não fossem as providencias financeiras que de ha tempo se teem adoptado.

Melhorar os cambios pelo simples effeito da constituição de uma Junta Reguladora de Cambios, para o affirmar é mister contar muito com a ignorancia publica, ou desconhecer perfeitamente a natureza essencial d'este factor economico e a licção da nossa propria experiencia.

O cambio, ou melhor o *premio do ouro* é um phenomeno economico interno, que provem de causas e circumstancias nacionaes.

E' principalmente a relação entre a importação e a exportação do ouro, que regula o respectivo premio, ou, o que é o mesmo, significa o cambio; ora, esta relação é um facto nacional de ordem interna, que só o proprio paiz interessado pôde modificar.

Affirmar-se-ha, sem duvida, que a confiança publica tende a melhorar os cambios, porque, existindo essa confiança, o ouro não se retrahê, nem se nega com tanta pertinacia; mas, essa confiança publica provem de radicaes transformações no systema de administração, creando os desequilibrios financeiros.

Não attingindo a Junta Reguladora de Cambios o objectivo para que foi creada, consta nos meios financeiros que será proximamente dissolvida.

A missão d'esta Junta é, de facto, difficil, desde que tenta fixar

uma taxa de transacções sem possuir elementos indispensaveis para a effectivar; sendo até certo que se não teem respeitado as suas resoluções.

Os cambios aggrava ram-se consideravelmente, e as transacções effectuadas fizeram baixar a divisa Londres a 37, nada podendo a Junta cantra o mutuo, visto o vendedor não estar disposto a ceder cambias por preços indicados pela referida Junta.

Uma das nossas mais importantes empresas, tendo ha dias que adquirir uma grassa somma em libras só a obteve áquella taxa.

\*

**Consolidação dos juros da Divida Brasileira.** — O Governo dos Estados Unidos do Brasil resolveu consolidar os juros da Divida Externa do Brasil de 3 annos, de Agosto de 1914 a 31 de Julho de 1917, inclusivo. (Funding Bonds) de 5 % até £, 15.000.000.

A consolidação incidirá sobre os seguintes empréstimos:

4 1/2 % 1883	4 % R'way Guarantees Rescission
4 1/2 % 1888	5 % Lloyd Brasileiro
4 % 1889	4 % " "
5 % 1895	4 % 1911
5 % 1906	5 % 1908/9
4 % 1910	4 % 1910 (Goyaz R'way)
4 % 1911	4 % 1911 (Viação Bahiana)
5 % 1913	5 % 1909 (Recife Port)

O resgate dos empréstimos acima indicados bem como o de 5 % 1903, serão suspensso por 13 annos, desde 1 de Agosto de 1914.

Os possuidores dos titulos do empréstimo 4 % 1911, na importancia de £ 117.700 que foram sorteados, para amortização em 1 de Setembro 1914, e que não forem pagos, receberão a quantia equivalente em Funding Bond de 5 % em troca dos mesmos.

Os titulos serão garantidos pelos rendimentos da Alfandega do Rio de Janeiro, sobre o qual terão a segunda hypotheca, constituindo a primeira a garantia do empréstimo 5 % 1898 Funding.

A presente emissão também será garantida pelos rendimentos das Alfandegas dos outros portos da União, se a Renda da do Rio fôr em qualquer epocha insufficiente e são livres de todos os impostos Brazizeiros.

Os titulos serão ao portador, sendo as fracções de £ 20, 100, 500 e 1000 com coupons, trimestraes pagaveis em Novembro, Fevereiro, Maio e Agosto, em ouro, em Londres, Paris, Amsterdam e Bruxellas.

Os titulos serão amortizados por um fundo accumulativo de 1 1/2 % por anno, para ser applicado trimestralmente na compra de titulos quando o preço estiver abaixo do par e por sorteio quando estiver ao par ou acima. A amortização começará em 1 de Agosto de 1927, mas o governo reserva-se o direito de resgatar o empréstimo ao par ou em qualquer epocha.

Em troca dos seus coupons os possuidores dos empréstimos acima discriminados, receberão um documento pela quantia respectiva. Estes documentos deverão ser apresentados em quantias não inferiores a £ 20- para serem trocados por titulos provisórios que mais tarde serão convertidos em definitivos. Sendo o valor dos coupons inferior a £ 20- serão dados certificados por fracções de 20- para serem trocados por titulos de £ 20- quando o seu conjuncto atinja este valor.

