

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 28.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio de 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 654

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

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Março de 1915

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

Collecções de 1914

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1914, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de \$85

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Tarifa especial interna n.º 5 de g. v.: Bilhetes ordinarios a preços reduzidos.

Minho e Douro — Tarifa de aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações.

Companhia Portuguesa — Aviso ao publico: 10.º additamento á classificação geral (P. V.) — Tarifa especial interna n.º 5 (P. V.): Carvão vegetal, casca para cortumes, cortiça, etc. — Aviso ao publico: Ampliação da tarifa especial interna n.º 7 (G. V.): Bilhetes de ida e volta.

SUMMARIO

Obra necessaria, por J. Fernando de Sousa.....	81
Os caminhos de ferro inglezes e a guerra, por Raul Esteves.....	83
Parte official — Ministerio das Colonias.....	85
A segurança dos transportes commerciaes em França.....	85
Effeitos da guerra nas linhas Inglezas.....	87
Viagens e transportes.....	88
O tunnel de Canfranc.....	89
O augmento do preço do pão e dos generos alimenticios em Inglaterra.....	89
Os caminhos de ferro em Portugal — XX — por A. O.....	90
Linhas portuguezas — Vidago a Chaves — Sul e Sueste — Portimão a Lagos — Penafiel a Lixa — Orphanato ferroviario — Sanatorio para os empregados do Sul e Sueste.....	91
Linhas estrangeiras. — Hespanha — Brasil — França — Russia.....	91
Festa de beneficencia.....	92
Parte financeira.....	92
Carteira dos accionistas.....	92
Boletim commercial e financeiro.....	93
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	93
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	93
Caminho de ferro panamericano.....	94
Uma comparação entre o trabalho das locomotivas electricas e o das locomotivas a vapor.....	94
Os caminhos de ferro e a occupação allemã na Belgica.....	94
Companhia Através d'Africa — Relatorio (Conclusão).....	94
Arrematações.....	95
Morario dos combolos.....	96

Obra necessaria

Um dos grandes males de que enferma entre nós a administração — abstrahindo dos factores de ordem politica, que estão pela sua natureza excluidos do campo estritamente tecnico e profissional, em que a acção doutrinaria da *Gazeta* se exerce — é a estreiteza de horizontes e a carencia de planos largamente concebidos e perseverantemente executados.

Exactamente onde um criterio superior de orientação methodica mais necessario se torna, é que mais elle brilha pela ausencia.

O nosso progresso economico pelo desenvolvimento da rede ferroviaria assemelha-se um tanto ao classico jogo da *Gloria*, que fez as delicias da meninice de nós todos. Entregues ao azar da sorte, que tem os dados por oraculos, ora avançamos de vôo em vôo, ora recuamos por influencia do carangueijo, quando não cahimos n'algum dos varios precipicios que entorpecem a marcha.

Para onde vamos? Não se sabe.

Que linhas queremos construir? Não se sabe. A que principios subordinamos o regimen ferroviario: acção omnimoda e absorvente do Estado, delegação em empresas representantes da iniciativa privada, eclectismo prudente das duas doutrinas oppositas? Não se sabe.

Hoje arvoramos á tôa o pendão do resgate, para amanhã proclamarmos a interdicção do Estado como administrador. Queixamo-nos da cobardia da iniciativa privada, e se ella surge, só pensamos em desalentá-la.

Demos a estas afirmações demasiado guerreiras, o solido apoio de um exemplo concreto.

Mercê de causas complexas, que é inutil recordar, ficou por servir, entre as largas malhas da nossa incipiente rede ferroviaria, uma zona extrema, populosa e rica: o valle do Vouga, a pictoresca região de Lafões, cuja expansão economica demandava communições faceis com Aveiro e ainda com o Porto.

A linha do Valle do Vouga, que ligasse Vizeu com Aveiro e ao mesmo tempo bracejasse em direcção a Gaia, servindo a zona ondulada em que demoram Albergaria, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Feira, e que a linha do Norte abandonou para se approximar demasiadamente do mar, foi desde largos annos justificada aspiração regional. Tomou-a sob o seu auctorizado patrocínio um tecnico illustre entre os illustres, Xavier Cordeiro, que a fadou para futuras grandezas e procurou torná-la fecunda realidade.

Após diligencias varias, veio o alvará de 11 de julho de 1889 fazer a concessão da linha, cujo projecto foi apresentado em 1895, faltando o mais difficil: angariar capital, cuja primeira manifestação de vida tinha de ser um deposito de 50 contos, de qual dependia a publicação do alvará.

A lei de 14 de julho de 1899, em que foi enxertada a base 5.ª — redigida com boas intenções, mas sem previo estudo, sobre o joelho — veio aplanar o caminho pela redução do deposito a 8 contos e pela outorga de algumas vantagens, como a isenção dos direitos de importação e de contribuições e a cedencia dos impostos de transito e sello por 30 annos, dando logar á publicação do alvará de 23 de maio de 1901 e á approvação do projecto pela portaria de 30 de outubro de 1903.

Embora a linha tivesse por origem, designada nos dois alvarás, as proximidades da estação da Torre d'Eita na linha de Santa Comba Dão a Vizeu e por termo as estações de Espinho e Aveiro na do Norte — designações propostas pelo concessionario — entendia este que não prohibiam ligeiras modificações de directriz, que os estudos aconselhassem, tanto assim que no projecto apresentado a linha partia de Vizeu, renunciando ao aproveitamento do troço commum, Vizeu-Torre d'Eita, e o ramal de Aveiro ia além da estação da linha do Norte para entestar com o centro da cidade junto do canal do Cojo.

Nenhuma objecção suscitaram nas regiões officiaes essas modificações, tanto assim que o projecto foi approvado, sem reserva a esse respeito, pela portaria já citada.

Ficou pois aquelle sancionado pelo Governo e constituido o direito incontestavel e incontestado do concessionario a executá-lo, derivando logicamente d'esse procedimento a renuncia implicita a qualquer hermeneutica (estreitamente litteral da designação dos pontos obrigados do traçado.

A difficuldade de angariar capitaes protrahiu a construcção da linha, até que por contracto provisorio de 25 de abril de 1905 se lhe concedeu garantia de juro em determinadas condições, que foram afinal sancionadas pela carta de lei de 20 de dezembro de 1906, cujo artigo 2.º se limitou judiciosamente a definir a linha pelos termos genericos: *Vizeu a Espinho e seu ramal para Aveiro*, confirmando a largueza com que na elaboração do projecto se interpretou a definição da directriz do alvará.

Com fundamento n'aquelle diploma celebrou-se o contracto definitivo da concessão com a *Compagnie Française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'Etranger*, que vinha trazer ao nosso paiz os capitaes necessarios para a construcção da linha, até então por angariar.

O cambio par, que então estava quasi attingido com sensivel estabilidade, parecia favorecer o commettimento, cujos encargos tinham de ser solvidos em oiro no estrangeiro.

A condição 1.ª do contracto divergia do alvará, em dar Vizeu por origem em vez da Torre d'Eita, e em indicar S. Pedro do Sul como ponto obrigado em vez do traçado directo a Vouzella, e ainda em dar á bifurcação do ramal a alternativa de Sever do Vouga ou Carvoeiro, quando o alvará fixava a primeira localidade. A construcção devia ser feita segundo o projecto approvedo, sujeito porém ás variantes que a Companhia propoesses e o Governo approvasse, tendo, em harmonia com essa faculdade, soffrido profundas modificações de directriz, como foram a preferencia dada á margem esquerda do Vouga em frente do Sever e a bifurcação em Sarnada, com reversão para o lado de Espinho.

Achando-se pois approvedo o projecto com o prolongamento do ramal até Aveiro-cidade, parecia manifesto o direito da Companhia a executar esse ultimo troço entre a estação de Aveiro e o centro da cidade, sem que fosse necessaria no contracto designação explicita, além da subordinação ao projecto approvedo, que o abrangia.

Chegou a Companhia a apresentar em 23 de julho de 1907 o projecto definitivo do troço com 1.190^m,46 de extensão e a negociar um accordo com a Junta das Obras da Barra para a utilização de um terreno ribeirinho do canal do Cojo e apropriado para a estação.

Imagine-se pois a sua surpresa, ao perguntar em 26 de junho de 1909, se o projecto fóra approvedo, por se lhe responder que o prolongamento do ramal não fazia parte da concessão, visto não figurar na lei de 1906. Mas esta apenas designava: *«a linha do Valle do Vouga, Vizeu a Espinho e seu ramal para Aveiro»*. Mas o contracto provisorio e o alvará de 1901, de que derivava, definiam a linha: *«das proximidades da Torre d'Eita por Vouzella, Oliveira dos Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Feira até á estação de Espinho, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga até á estação de Aveiro na linha do Norte»*. Mas o contracto de 1907 modificara profundamente essa definição, no começo do troço: *«das proximidades da estação de Vizeu por immediações de S. Pedro do Sul»* e no centro *«bifurcando nas proximidades de Sever do Vouga ou Carvoeiro»*.

Mas esse contracto dava por base á construcção o projecto approvedo e n'este figurava o ultimo troço do ramal, e dava o direito á apresentação de variantes tão profundas, que foram até ao abandono, afinal approvedo, de pontos obrigados, como Sever do Vouga e á mudança do local e condições da bifurcação.

A designação eschematica da directriz, que figurava no contracto, desenvolvendo a laconica definição da lei, não se oppunha pois a precisões ultteriores, tendo por base fundamental o projecto approvedo, e que se mantinham dentro da definição da lei: *«Vizeu a Espinho, ramal para Aveiro»*.

Protestou a Companhia contra o escrupulo legalista, que inopinadamente surgia em detrimento dos seus interesses e mais ainda dos da cidade, da região tributaria da linha e do Estado, quando seis annos antes fora approvedo, sem restricções n'esse ponto, o projecto que incluia o prolongamento do ramal. Porque se não havia de manter integro o ramal para Aveiro, que só desempenharia cabalmente a sua função economica pelo contacto com a via fluvial e pela penetração na cidade?

Não eram menos profundas as modificações da directriz do contracto provisorio de 1905 (que era o do alvará de 1901) e todavia foram sancionadas: umas antes, outras depois d'este episodio do ramal, em que surgiu a lei de olhos vendados, como a figura symbolica da justiça, a descarregar um golpe de cego sobre uma fecunda iniciativa.

Obedecia o Governo ao proposito de beneficiar a economia regional ou de defender direitos e interesses legitimos affectados? De modo algum.

Pois não devia o caminho de ferro entestar com uma das ramificações navegaveis da ria, para que ao sal, ao peixe, ao mexoalho e a outras mercadorias fossen poupados os pesados encargos da baldeação e do transporte em carros por estrada em curto trajecto até á estação, e os passageiros chegassem o mais perto possivel do centro da cidade, sem terem que atravessar de nivel a estação da linha do Norte, destinada apenas á sua função natural das relações de trafego commum?

Os habitantes das povoações servidas pela linha viriam assim com a maxima facilidade tratar dos seus negocios judiciais, administrativos e commerciaes.

Se o interesse local e regional exigia pois o prolongamento, não se oppunha a elle interesse ou direito a respeitar.

Os do Estado? Era manifesta conveniencia sua tornar o ramal o mais productivo possivel para diminuir rapidamente, até o eliminar, o encargo da garantia de juro, pois esse kilometro accrescentado havia de ser, pelas suas condições peculiares, singularmente productivo, não tanto em si, como pelo augmento do trafego, que determinaria.

Tendo a lei de 27 de outubro de 1909 elevado a 176 kilometros o limite da extensão garantida, cuja fixação dependia das variantes que se approvassem, dentro d'elle cabia aquelle kilometro, que ainda quando custasse no maximo 600\$00 annuaes ao Estado, faria descer a garantia no conjuncto da linha e ramal.

Ao tempo já estava pendente do Parlamento essa modificação do limite de 170 kilometros, determinada pela variante de Agueda. Comprehendia-se que para ella fosse exigida nova sancção legislativa, pois se ia agravar o encargo financeiro previsto na lei de 1906. O mesmo se não dava com o ultimo troço do ramal, cuja previsão era anterior a ambas essas leis.

Collidia acaso o prolongamento com os direitos da Companhia Real, por ser um ramal da linha do Norte, que só ella tivesse direito de construir?

De modo algum. A noção juridica de ramal achava se officialmente aclarada desde muitos annos. *«E' considerado ramal um troço de linha ferrea inserindo-se em outra que lhe serve de tronco e da qual depende, feita em condições technicas eguaes ou differentes das da linha principal e destinada a alimentar a circulação d'esta, ligando com ella uma determinada região, centro de producção ou de consumo, ou um estabelecimento industrial»* (Consulta da Junta Consultiva de obras publicas e minas de 21 de agosto de 1879; decreto de 31 de dezembro de 1864, art. 2.º,

§ 1.º, n.º 1; contracto de 14 de setembro de 1859; sentença arbitral de 7 de agosto de 1880).

Evidentemente, o ultimo troço da linha do Vouga, destinado a pô-la em mais intimas e faceis relações regionaes com a capital do districto e com os canaes da ria, não é um ramal da linha do Norte, nem tem por fim alimentar a sua circulação.

Poderia aproveitar-se-lhe o leito afim de o tornar, por um terceiro carril, via de serviço da estação de Aveiro para o material de via larga, função accessoria, á qual condescendia a Companhia concessionaria do Valle do Vouga, e que hoje deixou de ter razão de ser pela construção da via de serviço até ao canal de S. Roque.

As relações entre as linhas do Norte e do Vouga, em Aveiro, de importancia rapidamente crescente, são inteiramente independentes do ultimo troço do ramal e effectuam-se na estação commum, sendo até facilitadas pela independencia do trafego local interno e do combinado. São correntes distinctas: a primeira suburbana, pela maior parte e embaraçada pelo atravessamento da estação; a segunda, que provem de outras estações ou a ellas se destina.

Não ha pois offensa de direitos, nem damnos emergentes. O ramal, depois de oscillar a linha do Norte na estação commum para receber e deixar o trafego combinado, desce, a fim de passar em inteira independencia por baixo da via larga, e vem procurar a sua estação terminal por detraz do *Hotel Central* ao lado do Canal do Cojo, em local onde chegam as barcas, passando por baixo das duas pontes que se encontram a montante do canal das Pyramides.

Compreende-se pois a extranheza com que a Companhia concessionaria do Valle do Vouga viu surgir tão inesperada contestação do seu direito, cujo reconhecimento explicito no contracto de 1907 teria feito consignar, se podesse prever que mais tarde lhe seria contestado.

Deixou-o affirmado pela sua formal reserva e proseguiu na obra encetada, que levou a cabo, graças á tenacidade do distincto constructor Mr. François Mercier, que depois de vencer difficuldades financeiras bem naturaes em vista das crises politicas atravessadas pelo paiz, angariou os capitães precisos para a conclusão da linha, obteve do Governo, pelo decreto de 9 de maio de 1911, a prorogação do prazo necessario e construiu o difficil troço de 79 kilometros de Sarnaça a Vizeu com tal rapidez, que em 5 de fevereiro de 1914 estava toda a linha aberta á exploração com 175^{km},138: menos 0^{km},862 que o limite maximo de extensão da lei de 1909. Já em setembro de 1911 fôra aberto o troço Albergaria-Vizeu.

Passara pois a opporrtunidade da construção economica do ultimo troço do ramal, e durante o periodo em que a garantia funcione, mais interessado é o Governo, que a Companhia, no desenvolvimento do trafego.

Compreende-se assim que esta, justamente maguada pela negação do direito, que o Estado lhe intimara contra o seu proprio interesse, não fosse, por assim dizer, mais papista que o Papa e não insistisse mais no protesto formulado, sufficiente para deixar affirmada a integridade do seu direito. Peiorou a situação financeira e cambial do paiz, até que as complicações mundiaes derivadas da guerra colossal, que tanto faz soffrer a todas as nações, se traduziram pela crise actual.

Mas não é exactamente n'este momento critico, que se devem tentar todos os meios de insuflar vida na periclitante economia nacional, mórmente quando exijam pequeno sacrificio, quasi nullo em comparação dos beneficios obtidos?

Se amanhã as corporações representantes dos interesses locaes e regionaes sollicitarem do Governo o prolongamento do ramal, mediante um entendimento com a Companhia, pôde acaso o Governo entrincheirar-se atraz dos seus incompreensiveis escrúpulos de 1909, invocando a necessidade da saucção legislativa?

Não. Creio ter demonstrado, pela analyse dos alvarás, contractos e projectos que se succederam, que é outra e mais larga a legitima jurisprudencia, que incluye o prolongamento do ramal na convenção.

A lei de 1906 com a sua definição larga; o contracto de 1907 com o projecto approved em 1903 e sujeito ás variantes de iniciativa da Companhia para base da construção; a lei de 1909 com o limite de 176 kilometros, ainda não attingido, para a extensão garantida, constituem a trilogia fundamental da concessão, a solida base do direito ao prolongamento do ramal.

Basta levar a Companhia a acquiescer a elle, apesar das difficuldades de occasião, appellando para o seu interesse futuro e obtendo d'ella que se contente com a extensão garantida de 0^{km},862 para um troço de 1^{km},180, de excepcional valor seb o ponto de vista do trafego.

Não é facil prever a sua resposta em momento tão singularmente angustioso para a França, da qual provieram os avultados capitaes immobilizaçoes na linha e cuja garantia em papel, de 1.000\$00 por kilometro, assegurada quando o cambio rastejava pelo pir, se acha hoje depreciada e reduzida a 643\$00 em oiro ao cambio actual.

Sendo 600\$00 por kilometro o limite do desembolso do Estado, o prolongamento do ramal dentro da cifra da extensão maxima representa, em papel

$$0,862 \times 600\$00 = 517\$20$$

a que apenas equivalem ao presente 332\$00 em oiro, quantia insufficiente para o encargo do capital preciso.

Bem pôde porém o Estado invocar a influencia benefica d'esse pequeno troço no resto da linha. Pôde mesmo permittir o adiamento de certas installações definitivas da estação terminal, que não são indispensaveis no inicio da exploração (hajam vista as estações provisórias do Terreiro do Paço e do Caes do Sodré em Lisboa e a de S. Bento no Porto) para reduzir ao minimo o dispendio immediato.

Accederia a Companhia a essa combinação? Ignoro-o; mas entendo que ao Estado pertence a iniciativa de promover um melhoramento a que poz embargo indevido, diligenciando realizá-lo e valorizando assim linhas em cujo augmento de rendimento é elle o primeiro interessado.

E porque assim o penso, julgo prestar um serviço á economia regional, chamando sobre o assumpto, por uma exposição conscienciosa e que procurei tornar clara, a attenção dos competentes.

J. Fernando de Souza.

Os caminhos de ferro inglezes e a guerra

Apesar da sua especial situação, fóra do continente europeu, a Inglaterra não deixou de soffrer um profundo e violento abalo no trafego da sua rede ferroviaria, e as suas consequencias são tão formidaveis que se levanta actualmente grande discussão, na imprensa e até no parlamento, sobre as providencias a adoptar para remediar ou pelo menos attenuar a paralyzação do movimento commercial.

Se bem que se attribuem algumas das queixas apresentadas a simples pretextos para justificar augmentos de preços nas mercadorias, o facto é que as varias direcções de caminhos de ferro trabalham activamente em melhorar o serviço do trafego ferroviario commercial.

Quando, ao rebentar a guerra, os caminhos de ferro passaram todos a ficar subordinados á auctoridade militar, o War-Office, por aviso do principio de agosto, exprimia a esperança de que o publico reconheceria as necessidades das especiaes condições que surgiam, e que se conformaria

com os inconvenientes e transtornos que d'ellas resultariam. Todas as requisições dos serviços militares e navaes tiveram, como é natural, a preferencia sobre os restantes transportes, e em muitos casos absorveu mesmo a totalidade do trafego.

Previo-se ainda que muitos portos seriam fechados e o movimento que por elles se fazia, teria de procurar outra via differente. De facto, passados estes seis mezes de guerra, varios portos estão fechados e milhares de toneladas de mercadorias são transportadas por terra, utilizando-se na medida que o permitem as circumstancias, as diversas vias ferreas. Uma das que mais sobrelevam n'este numero é o carvão, que ordinariamente era transportado por via maritima para muitos centros de consumo. Em muitas fabricas do Tamisa a falta de carvão provem essencialmente de que, sendo normalmente fornecidas por barcos, não possuem disposições proprias para receber a carga trazida por caminho de ferro. D'este facto tem resultado que muitos caes das estações ferroviarias estão occupados por enormes quantidades de carvão, visto como as superficies normalmente affectadas a esta mercadoria não eram muito grandes, por haver uma parte importante do trafego que passava directamente dos vagões para barcos.

Mas, como causa principal da accumulção de trafego aponta-se naturalmente a enorme quantidade de transportes militares, quer de pessoal, quer de material, aos quaes justamente foi dada toda a preferencia. Estes transportes militares tem sido executados com uma celeridade e correcção dignas dos maiores encomios, mas por isso mesmo todo o restante trafego se resentiu profundamente.

Pelo lado tecnico accresce tambem que a quadra invernal que se tem atravessado, deu origem a grandes cheias em varias regiões, as quaes provocaram desabamentos importantes, tornando ainda mais difficil a regularização do movimento de comboios.

Em todo o caso, das reclamações tão instantes apresentadas pelo commercio, resultou a adopção de algumas providencias tendentes a minorar os prejuizos actuaes. Assim, com respeito ao transporte de carvão, que açambarcava uma parte consideravel do trafego civil permittido, foi resolvido que ficaria d'oravante sujeito a demora especial. Por outro lado a classificação dos transportes militares foi rigorosamente regulamentada para evitar abusos. Muitos carregadores abusavam dos rotulos de *fornecimentos militares urgentes* para darem precedencia ás suas mercadorias. Para a regularização dos transportes destinados ao serviço militar, formar-se-ha para estes transportes uma classe especial de trafego, e para o futuro nenhuns rotulos especiaes serão affixados nos vagões. Finalmente, as tarifas de transportes por caminho de ferro, não foram elevadas em nenhuma linha, nem ha intenção de as elevar.

Uma das causas que tambem tem influido na irregularidade de serviço dos caminhos de ferro, é a falta de pessoal resultante do alistamento de ferroviarios nas forças do exercito expedicionario á França.

A quantidade d'estes empregados que se alistaram é tão consideravel que não é possivel dispensar mais pessoal em qualquer das Companhias de caminhos de ferro das Ilhas Britannicas.

Já no parlamento, o Sub-secretario de Estado da Guerra tinha declarado ha pouco tempo que o recrutamento ultimamente feito foi muito satisfactorio, mas devia afastar-se toda a possibilidade de fazer novos pedidos de gente ao operariado, que já dera o contingente que razoavelmente se lhe podia exigir.

Ainda não estão completas as estatisticas do alistamento feito, até hoje, nas diversas Companhias, mas em outubro ultimo o numero de empregados ferroviarios que deixaram o serviço para se alistarem era de 57.374, e actualmente presume-se que não será inferior a 70.000.

São as grandes companhias que dão a maior percentagem, e assim a *London and North Western* figura com cerca de 12.000 alistados, ou seja quasi 14% dos empregados, e a *Great Western* fornece mais de 10.000 o que representa uma percentagem de 13% proximamente.

Em face dos numeros apresentados, as diversas Companhias declaram que já não podem conceder licenças aos seus empregados para a realização de novos alistamentos. Já em setembro ultimo a sahida de empregados foi tão avultada, que, com auctorização do proprio Ministerio da Guerra, se determinou que nenhum alistamento de ferroviarios fosse permittido sem a apresentação da licença da respectiva Companhia. Por esta mesma occasião significava-se aos empregados ferroviarios que, continuando nos seus postos, desempenhavam egualmente um muito importante serviço nacional.

A confirmação das razões apresentadas pelas Companhias, como justificação das difficuldades do trafego, foi feita pelo primeiro ministro Sr. Asquith, no discurso que proferiu no parlamento, em 11 de janeiro proximo passado. Entre outras referencias geraes, disse aquelle estadista, no que se refere em particular ao trafego ferroviario:

«As direcções de caminhos de ferro tem combinado entre si, e estão actualmente prestando, um auxilio muito grande para a resolução do assumpto. E' com absoluta verdade que ellas allegam, como desculpa, a necessidade em que se tem visto de fazer transportar maiores quantidades de mercadorias com menores facilidades de meios.»

Basta notar-se que, durante os seis primeiros mezes da guerra, só a *London and North Western* poz em circulação 7000 comboios especiaes militares, fóra os comboios de mercadorias.

No que respeita ás providencias adoptadas para a regularização do actual estado de coisas, disse o primeiro ministro inglez:

«Estão sendo dadas especiaes facilidades para assegurar o trafego livre e continuo dos generos de subsistencias e outros facilmente deterioraveis, que tem estado retidos e misturados no restante trafego ordinario. Agora é a esses que se dará a prioridade. O trafego do governo ou dos seus fornecedores terá naturalmente o primeiro lugar.»

N'esta ordem de ideias as Companhias deverão actuar sempre de concerto, e prestar-se-hão entre si o necessario auxilio de material circulante.»

Foi ainda instituida uma commissão especial, destinada a resolver todos os problemas que dizem respeito a esta paralyzação do trafego, ou a qualquer outra que se venha a produzir. Esta commissão é diariamente informada de todos os pedidos feitos ás diversas Companhias para transportes de mercadorias, e bem assim das difficuldades encontradas para as satisfazer. Quando seja necessario, o trafego é desviado de uma via para a outra. Recomendou-se a execução de trabalhos especiaes para facilidade do serviço de mercadorias, taes como alargamento de caes, construcção de vias de resguardo e outras, e correlativamente a redução, no que fôr razoavel, das commodidades attribuidas actualmente ao serviço de passageiros.

Parece que do conjuncto das providencias adoptadas resultou realmente uma sensivel melhoria da situação creada desde o começo da guerra, e que se tendia aggravar de uma forma insustentavel.

No numero das providencias adoptadas para o serviço dos caminhos de ferro inglezes, com motivo na actual guerra, figura ainda uma indemnização especial aos empregados ferroviarios que interveem directamente no serviço dos transportes militares.

Essa indemnização, segundo o accordo estabelecido, será de 3 shillings por semana para os empregados cujo ordenado é inferior a 30 shillings, e de 2 shillings para aquelles cujo ordenado é igual ou superior a 30 shillings.

A indemnização será concedida, como dizemos, a todos os empregados que interveem no movimento exigido pelos transportes militares, mas por esta mesma designação fica susceptivel de abranger uma grande maioria do pessoal. Demais, admittida, como principio de concessão d'esta indemnização, a maior carestia da vida, não é provavel que d'ella sejam excluidos quaesquer empregados.

Assim, sendo de cerca de 650.000 o numero de empregados ferroviarios existentes nas diversas Companhias, calcula-se que a despesa causada por este indemnização deve elevar-se proximoamente a 300 mil libras por mez.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.ª Repartição

Atendendo a que é necessário prolongar, sem demora, a linha férrea de Mossamedes, pelo menos até o Lubango.

Tendo a brigada de estudos, dêsse trôço da linha férrea, regressado à metrópole com os trabalhos de campo concluidos, a fim de aqui executar os trabalhos de gabinete em condições mais vantajosas para o Estado não só por serem menores os vencimentos como também por ser maior o rendimento de trabalho:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, que a referida brigada de estudos, constituída pelo capitão de engenharia, Joaquim Maria Valente, pelo condutor, António Cortez da Silva Curado, e pelo apontador, Guilherme Augusto da Silva Melo, organize o projecto definitivo do caminho de ferro de Mossamedes, desde o kilometro 173 até o Lubango, no prazo máximo de seis mezes, recebendo o engenheiro Valente e o condutor Curado vencimentos respectivamente iguais aos dos engenheiros e conductores em serviço na Direcção Geral das Colónias, e o apontador Melo, que se encontra no gozo de licença graciosa, uma gratificação de 20\$ por mês, sendo estes vencimentos pagos pelo fundo dos caminhos de ferro de Angola existente na Caixa Geral dos Depósitos.

Paços do Governo da República, em 8 de Fevereiro de 1915. — O Ministro das Colónias, Tiófilo José da Trindade.

A segurança dos transportes commerciaes em França

Por muito curioso, transcrevemos, com a devida venia, o seguinte artigo do *Journal des Transports* de Paris.

Somos um paiz pequeno, comparado com a França, e pelo territorio que occupamos na Europa; e tambem uma guerra tão intensa e tão prolongada provavel é que a não tenhamos com nenhuns inimigos; mas sempre nos póde ficar de ensinamento o que se dá com o transporte de

mercadorias, n'uma tão tremenda conjunctura com a que atravessa a nossa grande irmã latina.

Diz o *Journal des Transports*, de 27 de fevereiro ultimo:

«O regimen excepcional a que se acha submettida a exploração das linhas ferreas em tempo de guerra, e que já aqui expozemos no nosso numero anterior ⁽¹⁾, traz consequentemente uma grande perturbação nas relações economicas já muito paralyzadas pela applicação de todas as forças vivas do paiz ao serviço da defesa nacional. Passadas as primeiras semanas, quando não poderia tratar-se de outros transportes senão dos referentes à mobilização e à concentração das tropas, pensou-se por todos os lados em facilitar o restabelecimento dos negocios, e em tornar-se, se não á normalidade da vida, ao menos á circulação moderada, tão regular quanto possivel, no que respeita à economia da França, victima de uma como apoplexia. Não poderia chegar-se a este resultado, senão pela restituição de sufficiente elasticidade ao jogo dos pagamentos, detido pela *moratoria*, e respondendo por um indispensavel minimo de segurança às expedições. Não temos que nos occupar aqui do primeiro ponto; o segundo implicava a delicada questão da responsabilidade dos transportadores, sujeitos estes às difficuldades e obrigações creadas pelo estado de guerra.

Em tempo normal, a responsabilidade do transportador está definida pelo artigo 103 do Codigo de Commercio, que o torna responsavel pela perda e pelas avarias da coisa transportada, afóra o caso de força maior e o do defeito proprio se se trata de avarias. O transportador é sempre presumivelmente responsavel, e se julga, para se exonerar da presumpção legal que pesa sobre si, valer-se do facto da força maior ou do defeito proprio, é a elle que incumbe o estabelecimento da respectiva prova, ou o *onus probandi*. Este regimen de responsabilidade não poderia, evidentemente, sem grande injustiça, manter-se nas circumstancias actuaes, por motivo da transformação radical introduzida no modo de exploração dos caminhos de ferro francezes, pelo decreto de requisição que lhes tirou a livre disposição dos seus meios de acção.