O Banco «Nacional Ultramarino» encarrega-se de tratar de todas as operações que se relacionam com esta.

\*

**Bolsa.** — Regvlares transacções de fundos se teem effectuado na nossa Bolsa, o que revela uma melhoria sensivel na nossa situação commercial.

Os preços não se teem affastado dos anteriores, o que é de veras satisfactorio.

Pelo mappa que adeante publicamos verifique a oscillação durante a quinzena foi pequena.

O nosso *Fundo Interno* manteve os cursos de 39\$80, 40\$00, para assentamento e 39\$40, 39\$60 para coupon.

O *Externo* teve sempre larga procura, cotando-se 1.ª serie a 67\$70 e 3.ª serie a 70\$.

Em *Banco de Portugal* registaram-se algumas transacções, havendo também regular movimento em acções da *Companhia Nacional de Moagens*.

*Caminhos de Ferro* completamente abandonados.

\*

Consta-nos que a Bolsa de Paris abrirá brevemente, e na proxima quinzena forneceremos as cotações da Bolsa de Bordoens.

A Renda Franceza soffreu nos ultimos dias uma baixa bastante sensivel n'esta bolsa.

\*

Realizou-se no dia 25 o sorteio das obrigações de 3 % de 1905, sahindo os principaes premios ás obrigações com os numeros seguintes: 5.000\$00, 64.444—450\$00, 35.069—180\$00, 7.869—180\$00, 63.062—180\$00, 240.118—45\$00, 19.098—45\$00, 25.859.

E' no proximo dia 1 de novembro que a Junta do Credito Publico começa a pagar os juros das inscrições para as relações que foram sorteadas.

\*

Os cambios da Junta Reguladora foram hoje fixados em s/- Londres 38  $\frac{3}{4}$  - 38  $\frac{1}{2}$ ; Paris 7,37  $\frac{1}{2}$  - 7.62  $\frac{1}{2}$ ; £ ouro 6\$19,3 - 7\$23,3.

No mercado livre havia comprador de £ a 6\$40 e vendedor a 6\$50.

A. R.

### Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE OUTUBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	38 $\frac{3}{4}$	38 $\frac{1}{2}$	40 $\frac{1}{8}$	39 $\frac{7}{8}$
» 90 d/v.....	39 $\frac{1}{4}$	—	41	—
Paris cheque.....	730	750	705	722
Berlim » .....	270	310	270	293
Amsterdam cheque .....	500	520	490	500
Madrid cheque .....	1 200	1.300	1150	1.200