Os artigos 1 e 29 da lei de 3 de julho de 1877 estabelecem, com effeito, este principio fundamental: em caso de mobilização parcial ou total do exercito, «as Companhias de caminhos de ferro são obrigadas a pôr à disposição do ministro da Guerra todos os recursos em pessoal e material que elle julgue necessarios para assegurar os transportes militares»; e o decreto de 2 de agosto de 1877 para a execução da dita lei acrescenta que a requisição seja notificada a cada Companhia por portaria especial do ministro das Obras-publicas.

A portaria de requisição com data de 31 de julho de 1914 fez passar a exploração das vias ferreas para a direcção das Commissões de rede, órgãos militares que funcionam tanto para as necessidades do exercito como para as da população civil. Esta portaria foi completada com a ordem de suspensão dos transportes commerciaes, assignada pelo ministro da Guerra, e entrou em vigor ao mesmo tempo que a execução da ordem de mobilização, isto é, a 2 de agosto. A partir d'esta data, as Companhias ficaram, pela portaria de requisição e pela ordem de suspensão dos transportes commerciaes, legalmente desaposadas dos seus meios de acção; já não são senhoras de si, quanto a instrumentos de transportes, e esta situação permanecerá enquanto as redes estiverem submettidas ao regimen da requisição.

No periodo que se seguiu immediatamente á ordem de mobilização, as necessidades dos transportes exclusivamente estrategicos fizeram cessar quasi completamente os transportes commerciaes.

O restabelecimento total ou parcial d'estes transportes

(1) Em artigo que tambem n'esta Gazeta reproduzimos.

ficou dependente do criterio das commissões de rede: nos termos dos artigos 19 (para a zona do interior) e 30 (para a zona dos exercitos) do regulamento dos transportes estrategicos por caminho ferro, é a estas commissões que incumbe julgar se, e em que condições, este restabelecimento pôde ser encarado, e o regular-lhe as modalidades por meio de ordens de serviço, approvadas, segundo os casos, pelo Ministro da Guerra ou pelo Director da retaguarda.

A auctoridade militar, a partir de 20 de agosto, admittiu a possibilidade de, com certas medidas restrictivas e a titulo essencialmente revogavel, effectuar alguns transportes de character mais urgente; as ordens de serviço, para este fim emanadas, foram publicadas em edictaes assignados pelas commissões de rede, approvados pelo ministro da Guerra ou por seus delegados, e collocados nas estações. Estes edictaes traziam, com a approvação da auctoridade militar, uma clausula concebida n'estes termos: «Os transportes são pelos preços vulgares, mas sem responsabilidade nem garantias de qualidade nenhuma, em consequencia das condições actuaes da exploração das vias ferreas». Com effeito, a primazia necessariamente attribuida aos serviços estrategicos, expunha a numerosos transtornos os transportes assim extraordinariamente auctorizados: as mercadorias poderiam ser descarregadas e demoradas pelo caminho; a sua conservação era muitas vezes prejudicada, por motivo da occupação, pelo serviço militar, de uma grande parte das linhas e dos caes de numerosas estações; essa conservação seria muitas vezes posta a cargo de homens inexperientes, recrutados á pressa e sem escolha possivel, para substituirem o pessoal mobilizado; finalmente, os transportes arriscavam-se a ser feitos em condições inconvenientes, estando o material apropriado ás ordens e á disposição da auctoridade militar. Por todos estes motivos, mesmo nos pontos do territorio mais afastados do theatro das operações, os caminhos de ferro não podiam garantir aos transportes as condições de segurança habituaes, nem por conseguinte responsabilizarem-se pelos accidentes devidos a causas independentes da sua acção. Foi por isso que a auctoridade militar, logo desde o começo, assentara em principio a irresponsabilidade absoluta dos caminhos de ferro como lei formal dos transportes; as redes teriam o direito de não attender, como o fizeram, todas as reclamações por demora, perda ou avaria.

No emtanto, quando, tendo-se modificado o curso dos acontecimentos, os transportes militares se regularizaram mais ou menos nas regiões afastadas da zona das operações, elevaram-se então protestos contra a continuação d'este regimen de irresponsabilidade total. Muitas Camaras de commercio e especialmente as de Paris, Bordeus, Toulouse e Angers, fizeram-se echo dos queixumes do publico, e o mesmo fizeram alguns escriptorios ou agrupamentos commerciaes. A auctoridade militar calculou que seria possivel attender a essas reclamações, abrandando o systema restrictivo até ahí em vigor, e dando largas aos transportes commerciaes pela concessão de certas garantias, pelo menos nas redes não comprehendidas na zona dos exercitos.

Foi n'estas condições que se deu mais um passo para o regresso ao serviço normal, sob proposta das commissões de rede. De accordo com as disposições do Regulamento sobre transportes estrategicos, o alargamento do serviço commercial foi approvedo pelo governo nas condições fixadas pelo decreto de 29 de outubro de 1914. Este decreto auctorizava o ministro da Guerra a «fixar para cada rede e sob proposta da Comissão de rede, as condições de tempo e de responsabilidade em que poderiam effectuar-se os transportes commerciaes». Baseando-se n'este decreto, o ministro da Guerra expediu a portaria de 1 de novembro, que, mantendo a inteira responsabilidade das redes pelo que respeita ao tempo dos transpor-

tes, declara cada uma d'ellas *responsavel pelas perdas e damnos resultantes das faltas dos seus empregados, quando essas faltas não fossem desculpaveis pelo estado de guerra*. E, como consequencia, as administrações dos caminhos de ferro ficavam desoneradas de todas as responsabilidades por avaria, para as mercadorias que soffressem com a demora e quando a demora é que tivesse sido a causa d'essa avaria.

Esta nova regulamentação melhoraria sensivelmente o estado de coisas anterior, e, debaixo do ponto de vista juridico, repartia equitativamente, entre o caminho de ferro e o publico, o fardo da prova: ao publico ficava provar que o prejuizo causado não poderia provir senão de uma falta grave, e ao caminho de ferro desonerar-se, se possivel fosse, demonstrando que essa falta, quando provada, seria imputavel ao estado de guerra.

Não obstante, certos syndicatos commerciaes e industriaes, calculando que os interesses dos expedidores e dos destinarios não estavam ainda sufficientemente protegidos, pediram com instancia que se fosse mais por deante no caminho encetado pelo decreto de 29 de outubro e que os caminhos de ferro fossem auctorizados a dar mais intacta garantia.

Mas seria racionalmente possivel ir mais por deante? Não, desde que se levem em conta os limitados recursos a que os transportadores continuam a estar reduzidos. Julga-se vulgarmente que o serviço dos caminhos de ferro se torna difficil sómente nas proximidades da linha de fogo, e que no interior tudo deveria caminhar como de costume. Mas um pouco de reflexão deveria bastar para fazer comprehender que as *malinas* contra que luctamos se contagiam pelo paiz todo e até aos pontos mais distantes da região atacada.

Para reunir e transportar tropas, provisões, munições, um formidavel material de guerra, a auctoridade militar reserva para o seu serviço uma parte importante das installações das estações: armazens, material circulante, utensilios e ferramentas, etc., etc. Finalmente, não é inutil insistir de novo sobre as difficuldades resultantes para as redes, de haver sido mobilizada uma fracção sensivel do seu pessoal, que partiu a pegar em armas ou a inscrever-se nas secções dos caminhos de ferro de campanha.

Este conjuncto de condições restrictivas e desfavoraveis que a força maior da situação impõe aos transportes commerciaes, é absolutamente incompativel com uma extensão qualquer da responsabilidade das Companhias dos caminhos de ferro.

Se, de facto, os transportes se vão já effectuando, no momento actual, em condições melhores, pelo menos nas redes afastadas da zona das operações; se, de facto, o publico não tem razão de queixa pela forma como se fazem os transportes n'essas redes; se, de facto, elle gosa, para esses transportes, de um regimen que se não differencia nada do regimen normal, a situação resultante para as redes da requisição, as sujeições de toda a ordem que pesam sobre ellas, a obrigação que lhes incumbe de assegurarem, succeda o que succeder, nas melhores condições de segurança e rapidez, os transportes militares, que gosam com toda a justiça de um regimen de favor, tudo isto colloca as administrações dos caminhos de ferro na impossibilidade absoluta de garantirem, em direito, aos expedidores, a regularidade e a segurança dos transportes que lhes são asseguradas de facto. Sujeitos a fortes obrigações militares, submettidos além d'isso á propria auctoridade militar, não é possivel pedir-lhes que assumam as pesadas responsabilidades que lhes incumbem em epochas normaes.

E' o que se comprehendeu muito bem em certos meios.

Durante o mez de outubro a ideia tornou-se bem nitida em certas Camaras de commercio, de juntar ao contracto de transporte um contracto de seguro. Em particular, uma deliberação da Camara de Commercio de Paris, com

a data de 14 de outubro, adoptando as conclusões do Sr. Jouanny, emittia um parecer tendente á «organização de um seguro privado contra os riscos de perda total ou parcial que possam correr as mercadorias» no transporte por caminho de ferro. O ministro da Guerra, desejoso de dar satisfação aos interesses commerciaes, na medida do possível, pediu em 4 de novembro ás Companhias, que estudassem o assumpto, e, em vista da sua resposta, publicou a 1 de dezembro de 1914 uma nova portaria que, embora mantendo integras as disposições da portaria de 1 de novembro, poz á disposição dos expedidores um systema de seguro facultativo appenso ao contracto principal do transporte e applicavel sómente ás redes afastadas da frente dos exercitos, isto é, P. L. M., P. O., *Midi* e linhas do Estado. (Os caminhos de ferro de cintura foram acrescentados a esta lista em 2 de janeiro). Estabelece tres categorias: mercadorias em geral; mercadorias frageis; animaes vivos, ovos, olarias, etc., com uma tarifa de taxas calculadas á razão de 0 fr. 05, 0 fr. 10 e 0 fr. 15 por 100 kilos e por 100 francos do valor seguro, e com minimos de pagamento de 0 fr. 50, 1 fr. e 1 fr. 50. Mediante o pagamento d'esta taxa supplementar de preço muito modico, o expedidor póde eximir-se á parte do risco que lhe deixavam ainda as disposições da portaria de 1 de novembro, exceptuando-se a demora. Por outras palavras, com relação á perda e á avaria, mas sempre com exclusão da demora, para o expedidor que pagar a conta do seguro, o transporte effectua-se nas mesmas condições do tempo de paz, nos termos do artigo 103 do Codigo Commercial.

Perguntou-se o motivo d'este pagamento supplementar para obter uma segurança plena e inteira, que deveria, parece, existir de todo o direito desde o momento que os transportadores possam obtê-la por qualquer meio. Mas é que os transportadores não podem, no estado actual das coisas, assegurar nem garantir essa segurança, e as taxas de seguro pedidas ao publico teem unicamente por fim o cobrir as indemnizações que as Companhias se vêem expostas a dar, renunciando ellas então a fazer valer, como seria do seu direito, a excepção de força maior que dimana naturalmente do estado de guerra.

Poderia igualmente recorrer-se a uma Companhia de seguros privada; é o que se tentou fazer, de resto, mas não appareceu nenhuma que assumisse os riscos, e foi em face d'esta difficuldade que as Companhias de caminhos de ferro acceitaram encarregar-se de um serviço de seguros que não entra de forma nenhuma nas suas naturaes attribuições.

A portaria de 1 de dezembro foi encarada a titulo de experiencia, para um periodo de 3 mezes; começou a vigorar a 5 de dezembro de 1914. A Camara de Commercio de Paris, em conformidade com o relatório do Sr. Jouanny, declarou a 9 de dezembro que julgava dever congratular-se «por uma medida transitoria excepcional que correspondia ás necessidades de uma situação incontestavelmente anormal.» No emtanto, os interessados não parece que se tenham mostrado muito empenhados em aproveitar-se da faculdade que lhes era dada de se precaverem contra perdas e danos. Eis, por exemplo, a estatística das expedições com seguro feitas pela Companhia de Orléans, de 17 de dezembro a 18 de fevereiro:

	Numero de seguros			Total das taxas		
	G. V.	P. V.	Total	G. V.	P. V.	Total
De 17 de dezembro a 24 de janeiro..	285	304	589	601,85	1.084,90	1.696,75
De 25 de janeiro a 18 de fevereiro.	237	242	479	596,40	605,55	1.201,95
	522	546	1068	1.198,25	1.690,45	2.898,70

De que deriva o fraco desenvolvimento do serviço do seguro? Sem duvida da segurança e da regularidade dos transportes, de que, de facto, o publico se vae aproveitan-

do. Os riscos que a situação actual lhe deixa aos hombros, parecem-lhe mais theoreticos do que reacs. Não obstante, para lhe permittir o eximir-se a esses mesmos riscos, o systema do seguro offerece-lhe vantagens nada para desprezar.

Mas sabe-se com que lentidão é que qualquer reforma ou alteração nos erros antigos passa a ser acceita, e muito especialmente nos habitos do commercio. Por muito commodo e por muito que se adapte ás circumstancias do momento, o novo regimen de seguro das expedições por caminho de ferro, hão-de ser precisos mais de tres mezes para que o publico lhe reconheça as vantagens e a elle se habitue. Devemos portanto desejar que a experiencia se vá prolongando, visto que ainda dura ha tão pouco tempo, para que nos seja permittido tirar então d'ella qualquer conclusão definitiva.

G. Allix.

Effeitos da guerra nas linhas inglezas

As declarações de lord Hamilton, presidente da Companhia dos caminhos de ferro subterraneos de Londres, perante a assembleia dos accionistas, foram muito desanimadoras.

Por causa das medidas de segurança publica, supprimindo a iluminação das ruas e determinando o encerramento dos cafés e restaurantes logo ao cahir da noite, assim como pela falta de concorrentes aos espectaculos, o trafego de passageiros diminuiu em grandes proporções. As receitas dos caminhos de ferro subterraneos de Londres, que durante o exercito de 1913 se elevaram a 244.791 libras, apresentam-se em 1914 com uma diminuição de 13.400 libras; o total dos lucros, que alcançou em 1913 a cifra de 115.762 libras, passou em 1914 a 99.046 libras, pagando-se 4% ao capital-acções privilegiadas e 1,25 % ás ordinarias. O saldo, para conta nova, é de 15.413 libras, em vez de 20.900 em 1913.

A companhia do caminho de ferro electrico metropolitano, tambem subterraneo, pagará sómente um dividendo de 6% annual.

O caminho de ferro electrico dos suburbios de Londres, que foi o mais castigado pelos serviços extraordinarios de mobilização das tropas, deu um producto bruto de 531.000 libras e um lucro liquido de 188.218, o que permite destinar 20.000 libras á reserva e 43.288 libras ao pagamento de um dividendo de 2% ás acções da 2.ª serie.

O *Board of Trade* tornou publicas as indemnizações concedidas pelo Governo ás Companhias ferroviarias inglezas, pelo serviço das suas linhas na mobilização.

O *Regulation Forces Act* de 1871, segundo cujas disposições o Governo tomou posse da maioria das linhas do paiz, estipula o pagamento ás companhias de indemnizações equivalentes aos prejuizos causados. A importancia d'essas indemnizações será fixada de commum accordo entre o Governo e as Companhias, e, em caso de necessidade, recorrendo-se á arbitragem.