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	40	40	—	—	—	39,80	—	—	39,80	39,80	—	39,80	39,80	39,80
Divida interna 3 % coupon.....	39,55	39,55	—	—	—	—	39,40	—	39,40	39,40	39,40	39,40	39,40	39,40
» 4 % 1888, c/premios.....	21\$10	—	—	—	—	—	21\$00	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	54\$90	54\$90	—	—	—	—
» 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3 % 1905 c/premios.....	9\$00	—	—	9\$00	9\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5 % 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5 % 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	77\$50	—	—	77\$50	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1912, ouro.....	—	—	—	87\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» externa 3 % coupon 1.ª serie.....	67\$50	67\$50	67\$70	67\$70	67\$70	67\$70	—	67\$80	67\$80	67\$80	70\$00	67\$70	67\$70	67\$80
» 3 % 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 3 % 3.ª serie.....	69\$50	—	—	69\$90	—	—	69\$60	69\$80	—	—	—	70\$00	70\$00	70\$00
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	164\$80	—	164\$50	164\$50	—	—	—	—	164\$50	—	164\$50	146\$50	164\$50	164\$00
» Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	143\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino.....	—	—	108\$00	108\$00	108\$00	—	—	145\$50	—	—	—	—	—	—
» Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	108\$00	—	—	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	50\$60	50\$70	51\$00	—	51\$00	—	—	51\$00
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82\$00
» Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61\$00	—
» Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª serie	72\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	63\$00	—	—	—	63\$00	—	—	—	—	—	—
» Companhia das Aguas de Lisboa....	—	—	—	—	—	—	74\$50	—	—	—	—	—	74\$00	—
» prediaes 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$10	—	—	—
» 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75\$00	—	—	—	—
» 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71\$00	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudo	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral .....	21 Outubro	1.073	5.383.549\$00	1.073	5.766.925\$00	—383.376\$00	5.017\$28	5.374\$58	— 357\$30
	Vendas Novas...	» »	70	113.876\$00	70	119.953\$00	— 6.077\$00	1.626\$80	1.713\$61	— 86\$81
	Coimbra a Louzã	» »	29	25.406\$00	29	27.778\$00	— 2.372\$00	876\$06	957\$86	— 81\$80
Sul e Sueste.....	20 »	681	1.639.148\$36	681	1.629.070\$90	+ 10.078\$36	2.406\$97	2.392\$17	+ 14\$80	
Minho e Douro .....	10 »	471	1.495.988\$00	471	1.567.546\$95	— 71.558\$95	3.176\$19	3.328\$12	— 151\$93	
Beira Alta ..	23 Agosto	253	397.998\$25	253	429.810\$16	— 31.471\$65	1.573\$11	1.697\$50	— 124\$39	
Companhia Nacional .....	» »	185	114.131\$06	185	135.043\$50	— 20.912\$45	616\$92	729\$96	— 113\$04	
Valle do Vouga.....	20 Outubro	173	137.406\$87	97	74.410\$64	+ 62.996\$23	794\$25	649\$44	+ 144\$81	
Guimarães .....	31 Julho	56	81.414\$50	56	82.222\$75	— 808\$25	1.453\$83	1.468\$26	— 14\$43	
Porto á Pova e Famalicão ....	30 Agosto	64	128.544\$46	64	132.551\$99	+ 4.007\$53	2.008\$50	2.071\$12	+ 62\$62	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Outubro	3.681	114.646.010	3.681	119.420.242	— 4.774.232	31.145	32.442	— 1.297	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	» »	3.664	99.971.098	3.664	102.516.618	— 2.545.520	27.284	27.979	— 695	
Andaluzes.....	» »	1.083	22.743.543	1.083	22.462.566	+ 280.977	21.000	20.741	+ 259	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 »	777	8.148.668	777	8.337.458	— 228.790	10.487	10.780	— 293	
Lorca a Baza e Aguilas.....	7 »	168	2.766.325	168	8.377.474	— 672.149	16.466	20.467	— 4.001	

# Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Africa Occidental**  
Vapor portuguez **PORTUGAL**. Sahirá a 7 de novembro.  
Empresa Nacional de Navegação R. do Commercio, 85.

**Bahia, Rio de Janeiro, Santos**  
Vapor inglez **CAVOUR**. Sahirá a 4 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

**Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo Buenos Ayres**  
Vapor inglez **VERDI**. Sahirá a 19 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

**Guiné**  
Vapor portuguez **GUINÉ**. Sahirá a 14 de novembro.  
Empresa Nacional de Navegação. Rua do Commercio, 85.

**Leixões e Liverpool**  
Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 12 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**  
Vapor inglez **ALCANTARA**. Sahirá a 9 de novembro.  
Agentes, James Rawes, & C.<sup>a</sup> R. do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>

**Marselha**  
Vapor francez **BRITANNIA**. Sahirá a 8 de novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> P. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**Marselha, Napoli, Port-Said, Suez, Aden e Africa Oriental**  
Vapor inglez **GARTH CASTLE**. Sahirá a 10 de novembro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**Pará e Manaus**  
Vapor inglez **LANFRANC**. Sahirá a 17 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pacifico**  
Vapor inglez **ORTEGA**. Sahirá a 4 de novembro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**Providence e Nova York, e mais cidades da America da Norte**  
Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 8 de novembro.  
Agentes Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**  
Vapor hollandez **TUBANTIA**. Sahirá a 9 de novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo**  
Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de novembro.  
Agente, Germano S. Arnaud, C.