O Governo britannico e as Companhias firmaram um convenio, mediante o qual as indemnizações aos caminhos de ferro representarão a differença entre as receitas realmente cobradas e as cobradas em 1913, advertindo-se que se as do primeiro semestre de 1914 fossem inferiores ás de igual periodo de 1913, a differença seria deduzida do total da indemnização.

Por este systema, pagam-se todos os transportes requisitados pela Guerra e pela Marinha, que não necessitam de fazer, respectivamente, desembolsos especiaes por tal motivo.

VIAGENS E TRANSPORTES

Linha do Valle do Vouga

No dia 21 do corrente entra em vigor na linha do Valle do Vouga o novo horario, destinado a folgar as marchas de alguns comboios para obter a consequente economia de carvão, na conjuntura actual, sobretudo critica. Assim evita a Companhia a suppressão de alguns comboios, que seria prejudicial para o publico.

E' aproveitada a occasião para attender, nos limites do possivel, algumas reclamações regionaes.

Os correios Espinho-Vizeu, n.º 1 e 6, pequena alteração soffrem.

O n.º 1 partirá d'Espinho ás 7 50 e chegará a Vizeu ás 14-40.

O n.º 6 partirá de Vizeu ás 12 h. para chegar a Espinho ás 18-23.

O primeiro dá correspondencia aos C. 1506, 18 e 15 da C. P. O segundo estabelece correspondencia com o n.º 3, 1521 e 1576.

O n.º 2 parte de Sarnada ás 4 h. e chega a Espinho ás 6-56 tendo seguimento para o Porto pelo 1505 e para o Sul pelo 18. O n.º 3 parte d'Espinho ás 17-35 e chega a Sarnada ás 20-20 dando seguimento ao 1520.

O n.º 4 parte d'Oliveira d'Azemeis ás 11 h. e chega a Espinho ás 12-27, tendo seguimento para o Porto pelo 1513. O n.º 5 sae d'Espinho ás 20-25 ao seguimento dos 1523 e 1526 e chega a Oliveira ás 21-49.

O C. n.º 101, mixto, mercadorias, diario, parte de Sarnada ás 5-35 e chega a Vizeu ás 10-10. O n.º 100 parte de Aveiro ás 16-20 depois da chegada do n.º 3 da Companhia Nacional e chega a Sarnada ás 20-28, tendo correspondencia pelo n.º 12 para Albergaria.

No ramal de Aveiro o n.º 7 parte de Albergaria ás 6 h., chegando a Aveiro ás 8-5 para dar correspondencia aos 18 e 52.

O n.º 8 parte d'Aveiro ás 8-55 em correspondencia com o 18 e chega a Sarnada ás 10-28 para assegurar a correspondencia com o n.º 1.

O n.º 9 parte de Sarnada com os passageiros do n.º 1 e chega a Aveiro ás 12-23 dando correspondencia ao n.º 51.

O n.º 10 sae de Aveiro ás 13-55 depois da passagem do 51 e chega a Sarnada ás 15-35 para dar correspondencia ao n.º 6.

O n.º 11 parte de Sarnada ás 16-15 com os passageiros do n.º 6 e chega a Aveiro ás 17-47, dando correspondencia ao n.º 3.

O n.º 12 sae de Aveiro ás 18-45 depois da passagem do 3 e chega a Albergaria ás 20-56.

Não ponde ser assegurada a correspondencia dos correios 15 e 8 da linha do Norte com os comboios 101 e 100, porque para isso seria preciso crear mais 2 comboios no ramal de Aveiro, sacrificio incomportavel ao presente.

As relações regionaes com Vizeu melhoram pela alteração das horas dos comboios 100 e 101.

Festas da Semana Santa e Feira em Sevilha

Como nos annos anteriores a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, de combinação com a de Madrid a Saragoça e a Alicante, realizará este anno um serviço especial de bilhetes a preços reduzidos pelos comboios ordinarios, e por os especiaes, que se effectuarão por occasião das festas da Semana Santa, que terão logar em 28 de março a 4 d'abril, e da Feira em Sevilha de 17 a 22 d'abril.

Os bilhetes serão vendidos a partir de 25 d'este mez até 15 de maio e terão validade para o regresso até 30

de junho, para facultarem aos passageiros o tempo sufficiente para poderem visitar e observar o tanto que ha para ver na formosissima Sevilha e ainda para irem a outras terras hespanholas como Granada, Cordova, etc., tão dignas de serem vistas.

O custo dos bilhetes das estações de Lisboa e de Entroncamento a Sevilha e volta é de 18\$36 em 1.ª, 12\$96 em 2.ª e 8\$66 em 3.ª classes.

Os bilhetes de 1.ª classe darão direito á occupação de logares de luxo nos comboios em que os haja á disposição do publico, mediante o pagamento das competentes sobretaxas.

Escusado nos parece recommendar ao leitor, mais uma vez, uma viagem de recreio a Sevilha. O reclamo a esta cidade tão bella, unica no seu genero e na originalidade, está de ha muito feito no adagio popular «quem não viu Sevilha, não viu maravilha», e não vemos necessidade de estar a repisar as bellezas dos seus palacios, das suas torres, da alegria da sua feira, do *salero* das suas *niñas*, da grandiosidade selvatica das suas touradas, que ao que nos dizem este anno levam as melhores quadrilhas, a belleza do seu Guadalquivir, etc., etc.

Brevemente apparecerão affixados em Lisboa os cartazes artisticos que a municipalidade de Sevilha, como nos annos anteriores, mandou confeccionar e bem assim os annunciadores das touradas.

Feira de Março em Aveiro

Nos dias 25 e 28 d'este mez e 4 e 11 do proximo abril, realiza-se na formosa cidade de Aveiro a importante feira annual denominada «feira de Março», a mais concorrida de todas as que se realizam n'aquella cidade e onde se effectuam importantes operações commerciaes.

Como todas as nossas feiras, a de Março em Aveiro offerece, áparte o lado commercial que é a sua razão de ser, o lado pictoresco que é o que mais interessa ao turista observador.

Todos aquelles povos dos arredores de Aveiro conservam ainda hoje, embora já bastante adulterados pela civilização, costumes femininos bonitos e caracteristicos, que dão á feira a nota esthetica mais interessante.

Os alegres bailaricos que se nos deparam a cada canto, as suaves melopeias que se despedem dos labios das esbeltas varinas que rodopiam elegantemente nos seus «viras» ao som das concertinas e das violas, tornam o local da feira verdadeiramente encantador.

Em março ainda não ha o calor ardente que o sol do verão lança nas feiras e romarias de julho e agosto e que parece atear ainda mais a ancia do goso a que a mocidade d'esta terra meridional facilmente se deixa arrebat; apesar d'isso, porém, a animação é grande; o vinho é barato e sem mistura e por isso bebe-se bem, alegre e alegre muito, só raras vezes chegando a causar prejuizos aos libadores, e á noite quando aquella multidão regressa aos lares, vae com o corpo cansado mas com o espirito feliz; nos corações das moçoilas e rapazolas um amor nascente que por bastas vezes se transforma na amizade perduravel d'um casal feliz.

Mas... para que havemos Je estar a forçar notas de poesia se, por muito que dissessemos nada diríamos para se fazer uma ideia perfeita do que é a feira. Vá o leitor até lá; deixe de pensar uns dias na politica ou na guerra europeia e vá recrear o espirito a ver mais uma feira genuinamente portugueza.

O tempo não está para grandes despesas, com o pão caro, mas ainda póde chegar para uma saltada a Aveiro, que vale a pena, quando mais não seja para ver a cidade,

aproveitando os bilhetes reduzidos que o caminho de ferro offerece por essa occasião e que são vendidos pelas estações e apeadeiros desde Coimbra até Quintans, e cujos preços são:

De Coimbra 1\$14 em 2.^a e \$86 em 3.^a; Coimbra B. 1\$12 e \$84; Souzellas \$94 e \$72; Pampilhosa \$90 e \$68; Mealhada e Curia \$78 e \$60; Oliveira do Bairro e Oyã \$50 e \$38; Quintans \$16 e \$12.

Para as procedencias de Lisboa e outras estações podem-se aproveitar os bilhetes de ida e volta da tarifa 7 que são bastante reduzidos e dão prazos sufficientes.

Exportação de ovos, peixe e queijos

O governo resolveu-se a auctorizar sem o previo requerimento para cada remessa, como já se estava fazendo, a exportação de ovos, peixe e queijos, por ter reconhecido que a produção d'estes generos é mais do que sufficiente para o consumo nacional, e que com a exportação mais algum ouro passará a entrar no Paiz. Estabeleceu, porém, uma taxa de direitos alfandegarios para essas mercadorias, que é de \$010 em kilo para os ovos e para a sardinha e de \$015 em kilo para qualquer outro peixe quer fresco, salgado, prensado ou secco, excepto o conservado em azeite ou em outros oleos comestiveis.

Não diremos mal da medida adoptada, mas o que nos custa a comprehender é que, havendo peixe e ovos em tanta quantidade, nós continuemos a pagar esses generos por preços exorbitantes.

Em vista da auctorização do Governo, os caminhos de ferro publicaram avisos annunciando que as suas estações passaram a aceitar remessas d'essas mercadorias nas condições estabelecidas pelas tarifas em vigor, como anteriormente á data de ser prohibida a sua exportação.

Tarifa 13 de pequena velocidade da Companhia Portugueza

Conforme annunciaramos no nosso ultimo numero, entrou em vigor no dia 10 d'este mez a nova tarifa 13 de pequena velocidade da Companhia Portugueza, para o transporte de cortiça, carvão vegetal, etc., e que em vista das importantes reduções que offerece para os transportes de cortiça, foi recebida, ao que nos consta, por parte do publico directamente interessado com grande satisfação.

Bilhetes de ida e volta entre Abrantes, Coimbra e Porto

No dia 20 d'este mez entra em vigor uma ampliação á tarifa especial n.º 7 de grande velocidade dos Caminhos de ferro Portuguezes, pela qual são estabelecidos bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre a estação de Abrantes e as de Coimbra, Coimbra B, Porto Campanhã e Porto S. Bento.

Com o presente numero é distribuido o respectivo Aviso ao Publico.

Bilhetes reduzidos nas linhas do Sul e Sueste

Entrou hontem em vigor nas linhas do Sul e Sueste a nova tarifa especial n.º 5 de grande velocidade, que vem substituir a que vigorava desde agosto do anno findo, de bilhetes reduzidos para uma só viagem entre as estações de Lisboa até Pegões e Aldegallega.



O tunnel de Canfranc

O engenheiro de Moutes, Sr. Bernard, occupando-se das difficuldades do local para o tunnel e para a estação ferroviaria internacional de Canfranc, e para que possa formar-se uma leve ideia de accidentado d'aquella região dos Pyrenéos, demonstra que a entrada do tunnel, do lado hespanhol, está a 1.192 metros acima do nivel do

mar em Alicante; que a divisoria da margem direita, onde começa o concelho de Aisa, alcança a altitude de 2.350 metros, e que a divisoria da margem esquerda, do lado do pico de Collarada, chega a 3.100 metros. Se a isto accrescentarmos que, em linha recta, a distancia de crista a crista ou de divisoria a divisoria não chega a 6.000 metros, resulta que, ainda suppondo que as vertentes sejam de declive uniforme, ficariam com um declive medio de 38,60 % na margem direita e de 63,60 % na margem esquerda, de forma que o deslizamento dos gelos encontra allí condições extraordinarias de facilidade.

O local para a estação nos Arañones seria impossivel não se accudindo á alluvião dos gelos nas rampas.

A' Divisão Hydrologico-florestal da bacia media do Ebro deu-se o encargo de traçar opportunamente um projecto minimo, com o fim de evitar-se o deslizamento dos gelos pelas rampas, nas correntes onde a agglomeração dos gelos sejam mais frequentes.

Os trabalhos que se estão executando ha quatro annos, não estão de todo terminados, mas os resultados até hoje colhidos fortificam a antiga opinião do Sr. Bernard, de que o projecto hoje em execução não basta e precisa de ser completado. A experiencia d'este anno não é sufficiente para que se veja que, embora o maior perigo esteja nas alluviões que se formam nas bacias das correntes, tambem nas rampas onde não haja correntes póde dar-se o desprendimento de massas de gelo que possa ter funestas consequencias, hoje pará o pessoal das obras, e amanhã para a propria estação internacional.

O custo total das obras do tunnel anda por 24 milhões de pesetas.



O augmento do preço do pão e dos generos alimenticios em Inglaterra

No momento presente em que tanto se discute entre nós o problema do encarecimento dos generos alimenticios, e em especial do pão, julgamos interessante transcrever um artigo do ultimo numero do *Commerce et Industrie*, em que se trata do estado que essa questão assumiu na Inglaterra. O artigo, que é firmado pelo Sr. L. Odin, diz o seguinte:

«A Inglaterra soffreu uma forte commoção, não porque os submarinos allemães ameaçassem as suas costas, nem porque os Zeppelins lhe annunciasssem novas visitas, mas porque o preço do trigo attingiu o maximo por que nunca elle foi pago n'aquelle paiz.

58 shillings o quintal de 2909 litros.

Este preço phantastico nunca tinha sido attingido, mesmo antes dos grandes productores, como a Australia, o Canadá, e a Argentina, fornecerem os seus productos consideraveis, como tem feito estes ultimos annos.

Porque augmentou, tão sensivelmente e tão subitamente, o preço do trigo entre os nossos alliados?

Os armadores dizem que isso é devido á má colheita da Australia, e á participação da Turquia na guerra, o que impede a exportação de trigo pelo mar Negro.

A verdade parece ser bem outra, pois que, de facto, não se trataria senão do augmento dos fretes.

Em junho do ultimo anno, podia-se trazer trigo argentino para Inglaterra, com o frete de 12 shillings e 6 pence por tonelada. Em novembro, o frete tinha subido a 27 shillings e em dezembro a 40 shillings. Para fevereiro pede-se 67 ¹/₂ shillings por tonelada.

Este facto basta para demonstrar a alta do trigo e de outros generos importados em Inglaterra.

Diz-se que ha navios que ganharam n'uma só viagem, o seu proprio custo muito á larga.

E' certo, demais, que os fretes dos armadores augmen-

taram desde que rebentou a guerra; mas, vai muito de esse augmento até aos 500% que exigem agora, tanto mais que o governo inglez, como se sabe, paga um premio de guerra de 80% como seguro maritimo.

Em summa, trata-se sobretudo de um monopolio de facto, que permite aos armadores fixar o preço que lhes agrada, sem se importarem com o resto.

Tendo a guerra suprimido a marinha mercante allemã, e tendo o governo inglez requisitado mais de 1500 navios mercantes para o transporte de tropas, segue-se que mais de metade da marinha mercante da Europa está paralyzada para o commercio.

Como consequencia, temos que a procura é superior à offerta, o que permite aos armadores imporem as suas condições.

Simplesmente, pôde muito bem acontecer que os Inglezes se zanguem, pois que os nossos alliados, que são sobretudo gente pratica, dizem que o dinheiro ganho pelas companhias de navegação se deve á marinha de guerra da Inglaterra, que lhes permite navegar com o minimo de perigo.