**Vigo, Dover e Amsterdam**  
Vapor hollandez **HOLLANDIA**. Sahirá a 11 de novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

**A sahir de Leixões**  
**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres**  
Vapor francez **AMIRAL RIGAUD DE GENOUILLY**. Sahirá a 11 de novembro.  
Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.<sup>a</sup> R. de S. Francisco, 7.<sup>a</sup>

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
9 48	10 54	7 5	8 6
10 50	11 56	7 55	8 58
12 15	12 56	8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
6 15	7 4	4 19	4 49
7 17	8 24	5 21	6 27
9	10 11	6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
4 15	4 42	9 1	9 37
Mais os de Cintra,			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	7 7	7 47
8 10	9 1	8 10	8 59
9 10	10 18	8 50	9 37
10 10	10 46	9 14	9 56
10 45	11 53	9 35	10 41
12 20	1 28	11 5	11 41
2	3 8	11 20	12 26
3 40	4 48	12 59	1 56
5 10	5 46	2 20	3 26
5 15	6 6	3 50	4 56
6	6 51	5 20	6 9
6 40	7 21	6 10	6 46
7	8 3	6 25	7 25
7 45	8 48	7 50	8 37
8 30	9 6	9 10	10 16
8 40	9 48	10 30	11 36
10 10	11 18	11 30	12 17
11 40	12 48	12 5	1 11
12 40	1 31	1 1	1 42
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 15	7 51	7 5	7 38
8 15	8 45	8 15	8 50
4 30	5 6	8 55	9 30
5 20	5 56	5 16	5 16
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os a			
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
5 5	6 7	11 30	12 54
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 41	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 55	4 38	1 12	1 58
5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	11 28	11 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	
6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 1	6 8	a 1 27	7 8
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8
c 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 1	4 3	a 3 30	7 8
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
Entrone.	Alfarellos	Entrone.	
3 22	9 44	2 35	8 6
1 12	9 3	4 5	11 28
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	4 5	7 22	9 4
a 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	2 54	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 40
a 8 45	10 22	11 39	1 34
10 40	12 25		
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 30	10 55	3 35	4 36
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	
5 54	8 43	6 20	9 37
Porto	Aveiro	Porto	
6 28	8 31	6 5	8 50
2 27	4 56	6 45	9 26
6 56	9 25		
Po. to	Ovar	Porto	
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 53	8	9 38
4 10	5 49	12 22	2 4
12 46	2 13	6 14	7 47
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	
6 59	7 53	9 40	10 43
8 58	9 50	10 40	11 36
12 31	2 53	4 12	5 9
o 1 51	1 11	9 48	10 46
g 5 21	6 15	11 10	12 7
9 50	10 43		
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
9 10	6 55	7 42	de Mad.
a Mad.	9	8 10	5 26
a 4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	4 2 21
8 5	7 50	5 53	q 1 8
		5 5	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40		5 26
		6 24	1 8
			5
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35			5 5
Setil	Vendas Novas	Setil	
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 50	5	1 58	9 25
a 4 8	9 8	a 10 48	3 18
11 15	5 34	11	6 47
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 30	2 7	4 32	10
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
12 30	4 24	8 35	11 10
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7 45	6 3	6 40
8 10	8 45	8	8 35
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 25	11
1 10	1 35	1 15	1 50
2 35	3 10	3 5	3 40
4 30	5 5	4 30	5 5
6 5	6 40	6 2	6 40
8 40	9 20	8 25	8 45
g 11 30	12 10	10 20	11
h 1	1 40		
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 10	9 45	8 10	9 50
11 30	12 55	10 50	12 10
4 35	6 18	2	3 40
6 5	7 45	5 15	6 40
8 40	10 30	9 15	11
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
9 10	10 45	8	9 50
11 30	1	12	1 50
6 5	7 47	4 50	6 40
8 40	10 30	9	11
Lisboa	Evora	Lisboa	
9 10	1 6	9 30	1 50
4 30	9 36	7	11
8 40	12 35	1 52	6 40
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 52	12 20	10 15	10 44
10 22	10 50	7 25	7 54
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
4 30	12 46	11	6 40