Dizem tambem os nossos amigos que já morreram mais de 6000 marinheiros inglezes, para assegurarem o livre caminho dos mares. N'estas condições, perguntam elles, se estes heroes se sacrificaram pelo povo inglez, ou sómente em proveito de alguns.

E, como sanção pratica, alguns deputados inglezes pedem ao Governo que requirite com urgencia um certo numero de vapores, para se effectuar a importação de viveres pela tarifa normal, a fim de assegurar á Inglaterra o pão barato, como succede em França».



Os caminhos de ferro em Portugal

XX

A situação financeira da Companhia nos primeiros annos

As primeiras Companhias de Caminhos de Ferro, que se estabeleceram, tinham um capital em acções bem calculado em relação ás obras que se propunham executar, e só emitiram obrigações quando as linhas estavam quasi inteiramente construidas e em exploração, faltando apenas algum pequeno lanço para as completar.

Em taes circumstancias esses titulos eram acolhidos com grande favor nos mercados e mantinham sempre uma alta cotação, mas d'ahi nasceu o abuso de se formarem depois muitas outras Companhias, com diminuto capital, e que desde o principio levantavam o dinheiro preciso para a construcção, creando obrigações a que faltava por isso qualquer garantia de valor.

Emquanto a exploração lhes não dava rendimento bastante para pagarem os juros e amortização d'essas obrigações, as Companhias iam buscar ao seu cofre parte do que haviam recebido dos accionistas, e para proseguirem nas obras, iam creando successivamente novas obrigações, que tornavam os encargos cada vez maiores e que se depreciavam mais e mais, de forma que muitas d'essas sociedades falliram, antes de realizarem o fim para que tinham sido fundadas.

Foi o que aconteceu a varias companhias estrangeiras, e entre ellas a muitas hespanholas, cujos estatutos haviam servido de modelo aos da Companhia Real, e se esta conseguiu evitar o naufragio, o que não pode foi escapar ás grandes difficuldades financeiras que perturbaram a sua vida nos primeiros annos em que teve a seu cargo a exploração das linhas do Norte e Leste.

O enorme predominio dos fundadores na administração social, a confusão de duas entidades, companhia e empreitada geral durante a construcção, as erradas bases em que assentaram os calculos dos futuros rendimentos, sem

attender ao atrazo em que n'essa epocha se encontrava o paiz (o qual de modo algum se poderia modificar de repente), concorreram muito para a crise.

Deixando, porém, de parte essas outras causas, notaremos como a deficiencia de capital influuiu poderosamente para levar a Companhia á critica situação em que durante uns poucos de annos se debateu, e em virtude da qual só em 1877 se estabeleceu definitivamente a ligação da nossa segunda cidade com a capital pela aviação accelerada.

Aberta, como já dissemos, em abril de 1860 a subscrição publica para as 70 mil acções de 500 francos, ou 90\$000 réis cada uma, com o pagamento immediato da primeira prestação de 100 francos, foi pouco depois feita a chamada da segunda de igual importancia, a qual estava quasi toda cobrada quando em setembro reuniu a assembleia geral em Lisboa.

Nos primeiros mezes de 1861 foram os accionistas convidados a entrar com os restantes 300 francos, sendo-lhes porém permittido pagarem desde logo 100 francos e dado o prazo de um anno para satisfazerem os outros 200, que entretanto, e com o deposito dos titulos, lhes seriam emprestados do fundo social ao juro de 6%.

O motivo d'esta chamada, com taes condições, foi o desejo que o comité ou delegação de Paris tinha de emitir obrigações quanto antes e a lei franceza só admittir que esses titulos fossem cotados na Bolsa depois de estarem pagas integralmente as acções.

Satisfeito, ou illudido assim o preceito legal, decidiu o comité crear 100.000 obrigações do valor nominal igual ao das acções, com o juro fixo annual de 3 por cento e amortizaveis em 97 annos a começar no 1.º de janeiro de 1863, sendo este primeira serie collocada no mercado ao preço medio de 41\$000 réis.

Em maio de 1862 o governo extranhou á Companhia que tivesse creado obrigações sem previa auctorização sua, mas ella desculpou-se dizendo que assim procedera por estar expressa nos estatutos a permissão de crear titulos d'essa natureza até ao numero preciso para realizar trinta milhões de francos, e em vista d'esta allegação foi a falta relevada, sendo porém o conselho de administração advertido de que antes de crear mais obrigações deveria sollicitar e esperar a approvação superior.

D'ahi em diante repetidas vezes foi feito o pedido e auctorização sem observação alguma e só em março de 1864 é que o governo insinuou que seria melhor buscar outros meios de levantar capital.

O conselho protestou logo contra o que elle dizia uma mystificada intervenção nos negocios da Companhia e assim foi crescendo o numero de obrigações a ponto de chegar a 270:000 em junho de 1865.

Com os 6:300 recebidos dos accionistas, 2:873 contos, producto da venda de 239:314 d'aquellas obrigações e 360 contos de varias receitas, foi a Companhia fazendo face a todos os seus encargos até á data em que tomou posse das linhas, mas esses encargos tinham sido muito grandes, e enormes tambem eram os que sobre ella pesavam para o futuro.

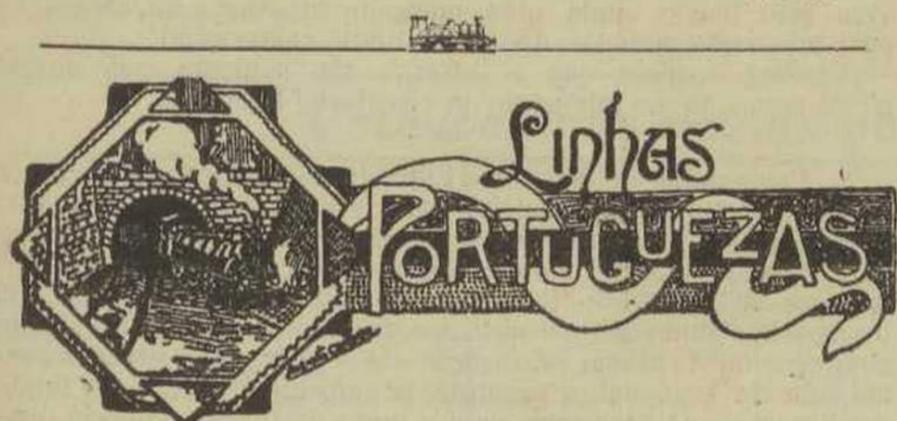
Em despesas anteriores á constituição da Companhia e depois nas despesas geraes da administração estavam gastos uns 800 contos, a construcção havia custado 12:860 contos, os juros dos accionistas tinham levado 1:660 e os juros e amortização de obrigações 1:320.

A administração da Companhia logo no principio do anno de 1865 pensou em remediar essa grave situação e por um lado creou o logar de director da exploração com o fim de introduzir melhor ordem nos differentes serviços, e por outro procurou o auxilio do Governo, dirigindo-lhe em fins de junho uma representação em que se queixava da falta de estradas que ligassem as estações do caminho de ferro com o interior do paiz.

Entretanto, comourgia achar meios de pagar os juros que se venciam no 1.º de julho e não convinha vender as-

obrigações em carteira, por estarem muito depreciadas, empenhou uma porção d'ellas e assim obteve dois milhões de francos, que, juntos com os productos da exploração, lhe permittiram satisfazer os seus encargos durante o semestre; mas a situação ia sendo cada vez mais critica e no anno immediato a crise manifestou-se abertamente.

A. O.



Vidago a Chaves.—Está prestes a conclusão d'este troço da linha do Valle do Corgo, esperando-se apenas a entrega dos estudos para dar inicio á sua conclusão, cuja terraplenagem falta só fazer entre Moura e Chaves, na extensão de 7 kilometros.

Sul e Sueste.—São brevemente inauguradas mais duas estações na linha de Valle do Sado, a partir de Alvalade.

— Está já em construcção a nova estação de Seixal no prolongamento da linha a Cacilhas. Fica no extremo leste d'aquella villa, d'onde se póde fazer uma elegante avenida até ao centro da villa.

Portimão a Lagos.—O Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, resolveu que a conclusão d'este caminho de ferro se faça por administração directa.

Penafiel á Lixa.—Esta Companhia requereu ao Governo a prorogação do prazo para a conclusão da linha de Entre-os-Rios, até 31 de dezembro, pela dificuldade de receber os materiaes encomendados, devido á guerra europeia.

Orphanato ferroviario.—Foi ha dias inaugurado no Porto, o Orphanato Ferroviario, uma instituição muito sympathica que se deve á iniciativa do chefe dos revisores do Minho e Douro, Sr. Joaquim Netto.

A nova instituição destina-se a recolher os orphãos filhos de empregados dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Sanatorio para os empregados do Sul e Sueste.—Trata-se de estabelecer na Guarda, junto á magnifica installação do Sanatorio Sousa Martins, um sanatorio para os empregados dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

E' uma iniciativa digna de todo o louvor.



Hespanha

As concessões dos tramvias electricos de Mondariz a Porriños e de Porriños a Vigo foram transferidas pelo Sr. Henrique Peinador Vela á empresa do «Tremvia de Mondariz a Vigo».

A transferencia foi approvada por decreto, sob proposta da Direcção G. de Obras-publicas.

A Junta da Defesa Nacional despachou favoravelmente os expedientes dos caminhos de ferro estrategicos de Tamarite a Balaguer, de Gibraleon á fronteira portugueza por Paimogo, de Carthagená a Lorca, e de Palma de Malhorea a Andranitx.

Secundando a acção dos deputados gallegos e asturianos, celebraram-se *meetings* em Gijon e povoações vizinhas, afim de sollicitar do Governo a construcção do caminho de ferro de Gijon ao Ferrol, o que é considerado como um elemento importantissimo de prosperidade não só para a região como para todo o paiz.

A linha ferrea de via larga de Zurgena a Garrucha, que entra no projecto approvado do caminho de ferro de Lorca a Almeria, está prestes a ser posta em hasta-publica.

França

A colonização franceza em Marrocos acaba de dar um grande avanço para o estabelecimento do caminho de ferro estrategico de Casablanca a Fez. O accordo franco-alemão de 1911 não permitia que a França estabelecesse nenhuma linha ferrea em Marrocos, antes de ser posta em adjudicação a linha de Tanger a Fez. A falta de vias commerciaes, era possível estabelecer linhas puramente estrategicas indispensaveis. E' nestas bases que o trabalho foi encetado, ao mesmo tempo do lado de Casablanca e do lado da fronteira de Oran. Começada em 1911, a construcção proseguiu acompanhando os progressos da occupação militar. Não houve dificuldade que detivesse a excellente engenharia franceza.

Os resultados obtidos hoje, são os seguintes:

Ao oriente de Marrocos, a via ferrea liga Zudj-el-Beral, ponto terminus da Companhia do Oeste-Argelino na fronteira marroquina, a Udja, residencia do alto-commissario da Republica, Taurirt, Guercif e M'çun, estes dois postos além do Muruia, ou seja 214,5 kilometros em exploração. O ultimo troço d'esta arteria, M'çun-Taza (33 kilometros) está em construcção e a via atingirá Taza dentro em pouco.

Ao occidente estão já duas linhas em exploração:

1.º A linha de Casablanca a Fez, de 314 kilometros de extensão, e que serve Rabat, Salé, Kenitra, Dar-el-Hamri e Meknes;

2.º A linha de Casablanca a Ber-Rechid, de 42 kilometros, levada até Mechrabú-Luane, no Um-el-Rebia, onde chegará em breve, attingindo então 127 kilometros.

Para completar esta rede, duas grandes linhas estão em projecto, e a sua execução está incluída no rol dos trabalhos correntes: 1.º a junção de Fez a Taza (90 kilometros); 2.º o prolongamento da linha Casablanca-Mechrabú-Luane até Marrocos (130 kilometros).

O perfuramento do tunnel de Puymorens ultimou-se em optimas condições, na presença do prefeito do Ariège, que assistiu á explosão da ultima mina, que poz em communicação as vertentes franceza e hespanhola.

O tunnel de Puymorens passa sob o desfiladeiro do mesmo nome, na linha que se está construindo entre Aix-les-Thermes (França) e Ripoll (Hespanha).

Esta linha está destinada a crear uma nova estrada transpyrenaica, ligando directamente Paris a Barcelona, com passagem por Tolosa (Toulouse).

Por portaria de 14 de dezembro ultimo foi determinado que as viúvas, e, na sua falta, os orphãos de menos de dezoito annos, de empregados ferroviarios do Estado, mortos no campo da honra durante a guerra actual, receberão pelos orçamentos supplementares dos caminhos de ferro do Estado, até ao termo das hostilidades, uma pensão igual a metade dos respectivos ordenados ou salarios.

Em nenhum caso poderá esta pensão ser cumulada com quaesquer outras pensões de character official, como monte-pio official, pensão de sangue, etc., devendo os interessados optarem pela pensão que preliram, quando tenham direito a mais de uma.

Brasil

O Director da Estrada de Ferro Central do Brasil está estudando o novo regulamento que pretende apresentar ao Governo.

Consta que n'esse regulamento figurará uma nova tabella de vencimentos inferior á actual, para os engenheiros que porventura possam ser admittidos de futuro n'esta linha.

As inspectorias de trafego serão extintas, sendo aproveitados os engenheiros que tenham mais de 10 annos de serviço publico.

Ha tambem projecto da criação de logares de itinerantes, a exemplo do que se pratica na Companhia Leopoldina, o que, porém, ainda não está de todo assente.

Russia

O Conselho de ministros concedeu um credito de 3.600.000 rublos para os trabalhos preparatorios de um caminho de ferro de Kom a Kola.

Serão concedidos outros creditos para uma nova linha ferrea, que partirá de um ponto ao norte do caminho de ferro de Arkangel a Volodja, para um ponto ainda não designado.

O fim d'estas linhas vem a ser o assegurar ao commercio russo uma via maritima completamente livre.

Festa de beneficencia

Realizou-se no domingo 14 a sessão inaugural do Cofre de Amparo às Viúvas e Orphãos dos empregados do Sul e Sueste.

A festa teve logar na grande sala do antigo palacio Penafiel, onde está installada a direcção d'aquelles caminhos de ferro, presidindo á sessão o Sr. Cupertino Ribeiro, presidente do Conselho de Administração, sendo secretariado pelos Srs. Abecassis Junior, sub-director da rede, e Herculano Galhardo, engenheiro chefe da tracção.

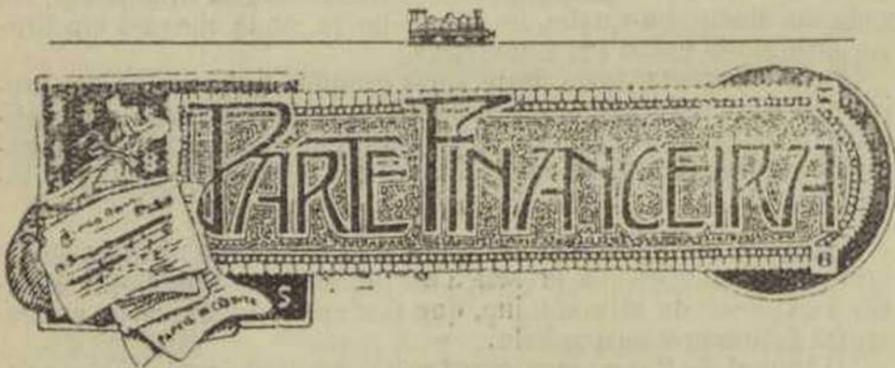
Houve varios discursos, enaltecendo-se o valor da iniciativa que pertenceu ao Sr. João dos Santos Pimenta, e os serviços que a nova instituição está destinada a prestar ao pessoal, como tem succedido já á instituição de eguaes fins installada entre o pessoal do Minho e Douro.

Do relatorio da commissão organizadora, que foi lido, consta que a receita, desde abril de 1913 até hoje, foi de 671 escudos, tendo-se dado já pensões e donativos no valor de 312 escudos.

A commissão installadora que tão dedicadamente trabalhou, foi reconduzida para ficar administrando o cofre.

Houve uma proposta, assás ponderada, para que o producto que deu uma subscrição, feita entre o pessoal, para a compra de um aeroplano e um navio de guerra, seja applicado a auxiliar a creação de um Instituto ferroviario, que poderia assim alargar os seus efeitos beneficentes.

A nossa *Gazeta* não se fez representar por não termos recebido convite, que foi mandado a outros jornaes.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.— Nos termos dos Estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortização as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» com os numeros 951 a 955, 1.471 a 1.475, 7.701 a 7.705, 14.436 a 14.440, 14.726 a 14.730, 15.586 a 15.590, 27.066 a 27.070 e 27.981 a 27.985.

O pagamento dos titulos amortizados e juros das obrigações relativas ao 2.º semestre de 1914 (coupon n.º 51) começará no dia 1.º de abril em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, e no Porto na casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

O pagamento d'este coupon tambem se realizará em Berlim no «Deutsch Bank» até 30 de junho do corrente anno.

Nos termos dos artigos 29.º e 30.º dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria para o dia 30 do corrente, pelas 13 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo e eleição da Mesa da Assembleia Geral e dos corpos gerentes para o biennio de 1915 e 1916.

Não comparecendo numero sufficiente de accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 17 do proximo mez de abril, no mesmo local e hora.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Março de 1915.

Na ultima semana houve nova mudança de ministro na pasta das Finanças, sahindo d'ella o Sr. Herculano Galhardo e entrando o Sr. coronel de engenheiros Rodrigues Monteiro, que era ministro dos Estrangeiros.

Temos repetidas vezes insistido no inconveniente da insubsistencia dos titulares em pasta de tanta responsabilidade como é, no actual momento, a das Finanças. Não é porque a nossa voz seja ouvida, que este defeito nosso se corrigirá. Inscrevemos, pois, apenas, o nosso parecer, mais uma vez.

Devido ao estado anormal que a nossa politica interna tem atravessado ha algum tempo, tem-se espalhado o boato deque o Governo encontrou grandes dificuldades financeiras.

Tem encontrado, é certo, dificuldades proprias do estado desorganizador das nossas finanças e tambem da crise que a Europa atravessa, devido á guerra.

Sabe-se, todavia, que o Banco de Portugal não levantou quaesquer dificuldades ao Governo, como alguma imprensa insinuou. Tem este Banco ainda uma margem superior a 20.000 contos para a emissão de notas, dentro do limite auctorizado.

Verifica-se, pois, que o Governo não pensaria, pelo menos n'este momento, no augmento da circulação fiduciaria.

A Companhia de Seguros «Fidelidade» publicou agora o seu relatorio da Direcção, Balanço e Parecer da Commissão de Contas, relativo a 1914, por onde se conclue manter-se como sempre prospera, ficando o seu Fundo de Reservas, em 31 de dezembro ultimo, em 733.702\$507,5. Pela conta de Ganhos e Perdas, vê-se que o respectivo saldo não permitiria a distribuição de um dividendo compensador da actual valorização das acções; mas a situação desafogada da Companhia permite, largamente, o recurso ao fundo de Reservas, no necessario para o que o dividendo não seja inferior a 50\$ por acção, retirando-se para esse fim d'aquelle Fundo a quantia de 26.315\$12, que em annos futuros lhe será restituída.

Companhia dos Phosphoros—Publicou esta Companhia o seu relatorio, mostrando que o saldo da conta de Ganhos e Perdas foi de 466.951\$16, e propondo a seguinte applicação:

Para Reserva Especial.....	25.000\$
Dividendo 9 %.....	405.000\$
Percentagem ao Conselho de Administração e Conselho Fiscal.....	20.442\$36
Caixa de Soccorros dos Operarios.....	1.000\$
e a differença de.....	15.508\$80
para Conta nova.	

Informa a Direcção que a venda dos seus productos se elevou no exercicio findo a uma importancia maior que nos annos antecedentes.

A importancia da renda suplementar paga ao Estado foi de 70.562\$45, tendo sido no anno antecedente de 67.014\$37,5.

Não conseguiu esta Companhia que fosse permittida a exportação dos seus productos sem serem incluidos no computo do pagamento da renda suplementar ao Estado.

A Assembleia Geral approvou as propostas da Direcção, ficando a Companhia com a sua Reserva Estatutaria elevada a 900 contos e o Fundo de Reserva Especial a 975.

Banco Economia Portugueza—Publicou este Banco o seu relatorio, verificando-se um lucro de 28 contos, propondo a Direcção o dividendo de 5 1/2 % por acção.

Bolsa de Paris—Acaba esta bolsa de ordenar que as transacções só possam ser effectuadas por individuos francezes, afim de evitar especulações por parte das entidades estrangeiras, e que muito poderiam prejudicar a situação bolsista da França, devido á guerra europeia.

Bolsa.—Com movimento quasi nullo se tem mantido os negocios da nossa Bolsa, quasi sempre deserta.

Sómente tem havido larga procura em Inscricções, constando nos que de Hespanha tem vindo ordens para comprar grande quantidade do nosso Fundo Interno 3 %.

A Divida Externa manteve os cursos de 70\$50 a 70\$80, tambem com bastante procura, tendo-se pago o coupon vencido em janeiro a 204,4.

Tem sido as acções do Banco Ultramarino objecto de larga procura, pois sendo um papel de absoluta confiança, encontra bastantes compradores.

Tem este Banco augmentado consideravelmente os seus negocios, principalmente na Agencia de Rio de Janeiro, onde, devido á sua boa orientação, tem affluído bastantes clientes, que a preferem para as suas transacções a qualquer outro banco.

Cambios.—Os acontecimentos politicos e os boatos trouxeram a praga em sobresalto durante a quinzena, trazendo uma intranquilidade que tão graves transtornos causou, não se fazendo negocio, devido ao estado anormal em que ha tanto tempo temos vivido.

Diversos individuos de nacionalidade hespanhola, certamente emissarios de casas bancarias d'aquella nação, tem comprado, com bom premio, todo o ouro que encontram, principalmente libras e barras de ouro.

Este negocio tem sido feito com grande vantagem para os vendedores, porque estes emissarios tem comprado libras com 30 centavos de differença da cotação, chegando a attingir o preço de 7\$20, e a barra de ouro 54 %.

Segundo informações, a Hespanha vae modificar o seu systema

monetario, estabelecendo o padrão do ouro, a exemplo do que succede em quasi todos os paizes, pensando fazer uma emissão de moedas de ouro, e preparando-se as casas bancarias para as transacções que tal medida originará.

Não podemos confirmar estes boatos; porém, o que é certo, é a vasta procura que o ouro tem tido, e as importantes sommas que os emissarios hespanhoes teem comprado.

Os cambios fecharam hoje ás taxas que constam da nossa tabella. O ouro em barra cotava 51 %.

Negocio de Bolsa e Cambios este hoje completamente abandonado, não apparecendo compradores.

O Rio-Londres fechou a 13 ou 18 1/2 reis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MARÇO		EM 27 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 1/4	35 1/8	35 3/8	35
" 90 d/v.....	35 1/2	—	35 1/8	—
Paris cheque.....	805	810	810	814
Berlim ".....	300	310	300	315
Amsterdam cheque.....	560	570	568	571
Madrid cheque.....	1355	1395	1380	1390

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	MARÇO														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,25	39,40	39,35	39,40	39,40	39,40	—	39,35	39,34	39,34	39,40	39,40	39,55	—	
Divida interna 3% coupon.....	39,10	39,15	39,10	—	39,15	39,15	39,15	39,15	39,32	39,32	39,32	39,32	—	—	
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	21,585	21,585	—	—	—	—	21,590	—	—	—	—	
" 4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	50,560	—	—	—	—	—	
" 3% 1905 c/premios.....	9,525	—	—	9,525	—	9,530	9,530	—	9,530	—	50,580	—	—	—	
" 5% 1905, (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,515	—	—	
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est.)	—	—	80,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% 1912, ouro.....	91,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" externa 3% coupon 1.ª serie.....	70,590	70,580	70,580	70,590	70,580	70,580	70,580	70,560	70,560	70,560	70,570	70,570	70,570	—	
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	72,580	—	—	—	—	—	
" 3% 3.ª serie.....	—	73,500	—	—	—	—	—	—	—	72,590	72,590	—	—	—	
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accões Banco de Portugal.....	—	—	—	70,580	—	171,515	177,580	—	—	—	—	—	—	—	
" Commercial de Lisboa.....	—	145,500	—	—	—	—	146,500	146,500	146,500	146,500	—	—	—	—	
" Nacional Ultramarino.....	100,500	100,520	100,550	72,580	101,500	—	—	102,500	102,500	103,520	103,560	104,500	104,500	—	
" Lisboa & Agores.....	—	—	—	—	111,500	111,550	112,500	—	—	—	112,500	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....	68,550	—	68,550	—	—	—	—	68,580	—	—	—	—	—	—	
" Companhia dos Phosphoros, coupon	54,550	54,550	—	—	—	54,560	54,560	—	55,500	55,500	—	—	55,520	—	
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	88,550	88,550	—	—	88,530	88,510	—	—	88,510	—	
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	68,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	73,500	—	—	73,510	73,510	73,510	—	
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	88,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	59,500	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	70,500	—	41,500	—	—	—	—	78,500	—	78,500	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa....	—	—	—	—	80,500	—	—	80,500	80,520	80,550	80,550	—	—	—	
" prediaes 6%.....	88,550	—	89,550	—	89,550	—	88,550	—	89,550	—	—	—	—	—	
" 5%.....	77,550	—	—	—	—	—	77,570	—	78,500	—	—	—	—	—	
" 4 1/2%.....	—	—	—	—	74,550	—	—	75,500	75,560	75,500	74,500	—	—	—	
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accões 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.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totaes	Kil	Totaes					
Portuguezas										
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... (Rede geral	4 Março	1.073	1:028.956,500	1.073	920.955,500	+408.001,500	958,595	858,529	+ 100,566
	Vendas Novas...	" "	70	22.707,500	70	19.044,500	+ 3.663,500	324,538	272,505	+ 52,533
	Coimbra a Louzã	" "	29	4.098,500	29	4.722,500	- 624,500	141,531	162,582	- 21,551
Sul e Sueste.....	28 Fevereiro	681	258.787,552	681	277.383,579	- 18.596,524	380,501	407,531	- 27,530	
Minho e Douro.....	" "	471	219.386,500	471	267.662,556	- 48.276,556	465,578	568,528	- 102,550	
Beira Alta.....	31 Dez. 1914	253	564.791,584	253	618.900,530	- 54.108,554	2.232,537	2.446,524	- 213,587	
Companhia Nacional.....	28 Janeiro	485	8.918,503	485	8.998,522	- 80,519	48,520	48,563	- 5,543	
Valle do Vouga.....	28 Fevereiro	176	21.546,538	153	18.067,593	+ 3.478,545	122,542	118,509	+ 4,533	
Porto à Povoia e Famalicão....	31 Janeiro	56	15.278,571	56	15.937,503	- 658,532	272,583	284,558	- 11,575	
Guimarães.....	30 Nov. 1914	64	130.763,580	64	138.742,587	- 7.979,507	2.043,518	2.167,585	- 124,567	
Hespanholas										
Norte de Hespanha.....	20 Fevereiro	3.681	19.170.093	3.681	19.672.890	- 502.797	5.207	5.344	- 137	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	16.534.985	3.664	17.004.212	- 469.227	4.512	4.640	- 128	
Andaluzes.....	" "	1.083	4.051.632	1.083	2.458.376	- 138.121	2.142	2.269	- 127	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	28 "	777	1.325.597	777	1.484.003	- 158.406	1.706	1.909	- 203	
Lorca a Baza e Aguilas.....	27 "	168	457.215	168	640.442	- 183.227	2.721	3.812	- 1.091	

Caminho de ferro panamericano

Não obstante o fracasso da primeira grande tentativa de uma linha ferrea correndo de Nova-York a Buenos-Aires, apparecem presentemente novos projectos d'esse gigantesco empreendimento, mas dando-se como ponto de partida, d'esta vez, as vertentes geladas do Alaska e seguindo depois a linha como uma fita de aço até ao extremo da America do Sul. A ideia-mãe vem a ser o estímulo para o estreitamento mais intimo das relações commerciaes entre as duas Americas; e tão grande attenção tem despertado agora a empresa, que ha ou houve já grupos de engenheiros manejando instrumentos e levantando plantas nas inhospitas regiões do Alaska. Nota-se tambem que o pensamento de construir este caminho de ferro suggeriu grande desenvolvimento na construção de linhas ferreas da America do Sul, especialmente no Peru, na Bolivia, no Chile e na Argentina. Isto é verdade; mas o que tambem é verdade é que nenhuma das linhas construidas tenha nada de commum com o plano do caminho de ferro panamericano.

O Canadá occidental, ficando a leste da grande crista orographica, deve entrar no novo projecto, segundo parece; e esta região foi sempre atravessada por dois caminhos de ferro importantes. Um d'elles, o *Grand Trunk Pacific*, attinge ao norte Hazelton, e ha o plano de o fazer proseguir mais 800 milhas, até Dawson, no territorio de Ynkon. Trezentas milhas de construção relativamente facil ligariam Dawson com Fairbanks, o centro do systema ferroviario do Alaska, enquanto 300 milhas de linha para o sul, a partir do Forte Jorge, no caminho de ferro do Pacifico, até se alcançar Vancouver, na Columbia ingleza, formariam o ultimo elo para a ligação do Alaska com as costas do Pacifico. Haveria assim uma serie continua de linhas ferreas, correndo desde o planalto central do Alaska, através do Estados-Unidos e do Mexico até Ayutla, pequena cidade mexicana nas margens do Guatemala. A grande aberta que ficaria por preencher começaria em Ayutla, e prolongar-se-hia através da America Central, da Columbia, do Equador, e do Peru septentrional, até ao encontro com o systema ferroviario da Bolivia, talvez com o Autofagasta, enquanto outras pequenas linhas seriam construidas, como linhas de confluencia e para darem á rede total o aspecto de um systema completo. Nunca projecto mais ridiculo foi jámais apresentado por gente responsavel. Tudo isto prova que os seus inventores não possuem conhecimento nenhum nem das regiões atravessadas, nem dos povos que as occupam.

O orçamento para esta empresa andaria por a modica cifra de sessenta milhões de libras esterlinas.



Uma comparação entre o trabalho das locomotivas electricas e o das locomotivas a vapor

No ultimo numero da *Railway Gazette* veem expostos uns dados interessantes relativos aos resultados obtidos na *Butte, Anaconda and Pacif Railway*, com o emprego de locomotivas electricas para determinada secção das suas linhas.