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	
9 10	3 15	6 55	1 50
Lisboa	Beja	Lisboa	
9 10	1 42	8 50	1 50
4 3	10 15	5 50	11
Lisboa	Moura	Lisboa	
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	10	6 40
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8	9	5	6 40
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8	7 15	6 30	6 40
Faro	Portimão	Faro	
5 37	9 20	6 20	9 41
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
9 55	12 25	8 15	10 45
4 15	6 50	2 30	5
Villa Real	Tunes	Villa Real	
6 3	8 55	8	12 30
Tunes	Portimão	Tunes	
9 2	10 25	4 50	5 51
MINHO E DOURO			
Porto	Nine	Porto	
3 20	5 4		
Porto	Famalicão	Porto	
		5 6	6 43
Porto	Braga	Porto	
8 21	10 49	5 57	8 36
a 5 10	7 4	a 8 17	10 5
6 40	9 40	5 54	8 9
Porto	Valença	Porto	
8 21	1 5	3 21	8 36
5 10	9 38	5 22	10 5
6 40	12 45	3 30	8 9
Porto	Lapela	Porto	
8 21	1 47	2 55	8 9
Vianna	Valença	Vianna	
8 40	10 41	5 26	7 30
5 30	8 18	7 25	9 55
7 40	9 38	4 46	6 48
Porto	Penafiel	Porto	
5 37	7 20	4 48	6 43
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	3 45	12 10	7 54
Porto	Regoa	Porto	
7 25	12 35	3 45	8 13
Porto	Tua	Porto	
4 17	8 53	5 45	10 30
Porto	Amarante	Porto	
8	11	7 55	10 30
4 17	6 43	10 30	7 54
Regoa	Vidago	Regoa	
12 47	4 21	11 55	3 19
Regoa	V. Real	Regoa	
7 45	9 11	5 27	6 37
Pocinho	Carviças	Pocinho	
3 15	5	11 7	12 45
NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
q 5 10	7 8	r 5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
r 2 15	4 8	6 50	8 41

PART. CHEG. PART. CHEG.

Tua	Bragança	Tua
q 4 30   11 10   8 12   13 32		
2 30   8 10   q 2 40   8 50		

## VALLE DO VOUGA

Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho
5 35   7 2   6   7 19		
Espinho	Sarnada	Espinho
8 15   10 46   7 35   10 10		
Espinho	Vizeu	Espinho
8 15   2 25   12 10   6 13		
—   —   —   —		
Aveiro	Sarnada	Aveiro
9 10   10 28   10 50   12 4		
2 10   3 25   4   5 37		
Vizeu	Sarnada	Vizeu
3 50   7 37   5 30   9 29		
Albergaria	Aveiro	Albergaria
6 20   8 10   6 45   8 28		

## POVOA DE VARZIM

Porto	Povoa	Porto
6 35   8 5   4 40   6 14		
9 5   10 26   8 5   9 25		
10 55   12 20   12 20   2 44		
2 15   3 34   4   5 24		
t 4 15   5 38   7 5   8 29		
g 5 5   6 52   —   —		
h 6 35   7 58   —   —		
h 9 35   10 55   —   —		
Porto	Famalicão	Porto
2 15   5 35   10   2 44		
Povoa	Famalicão	Povoa
7   8 21   10   1 20		
4 15   5 35   s 4 15   5 35		
—   —   7 30   8 50		

## GUIMARAES

Trofa	Fafe	Trofa
9 36   12 12   6 30   9 5		
6 5   8 24   4 10   8 48		

a Directos expressos ou rápidos.  
 b Semi-drecto.  
 d Directo a ou de Paço d'Arcos.  
 e Parte de Lisboa-P.  
 f Porto-campanhã.  
 g Dias uteis.  
 h Domingos e feriados.  
 i Seg., quartas e sabbados.  
 j Segundas, quartas e sextas.  
 k Terças quintas e sabbados.  
 l Segundas e quintas.  
 m Domingos, quartas e sextas.  
 n Dia 23 de cada mez.  
 o Domingos.  
 p Segundas-feiras  
 q Terças feiras.  
 r Segundas, quintas e sabbados.  
 s Quartas-feiras.  
 t Sabbados.

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

## PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1878

Internacional de Londres, 1885

Universal 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, Hespanha, França e Belgica