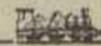
Aquella Companhia americana introduziu, ha um anno proximamente, o uso de locomotivas electricas para rebocar os comboios de minerio, n'uma extensão de 28 milhas, que constitue a secção de via comprehendida entre as minas e as officinas de fundição. Deve notar-se que n'esta secção se apresentam fortes rampas a vencer.

As locomotivas a vapor que faziam anteriormente aquelle serviço eram do typo 4-10-0, com o peso adherente de 83 toneladas e o peso total de 108 toneladas. O peso total da locomotiva com o tender era de 163 toneladas,

que é tambem sensivelmente o que pesa a locomotiva electrica agora empregada.

A locomotiva a vapor fazia ordinariamente seis percursos completos de ida e volta, rebocando em cada viagem 16 vagões carregados, ou seja um total de 96 vagões por dia de trabalho. O tempo gasto na subida da principal rampa, que tem uma extensão de 7 milhas, era de 45 minutos.

A locomotiva electrica agora em uso começou por rebocar 16 vagões, mas completava oito percursos em cada dia de trabalho, dando assim um total de 128 vagões. O tempo gasto em vencer a rampa a que alludimos, é de 22 minutos, ou seja metade do que exige a locomotiva a vapor. A carga rebocada foi depois augmentando gradualmente, até 25 vagões, que é a carga fixada agora de um modo definitivo. Com esta carga, o numero de viagens continua a ser o mesmo sem difficuldade nenhuma, e por este modo o total transportado em cada dia de trabalho é de 200 vagões, o que representa um augmento superior a 100 % sobre o da locomotiva a vapor.



Os caminhos de ferro e a occupação allemã na Belgica

Segundo a *Métropole*, de Antuerpia, actualmente editada em Londres, a noticia de origem allemã annunciando a reorganização dos serviços ferroviarios com 8.000 empregados allemães, não passa de um novo *bluff* dos inimigos da França. Na actualidade, o trafego da Belgica faz-se principalmente pelas estradas, e não ha senão um pequeno numero de comboios em circulação e com horarios phantasistas. Seja como fôr, o que podem 8.000 operarios allemães, para a exploração de linhas cujo serviço, em tempo normal, era feito por dez vezes mais homens? Na realidade, o serviço dos comboios visa unicamente ás necessidades de ordem militar. Este ponto de vista parece confirmado com a publicação do guia-horario ordenada por Von Bissing, governador militar, e que tem sómente oito paginas. Os unicos comboios destinados a passageiros são os que circulam entre Bruxellas e Aix-la-Chapelle, Bruxellas e Lille, Namur e Mons, Lovaina e Charleroi, e entre Bruxellas, Antuerpia e Courtrai. Finalmente, o guia traz, em observação, que, em consequencia do mau estado dos carris, das agulhas e dos signaes, os comboios devem andar muito lentamente. D'este modo, a duração do trajecto não fica garantida. Recommenda-se tambem aos passageiros que se munam de provisões de bocca. Attendendo á curteza dos trajectos, estes conselhos de prudencia lançam a verdadeira luz sobre a desorganização dos serviços dos caminhos de ferro. Seja qual fôr a importancia do trafego dos passageiros, a Allemanha trata de tirar d'elle o maior lucro possivel. Foi abolida a distincção das classes, e o preço de dez centimos por kilometro (o dobro da tarifa normal) é cobrado uniformemente. A viagem de Bruxellas a Aix-la-Chapelle custa 15 francos. E, para as mercadorias, applica-se a taxa de 2 francos para todas, mesmo para as mais pequenas distancias.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1914.

(Conclusão)

SENHORES ACCIONISTAS

Por motivo de falta de saúde, resultante de uma longa permanencia em Africa, teve de retirar temporariamente para a metropole o nosso Director em Loanda o Ex.^{mo} Sr. Manoel Francisco da Costa Serrão, que alli prestou excellentes serviços, como era de esperar da sua indiscutivel competencia e do seu character recto e

conciliador. Tendo dirigido o nosso caminho de ferro durante 4 annos consecutivos, e tendo deixado em via de realisação algumas obras de reparação e varios assumptos relativos á nossa linha, as suas indicações são necessarias a cada passo, bem como o seu auctorizado conselho. N'estas condições está, durante a sua permanencia no paiz, adjuncto ao Conselho de Administração.

A sua retirada precipitada, por indicação medica, não nos permittiu enviar a tempo quem o substituísse, entregando portanto, e por nossa indicação, interinamente, a direcção ao nosso antigo chefe de movimento Sr. Guilherme Mauricio da Rocha, que se desempenhou do encargo com toda a competencia e zelo, pelo que foi mandado louvar, bem como o pessoal superior que effizamente o coadjuvou. Exceptuou-se, porém, d'este louvor o chefe de tracção e officinas; a cujos actos mandámos fazer uma syndicança, desistindo elle do seu logar.

A interinidade do Sr. Rocha terminou com a ida do Ex.^{mo} Sr. Raul Vianna Costa, que já tinha, com muita proficiencia, exercido o logar de Director, anteriormente ao Ex.^{mo} Sr. Costa Serrão.

São estes os factos mais importantes de que temos a dar-vos conhecimento.

Porto, 31 de outubro de 1914. — Pelo Conselho de Administração, *Augusta Gama, Jorge Pinto da Silva, José Augusto Monteiro.*

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS

De accordo com as disposições dos nossos Estatutos, procedemos ao exame do balanço fechado em 30 de junho de 1914, e, em presença dos livros da escripturação e dos documentos justificativos dos lançamentos que se effectuaram no decurso do exercicio, tivemos ensejo de verificar a exactidão das verbas que constituem o referido balanço, o qual merece, portanto, a vossa approvação.

No relatório do Conselho d'Administração encontramos, além das informações habituaes de caracter tecnico e financeiro, uma exposição documentada que claramente nos elucida, no tocante á situação actual da Companhia, sob o ponto de vista das suas relações com o Estado. Pela simples leitura d'essa exposição, vereis que é apenas devido ao não cumprimento, por parte do Estado, de clausulas contractuaes inilludiveis, que os capitaes envolvidos n'esta empresa continuam ainda sem esperanza de remuneração. São, todavia, dignos do vosso louvor os esforços pertinazes e intelligentes que o vosso Conselho d'Administração tem empregado na defesa, não só dos direitos que assistem á Companhia, como das reclamações que sobejamente tem fundamentado.

E', portanto, nosso

PARECER

1.º—Que approveis o balanço e o relatório apresentados;

2.º—Que louveis o Conselho de Administração, pelo zelo e sollicitude que tem demonstrado na defesa dos interesses da Companhia.

Porto, 31 de outubro de 1914. — O Conselho Fiscal, *Arthur Maia Mendes, Carlos da Motta Marques, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa e Ricardo Malheiros.*



ARREMATACÕES

**Caminhos de Ferro do Estado
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE**

Construcção da linha de Evora a Reguengos

No dia 23 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas V, n.º 5 e E respectivamente de construcção de casas de guarda e de guarda e partido nos 1.º, 2.º e 3.º lanços da linha de Evora a Reguengos.

Para a empreitada V a base de licitação é de 2.167\$76, para a n.º 5 é de 3.439\$48 e para a E é de 945\$54 e os depositos provisorios respectivos que devem ser effectuados em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado até ás 15 horas do dia 22 do mesmo mez, são de 54\$19, 85\$99 e 23\$64.

Os programmas do concurso e os cadernos de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa, na séde da secção em Evora, rua do Mesquita, 39, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

No dia 23 do corrente mez, pelas 12 hoas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.º3 do fornecimento de 12.000^m de balastro de pedra britada do 3.º lanço de Montoito a Reguengos.

A base de licitação é de 6.000\$00 e o deposito provisorio de 150\$00. Este deposito pôde ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do dia 22 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa, na séde da secção em Evora, rua do Mesquita, 39, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis desde as 10 ás 16 horas.

No dia 23 do corrente mez, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada D da construcção da estação de Montoito e suas dependencias, da linha de Evora a Reguengos

A base de licitação é de 7.986\$00, e o deposito provisorio, que deve ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do proximo dia é 22, de 199\$65.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas

Em 24 do corrente mez e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados e em virtude do Art. 113.º da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 24 de janeiro de 1915, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras, que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 23 do corrente, inclusivê, das 10 ás 16 horas.

N.º 32.688, de Porto-Campanhã a Lisboa-P, 2 malas de roupa e 1 atado de mesa e biombo, com 135 kilos, a Ernesto Portulez; 2.253, de Irun a Coimbra, 1 caixa de roupa, com 24 kilos, a Dr. Santos; 19.215, de Cintra a Lisboa-R, 5 malas com roupa, com 169 kilos, a Antonio Pereira; 50.369, do Caes do Sodré a Estoril, 2 caixas com aguas, com 170 kilos, a Silva & C.ª Irmão; 2.251, de Amadora a Lisboa-R, 16 volumes de roupa, livros e mobilia, com 1.023 kilos, a Antonio Pires Pereira Junior; 75.866, de Braço de Prata a Sant'Anna, 4 cascos vazios, com 683 kilos, a Francisco Rodrigues; 708, de Aveiro a Porto-Campanhã, 2 vagões de sal (*), com 23.500 kilos, a Alfredo da Costa & C.ª; 31.965, de Mogofores a Villa Nova de Gaia, 1 vagão de madeira para caixas, com 10.540 kilos, a Manuel Tavares de Mello; 31.975, de Mogofores a Villa Nova de Gaia, 2 vagões de madeira para caixas, com 17.080 kilos, a Manuel Tavares de Mello; de S. Mamede, uma porção de barrotes e toros, com 2.300 kilos.

(*) Esta remessa será vendida em leilão em Villa Nova de Gaia do dia 11 do corrente.

Venda de sucata metallica

No dia 8 de abril, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Repartição Central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

THEATRO DA RUA DOS CONDES Brevemente a revista

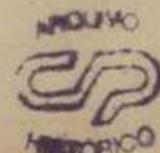
Feira da Vida

por *Severim d'Azevedo (Crispim) e Vasconcellos e Sá*

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinéas ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores
espectaculos cinematographicos da Capital



Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor portuguez **PORTUGAL**. Sahirá a **31** de março. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



Cabo Verde e Guiné

Vapor portuguez **GUINÉ**. Sahirá a **18** de março. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



Gibraltar, Marselha, Napoles, Suez e Africa Oriental

Vapor inglez **BERWICH CASTLE**. Sahirá a **31** de março. Agentes, Eduardo Pinto Basto & C.^a G. do Sodrê, 64, 1.^o



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORCOMA**. Sahirá a **24** de março. Agentes, Eduardo Pinto Basto & C.^a G. do Sodrê, 64, 1.^o



Lourenço Marques, Beira, Reunião e Maurícias

Vapor inglez **DURHAM CASTLE**. Sahirá a **24** de março. Agentes, Eduardo Pinto Basto & C.^a G. do Sodrê, 64, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus

Vapor inglez **LANFRANC**. Sahirá a **25** de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Marselha

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a **19** de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **FRISIA**. Sahirá a **22** de março. Agentes Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Port-Said, Colombo, Singapura, Macau, India e China

Vapor hespanhol **FERNANDO POO**. Sahirá a **21** de março. Agentes, Henry Burnay, & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hespanhol **LEON XIII**. Sahirá a **20** de março. Agentes, Henry Burnay, & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flóres e Corvo

Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a **20** de março. Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodrê, 84, 2.^o



Vigo, Folkestone e Amsterdam

Vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahirá a **24** de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1915

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
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 28
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 27
9	10 11	a 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. Sodrê	Cascaes	C. Sodrê	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59
9 10	10 18	b 8 50	9 37
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 14	12 50
3 40	4 48	a 12 51	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	3 50	4 36
b 6	6 51	b 5 20	6 9
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46
7	8 8	a 6 25	7 25
7 45	8 48	b 7 50	8 37
8 40	9 48	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	12 10	1 16
C. Sodrê	P. Arcos	C. Sodrê	
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 35	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 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 44	9 29	7 37	8 23
9 58	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
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	
6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
d 8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8
c 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 30		
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 1	4 3	a 3 30	7 8
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
8 5	11 38	7 30	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
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
n 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 6	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	
5 34	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		
Porto	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 35	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 21
8 5	7 50	5	a 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
			5
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
9 10	4 2	12 5	a 2 33
8 5	10 8	3 40	5 26
9 35	10 8	3 40	a 1 8
			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 32	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
11 15	5 34	11	6 47
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 30	2 7	4 32	10
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
(12 3)	2 3	10 2	11 10
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6 3	6 40
8 10	8 45	7 30	7 55
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 55	11
11 30	12 5	11 35	12 10
1	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 30	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 30	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 30	8 55	8	12 30
Tunes	Portimão	Tunes	
9 24	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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 5—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 27 de Fevereiro de 1915)

EM VIGOR DESDE 15 DE MARÇO DE 1915

BILHETES ORDINARIOS A PREÇOS REDUZIDOS

Das estações abaixo indicadas ás da frente ou vice-versa	Classes	Lisboa	Barreiro	Lavradio	Alhos Vedros	Moita	Alde-galega
Lisboa.....	1. ^a	—\$—	—\$—	\$25	\$28	\$37	\$52
	2. ^a	—\$—	—\$—	\$23	\$26	\$32	\$45
	3. ^a	—\$—	—\$—	\$16	\$19	\$23	\$33
Barreiro.....	1. ^a	—\$—	—\$—	\$08	\$13	\$19	\$42
	2. ^a	—\$—	—\$—	\$06	\$10	\$15	\$33
	3. ^a	—\$—	—\$—	\$04	\$08	\$11	\$24
Barreiro A.....	1. ^a	\$20	\$06	\$08	\$13	\$19	\$42
	2. ^a	\$16	\$05	\$06	\$10	\$15	\$33
	3. ^a	\$11	\$04	\$04	\$08	\$11	\$24
Lavradio.....	1. ^a	\$25	\$08	—\$—	\$08	\$11	\$40
	2. ^a	\$23	\$06	—\$—	\$06	\$09	\$31
	3. ^a	\$16	\$04	—\$—	\$04	\$06	\$23
Alhos Vedros.....	1. ^a	\$28	\$13	\$08	—\$—	\$08	\$39
	2. ^a	\$26	\$10	\$06	—\$—	\$06	\$30
	3. ^a	\$19	\$08	\$04	—\$—	\$04	\$22
Moita.....	1. ^a	\$37	\$19	\$11	\$08	—\$—	\$35
	2. ^a	\$32	\$15	\$09	\$06	—\$—	\$26
	3. ^a	\$23	\$11	\$06	\$04	—\$—	\$19
Valdera.....	1. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$34
	2. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$27
	3. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$19
Poceirão.....	1. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$44
	2. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$34
	3. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$25
Fonte.....	1. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$55
	2. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$42
	3. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$30
Pegões.....	1. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$61
	2. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$47
	3. ^a	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	\$34

CONDIÇÕES

1.^a—**Imposto de sêlo:**—Nos preços da presente tarifa, não está incluído este imposto. Os bilhetes de preço inferior a \$10 não pagam sêlo.

2.^a—**Direitos de ponte:**—Nos preços dos bilhetes de ou para Barreiro e Lisboa, já estão incluídos os direitos de ponte.