## FREIO DO VAZUO

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

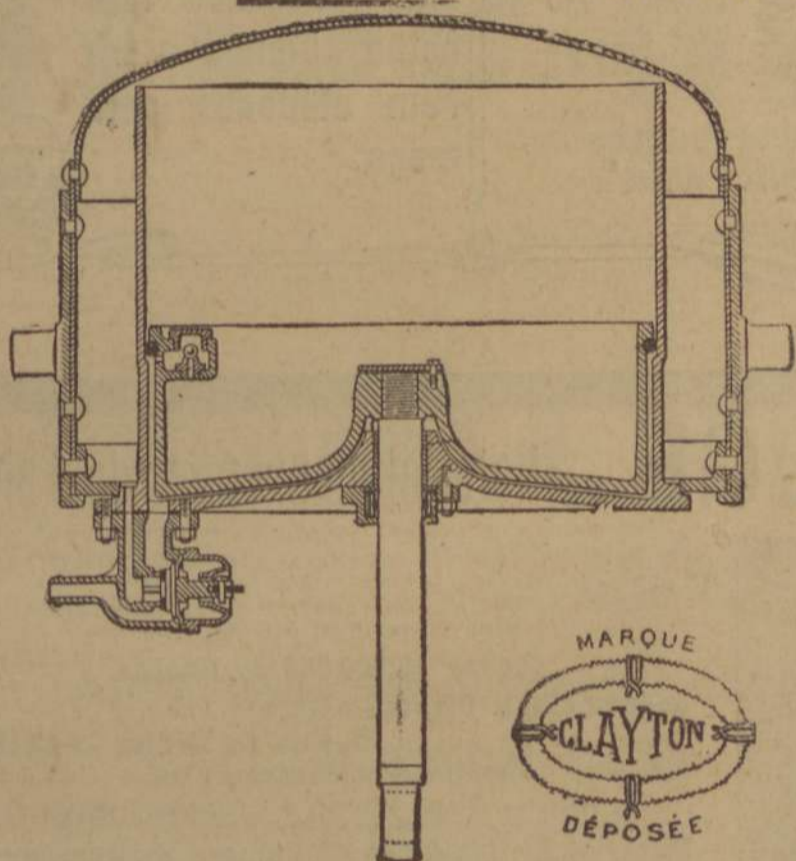
Companhia de Guimarães

Companhia do Porto á Pova e Famalicão

Companhia Nacional

Companhia do Valle do Vouga

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

## Manual do Viajante em Portugal

POR

L. de Mendonça e Costa

Com descripção de

Excursões em todo o paiz, e para Madrid, Paris, Vigo,  
Mondariz, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha.4 mappas e 7 plantas a côres, de cidades; 4 plantas  
de monumentos e museus e 17 mappas dos districtos4.<sup>a</sup> EDIÇÃO COMPLETAMENTE REMODELADA E AUGMENTADA

A venda nas livrarias, tabacarias, principaes estações dos caminhos de ferro, e na

PREÇO um escudo (1\$000 reis)

Redacção: Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

## TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16 --- 175-A, R. de S. Bento, 175-A

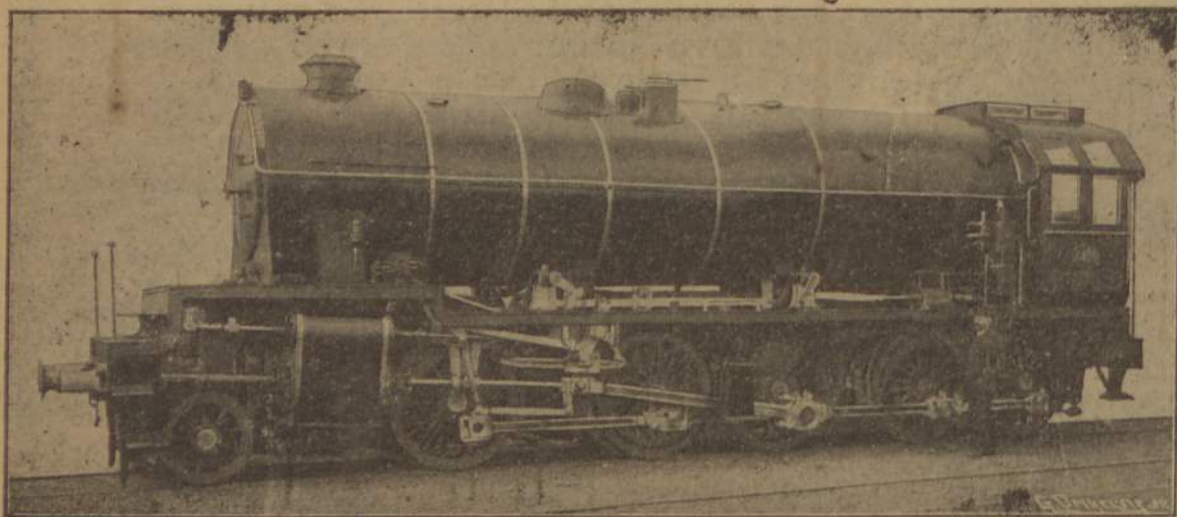
OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO  
COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

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.

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 FRANCO-BELGE DE Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não falando senão das mais recentes, com o *Grand-Prix*, nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão 1906; Madrid, 1907; Buenos-Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913)

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie—PARIS.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagoes para todas as vias

Representante Geral para Portugal:

João Maria Bravo — Lisboa

## Le Mois Scientifique Industriel

Fondé en 1889)

8 RUE NOUVELLE—PARIS

LISEZ-LE

POUR

Économiser votre temps

Il est la *Revue des Revues techniques* et donne le contenu des 540 meilleures publications du monde entier.

Le *foyer de la documentation* c'est ce qu'il veut être et ce qu'il est depuis 13 ans.

Il permet à l'ingénieur et à l'industriel de tirer parti de tous les faits nouveaux.

Minimum d'effort; maximum d'effet

ABONNEMENTS:

France et Belgique 20 fr.; autres pays 25 fr. par an  
in tégralement remboursés



ÉCRIVEZ-LUI

A tous ceux qui ont des ennuis ou qui veulent entreprendre un travail, l'*Institut technique du M. S. I.* offre ses conseils pratiques et sa documentation; il vous guidera par des Bibliographies, des Mémoires et des Conseils pratiques; il déposera vos Brevets; il vous aidera en vous donnant des Conseils juridiques, en vous traçant une méthode rationnelle d'organisation de votre usine ou de votre comptabilité.

(1) Spécimen gratuit 160 pages contre 0 fr. 40 en timbres du pays.

(2) Le *Foyer de la Documentation*, 90 pages luxe contre 0 fr. 50 en timbres du pays.

Vient de paraître la troisième édition actualisée du  
**Manuel du Voyageur en Portugal**

En vente dans toutes

les gares et librairies

Dépôt—Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## AVISO AO PUBLICO

### 1.<sup>a</sup> ampliação à tarifa especial interna n.º 7 GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Outubro de 1914)  
EM VIGOR DESDE 10 DE NOVEMBRO DE 1914

Procedências	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe
ou vice-versa					
Lisboa	Valdera . . . . .	1	1\$01	\$86	\$62
	Arcos . . . . .	4	5\$71	4\$49	3\$22
Évora	Arcos . . . . .	2	2\$07	1\$61	1\$15
V. Viçosa	Arcos . . . . .	1	\$35	\$28	\$20

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade.

Lisboa, 27 de Setembro de 1914.

B. n.º 332  
Exp. n.º 1399

Pelo Engenheiro Director,  
*José Abecasis Júnior*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## AVISO AO PÚBLICO

### 1.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias

(Aprovado por Despacho Ministerial de 6 de Outubro de 1914)

### Depósito e arrecadação

DE

### OBJECTOS PORTÁTEIS NAS ESTAÇÕES

Para vigorar desde 15 de Novembro de 1914, são aditadas ao § 2.º do artigo 6.º da tarifa de Despesas Acessórias, de 5 de Dezembro de 1913, 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 Administração restringe-se ao máximo de 5\$00 (cinco escudos) por volume depositado.

A Administração não póde ser obrigada a conservar estes volumes em depósito por mais de dois meses. Decorrido este praso, a Administração terá o direito de proceder à venda deles em conformidade com os preceitos estabelecidos, para as remessas ordinárias, no artigo 113.º da tarifa geral em vigor desde 1 de Outubro de 1913.

Lisboa, 22 de Agosto de 1914.

B. n.º 317

Exp. n.º 1364

O Engenheiro Director,

*Arthur Mendes*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## AVISO AO PUBLICO

### 5.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa Especial Interna n.º 9—Pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 9 de Outubro de 1914)

**EM VIGOR DESDE 1 DE NOVEMBRO DE 1914**

A classificação de mercadorias desta Tarifa é modificada como segue:

MERCADORIAS	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos TON.	Preços especiais	MERCADORIAS	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos TON.	Preços especiais
Rubricas a eliminar:					Rubricas a incluir				
Azeitonas não curtidas em agua . . . . .	6	3. <sup>a</sup>	9	—	Azeitonas preparadas (que não sejam acondicionadas em latas, frascos ou ou'ras va- silhas de vidro ou barro ou barrilinhos portateis) . . . . .	6	2. <sup>a</sup>	8	B
Azeitonas não curtidas em seco . . . . .	6	3. <sup>a</sup>	8	—	Azeitonas verdes (fres- cas) . . . . .	6	3. <sup>a</sup>	8	B D

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da Tarifa Especial Interna n.º 9 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1904.

Lisboa, 26 de Setembro de 1914.

Pelo Engenheiro Director

*José Abecasis Junior.*



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## AVISO AO PUBLICO

### 4.º ADITAMENTO À CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 9 de Outubro de 1914)

**EM VIGOR DESDE 1 DE NOVEMBRO DE 1914**

A classificação geral de mercadorias desta tarifa é modificada como segue:

Designação das mercadorias	Classes da tarifa geral	Número das tarifas especiais internas applicaveis	Carga minima dos vagões completos	Designação das mercadorias	Classes da tarifa geral	Número das tarifas especiais internas applicaveis	Carga minima dos vagões completos
			TON.				TON.
Para eliminar:				Para incluir:			
Azeitonas de conserva . .	I	—	—	Azeitonas preparadas <u>acon-</u>			
» curtidas . . . . .	I	—	—	<u>dicionadas em latas, fras-</u>			
Azeitonas não curtidas em				<u>cos ou outras vasilhas</u>			
agua . . . . .	I	9	—	<u>de vidro ou barro ou bar-</u>			
Azeitonas não curtidas em				<u>rilinhos portateis . . . . .</u>	I	—	8
seco . . . . .	I	9	—	Azeitonas preparadas <u>em</u>			
				<u>taras não designadas . .</u>	I	9	8
				Azeitonas verdes (frescas)	I	9	8

Lisboa, 26 de Setembro de 1914.

B. n.º 330  
Exp. n.º 1830

Pelo Engenheiro Director,  
*José Abecasis Júnior*



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## AVISO AO PUBLICO

### Aplicação de tarifas nos ramais de Aldegalega e Montemór-o-Novo

Faz-se público de que, por ordem superior e a partir de 1 de Novembro de 1914, ficam anuladas as tarifas gerais em aplicação nos ramais de *Aldegalega e Montemór-o-Novo*, respectivamente em vigor desde 4 de Outubro de 1908 e 2 de Setembro de 1909, e bem assim as tarifas especiais de p. v. n.º 5 A e 5 B respectivamente em aplicação para o transporte de gado suino, nos mesmos ramais, em vigor desde 18 de Janeiro e 2 de Setembro de 1909, bem como todas as suas modificações.

Desde a mesma data, será aplicada, nestes ramais, a tarifa geral em vigor nestas linhas, desde 1 de Outubro de 1913, pelas distancias de aplicação abaixo indicadas, continuando também ampliadas as tarifas especiais internas de g. v. B e seu aditamento, D, D (bis) G, H, C. F. E. n.º 1 e 2, especial n.º 3 e 6.

Todas as outras tarifas especiais internas de grande e pequena velocidade, que não tenham preços feitos e applicaveis ás estações dos referidos ramais, ligam-se com a tarifa geral nas estações de *Pinhal Novo e Torre da Gadanha*, pelos preços correspondente a estas estações.

#### DISTANCIAS QUILOMÉTRICAS DE APLICAÇÃO

Das estações abaixo designadas ás da frente ou vice-versa	Aldegalega	Paião	Montemór-o-Novo
Pinhal Novo .....	11	—	—
Torre da Gadanha .....	—	6	13
Montemór-o-Novo .....	—	7	—

Lisboa, 26 de Outubro de 1914.

Pelo Engenheiro Director

*José Abecasis Junior*

B. n.º 333  
Exp. n.º 1121-1838



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

## AVISO AO PÚBLICO

### 1.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias

(Aprovado por Despacho Ministerial de 6 de Outubro de 1914)

Desde 20 de Outubro de 1914, serão aditadas ao § 2.º do artigo 7.º da Tarifa de Despesas Acessórias, aprovada por despacho ministerial de 1 de Maio do corrente ano, as seguintes disposições:

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

A indemnização a pagar pela Administração ao depositante, no caso de extravio, nunca poderá ser superior a 5\$00 (5 escudos) por volume depositado.

Não é obrigatório conservar estes volumes em depósito por mais de dois meses. Findo este praso poderão ser vendidos como preceitua o artigo 113.º da Tarifa Geral em vigor desde 1 de Outubro do ano findo.

Pôrto, 18 de Setembro de 1914.

O Engenheiro Director

*F. Figueiredo e Silva*