3.^a—**Diversas:**

a) Não se concedem meios bilhetes;

b) As cobranças suplementares para os passageiros procedentes ou destinados ás paragens de Miguel Pais ou Sarilhos, serão feitas de harmonia com os preços da presente tarifa e correspondentes á estação imediata ou anterior conforme o sentido da marcha do comboio.

c) Ficam em vigôr as condições da tarifa geral em tudo que não seja contrário ao que a presente estipula.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a **Tarifa especial n.º 5 de grande velocidade** em vigôr desde 1 de Agosto de 1914, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 8 de Janeiro de 1915.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

Exp. n.º 1397



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Tarifa de aluguer de terrenos para depósito de mercadorias nas estações

(Aprovada por despacho ministerial de 6 de Fevereiro de 1915)

Os terrenos que houver disponíveis nas estações poderão ser cedidos ao público por períodos de tres, seis ou doze meses, para depósito de mercadorias que tenham sido ou devam ser transportadas pelo caminho de ferro, mediante o pagamento das quantias abaixo indicadas:

Estações	Preços por metro quadrado		
	Por trimestre	Por semestre	Por ano
Porto, Campanhã, Ermezinde, Viana, Valença, Braga, Régoa, Tua, Barca de Alva e Vila Rial.....	\$25	\$40	\$70
Rio Tinto, Trofa, Famalicão, Nine, Barcelos, Valongo, Penafiel, Caíde, Vila Meã, Amarante, Réde, Pinhão, Pocinho, Vila Pouca e Vidago	\$20	\$30	\$50
S. Romão, Tamel, Barroselas, Ancora, Caminha, Cerveira, S. Pedro da Torre, Cete, Paredes, Livração, Marco, Mosteirô, Arêgos, Ermida, Moledo, Freixo e Pedras Salgadas.	\$15	\$20	\$30
Todas as outras estações e apeadeiros.....	\$10	\$15	\$20

CONDIÇÕES

1.^a—Esta tarifa entrará em vigor no dia 1 de Março de 1915, sem prejuizo dos arrendamentos feitos anteriormente áquela data, enquanto convier ás partes interessadas.

2.^a—Os pedidos de aluguer de terrenos, devem ser feitos em papel sêlado e dirigidos á Direcção dêstes Caminhos de Ferro.

3.^a—O aluguer será pago adeantadamente.

4.^a—A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por faltas ou avarias que sofram as mercadorias depositadas nos terrenos alugados ao abrigo desta tarifa.

5.^a—Quando o arrendatário desejar autorização para fazer qualquer obra no terreno alugado, ou quando êste terreno fique situado em cais coberto, os preços acima indicados serão aumentados de 50 %.

6.^a—A Administração reserva-se o direito de fazer cessar o aluguer do terreno quando o julgue conveniente, sem que o arrendatário tenha, por êsse facto, direito a qualquer indemnização.

Porto, 27 de Janeiro de 1915.

O Engenheiro-Director

F. de Figueiredo e Silva

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÊDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

AVISO AO PUBLICO**10.º ADITAMENTO**

A

CLASSIFICAÇÃO GERAL — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Março de 1915, a **Classificação Geral**, em vigor desde 20 de Janeiro de 1912, é aditada como segue:

Rubricas novas	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais Internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos — Toneladas
Casca de mangal.....	II	13	—	7
Discos de cortiça.....	I	13	—	4

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1915.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.460

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 861

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Sêde: Estação do Rocio — Lisboa

Linhas de Leste e Norte e seus ramais, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, Torres Vedras á Figueira da Foç e Alfarellos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Março de 1915

CARVÃO VEGETAL, CASCA PARA CORTUMES, CORTIÇA, ETC.

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões com- pletos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões com- pletos — Toneladas	Preços especiais
Aglomerados de carvão vegetal					Cortiça em bruto (2).....	5	3. ^a	5	A-B-L
para combustivel (<i>bolas</i>) (2)...	1	4. ^a	8	D-E	» » pranchas (2).....	5	3. ^a	5	A-B-D
Aparas de cortiça acondiciona- das (2).....	2	5. ^a	7	C	» » quadros (2).....	6	1. ^a	5	C-D
Aparas de cortiça a granel (2)...	2	4. ^a	5	-	» » rolhas (2).....	6	1. ^a	4	C-D
					» virgem (2).....	2	4. ^a	5	-
Bolas de carvão vegetal (combustivel) (2).....	1	4. ^a	8	D-E					
					Desperdícios de cortiça acondi- cionados (2).....	2	5. ^a	7	C
Carvão vegetal a granel (2).....	1	4. ^a	7	D-E	Desperdícios de cortiça a gra- nel (2).....	2	4. ^a	5	-
» » em sacos (2)...	1	4. ^a	8	D-E	Discos de cortiça (2).....	6	1. ^a	4	C-D
Casca de azinho.....	3	2. ^a	7	D					
» » carvalho.....	3	2. ^a	7	D					
» » mangal.....	3	2. ^a	7	D					
» » salgueiro.....	3	2. ^a	7	D	Pó de carvão vegetal (2).....	1	4. ^a	-	D-E
» » sobre.....	3	2. ^a	7	D					
Cascas para curtimento de cou- ros não designadas.....	3	2. ^a	7	D	Quadros (troços) de cortiça (2)...	6	1. ^a	5	C-D
Cascas para curtimento, servidas (depois do banho ou infusão), a granel.....	4	5. ^a	7	-					
Cisco de carvão vegetal (2)....	1	4. ^a	-	D-E	Raspa de cortiça acondicionada(2)	2	5. ^a	7	C
					» » » a granel (2)....	2	4. ^a	5	-

Mercadorias (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões com- pletos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões com- pletos—Toneladas	Preços especiais
Resíduos de carvão vegetal (cis- co) (2)	1	4. ^a	—	D-E					
Resíduos das fabricas de cortu- ras (casca servida), a granel.	4	3. ^a	7	—	Terra de carvão vegetal....	1	4. ^a	—	D-E
Rolhas de cortiça (2).....	6	1. ^a	4	C-D					

(1) Os dizeres em grifo não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, será, contudo, aplicado o preço correspondente à designação principal, quando seja fielmente reproduzida.
(2) As mercadorias designadas com esta chamada não serão transportadas por esta tarifa, mas unicamente pela tarifa geral, entre as fronteiras de Elvas ou Marvão e Bemposta e as estações d'Abrantes até Santarem, todas inclusivé.

§ 1.º — PREÇOS DE APLICAÇÃO GERAL

Expedições de vagão completo, ou pagando como tal.

Por tonelada

Quilómetros	Escudos				
	1. ^a série	2. ^a série	3. ^a série	4. ^a série	5. ^a série
Até 60	1562	1550	1550	1512	575
61 a 65	1575	1562	1562	1522	581
66 » 70	1589	1574	1574	1531	587
71 » 75	2502	1587	1587	1540	594
76 » 80	2516	1599	1599	1550	1500
81 » 85	2529	2512	2512	1559	1506
86 » 90	2543	2524	2524	1568	1512
91 » 95	2556	2536	2536	1577	1518
96 » 100	2570	2549	2549	1587	1525
101 » 105	2583	2561	2560	1594	1530
106 » 110	2597	2574	2572	2501	1536
111 » 115	3510	2586	2583	2509	1542
116 » 120	3523	2599	2594	2516	1547
121 » 125	3537	3511	3506	2523	1553
126 » 130	3550	3523	3517	2530	1559
131 » 135	3564	3536	3529	2538	1565
136 » 140	3577	3548	3540	2545	1570
141 » 145	3591	3561	3551	2552	1576
146 » 150	4504	3573	3563	2559	1582
151 » 155	4518	3586	3574	2566	1587
156 » 160	4531	3598	3586	2574	1593
161 » 165	4545	4510	3597	2581	1599
166 » 170	4558	4523	4508	2588	2504
171 » 175	4571	4535	4520	2595	2510
176 » 180	4585	4548	4531	3503	2516
181 » 185	4598	4560	4542	3510	2521
186 » 190	5512	4572	4554	3517	2527
191 » 195	5525	4585	4565	3524	2533
196 » 200	5539	4597	4577	3532	2539
201 » 205	5552	5510	4587	3537	2543
206 » 210	5566	5522	4597	3542	2548

Quilometros	Escudos				
	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série	5.ª série
211 a 215	5579	5535	5508	3547	2553
216 » 220	5593	5547	5518	3552	2557
221 » 225	6506	5559	5528	3558	2562
226 » 230	6519	5572	5539	3563	2566
231 » 235	6533	5584	5549	3568	2571
236 » 240	6546	5597	5559	3573	2576
241 » 245	6560	6509	5570	3578	2580
246 » 250	6573	6521	5580	3583	2585
251 » 255	6587	6534	5590	3589	2590
256 » 260	7500	6546	6501	3594	2594
261 » 265	7514	6559	6511	3599	2599
266 » 270	7527	6571	6521	4504	3504
271 » 275	7541	6584	6532	4509	3508
276 » 280	7554	6596	6542	4514	3513
281 » 285	7567	7508	6553	4520	3518
286 » 290	7581	7521	6563	4525	3522
291 » 295	7594	7533	6573	4530	3527
296 » 300	8508	7546	6584	4535	3532
301 » 305	8521	7558	6594	4540	3535
306 » 310	8535	7571	7504	4546	3538
311 » 315	8548	7583	7515	4551	3541
316 » 320	8562	7595	7525	4556	3544
321 » 325	8575	8508	7535	4561	3547
326 » 330	8589	8520	7546	4566	3550
331 » 335	9502	8533	7556	4571	3553
336 » 340	9515	8545	7566	4577	3557
341 » 345	9529	8557	7577	4582	3560
346 » 350	9542	8570	7587	4587	3563
351 » 355	9556	8582	7597	4592	3566
356 » 360	9569	8595	8508	4597	3569
361 » 365	9583	9507	8518	5502	3572
366 » 370	9596	9520	8528	5508	3575
371 » 375	10510	9532	8539	5513	3578
376 » 380	10523	9544	8549	5518	3581
381 » 385	10537	9557	8560	5523	3584
386 » 390	10550	9569	8570	5528	3588
391 » 395	10563	9582	8580	5534	3591
396 » 400	10577	9594	8591	5539	3594
401 » 405	10590	10507	9501	5544	3597
406 » 410	11504	10519	9511	5549	4500
411 » 415	11517	10531	9522	5554	4503
416 » 420	11531	10544	9532	5559	4506
421 » 425	11544	10556	9542	5565	4509
426 » 430	11558	10559	9553	5570	4512
431 » 435	11571	10581	9563	5575	4516
436 » 440	11585	10593	9573	5580	4519
441 » 445	11598	11506	9584	5585	4522
446 » 450	12511	11518	9594	5590	4525
451 » 455	12525	11531	10504	5596	4528
456 » 460	12538	11543	10515	6501	4531

Quilómetros	Escudos				
	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série	5.ª série
461 - 465	12552	11556	10525	6506	4534
466 - 470	12565	11568	10535	6511	4537
471 - 475	12579	11580	10546	6516	4540
476 - 480	12592	11593	10556	6521	4543
481 - 485	13506	12505	10567	6527	4547
486 - 490	13519	12518	10577	6532	4550
491 - 495	13533	12530	10587	6537	4553
496 - 500	13546	12542	10598	6542	4556

§ 2.º — PREÇOS ESPECIAIS

A) — CORTIÇA EM BRUTO, CORTIÇA EM PRANCHAS

Expedições de vagão completo ou pagando com tal.

De qualquer estação para as de Lisboa-Cais dos Soldados, Poço do Bispo-Braço de Prata, Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Belem, Vendas Novas, Castello Branco, Portalegre ou vice-versa

Por tonelada

Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos
		201 a 205	4534	351 a 355	7506
Até 60	4534	206 - 210	4543	356 - 360	7515
61 a 65	4545	211 - 215	4552	361 - 365	7524
66 - 70	4556	216 - 220	4561	366 - 370	7533
71 - 75	4567	221 - 225	4570	371 - 375	7542
76 - 80	4579	226 - 230	4579	376 - 380	7551
81 - 85	4590	231 - 235	4588	381 - 385	7560
86 - 90	2501	236 - 240	4597	386 - 390	7569
91 - 95	2512	241 - 245	5506	391 - 395	7578
96 - 100	2523	246 - 250	5515	396 - 400	7587
101 - 105	2533	251 - 255	5524	401 - 405	7596
106 - 110	2543	256 - 260	5534	406 - 410	8505
111 - 115	2553	261 - 265	5543	411 - 415	8514
116 - 120	2563	266 - 270	5552	416 - 420	8523
121 - 125	2573	271 - 275	5561	421 - 425	8532
126 - 130	2584	276 - 280	5570	426 - 430	8541
131 - 135	2594	281 - 285	5579	431 - 435	8550
136 - 140	3504	286 - 290	5588	436 - 440	8560
141 - 145	3514	291 - 295	5597	441 - 445	8569
146 - 150	3524	296 - 300	6506	446 - 450	8578
151 - 155	3534	301 - 305	6515	451 - 455	8587
156 - 160	3544	306 - 310	6524	456 - 460	8596
161 - 165	3554	311 - 315	6533	461 - 465	9505
166 - 170	3564	316 - 320	6542	466 - 470	9514
171 - 175	3574	321 - 325	6551	471 - 475	9523
176 - 180	3584	326 - 330	6560	476 - 480	9532
181 - 185	3595	331 - 335	6569	481 - 485	9541
186 - 190	4505	336 - 340	6578	486 - 490	9550
191 - 195	4515	341 - 345	6587	491 - 495	9559
196 - 200	4525	346 - 350	6597	496 - 500	9568

B) — CONCESSÃO ESPECIAL

O consignatario que, durante o prazo maximo de um ano contado da data da primeira remessa, receber das estações abaixo indicadas e expedidas por vagão completo nas condições da presente tarifa, remessas de cortiça em bruto ou em pranchas, que atinjam dentro do referido prazo o minimo de 500 (quinhentas) toneladas, terá direito ao reembolso da diferença entre o que houver sido pago e o que corresponderia pagar aos preços constantes do seguinte quadro, os quais se referem sómente ao transporte, não compreendendo, portanto, nenhuma das despesas accessorias:

Preços por tonelada

Das estações abaixo para as da frente sem reciprocidade	Lisboa-C. dos Soldados ou P. do Bispo-Braço de Prata		Das estações abaixo para as da frente sem reciprocidade	Lisboa-C. dos Soldados ou P. do Bispo-Braço de Prata		Das estações abaixo para as da frente sem reciprocidade	Lisboa-C. dos Soldados ou P. do Bispo-Braço de Prata	
	Alcantara-T. Alcantara-Mar ou Belem	Alcantara-T. Alcantara-Mar ou Belem		Alcantara-T. Alcantara-Mar ou Belem	Alcantara-T. Alcantara-Mar ou Belem			
Barquinha	1887	1897	Elvas	4598	5508	Sarnadas	3578	3588
Praia	2508	2518	Cunheira	3543	3553	Castello Branco....	3594	4504
Tramagal	2529	2539	Pezo	3574	3584	Muge		
Abrantes	2539	2549	Castello de Vide....	4515	4525	Marinhaes.....	1535	1545
Bemposta.....	2570	2580	Marvão	4546	4556	Agolada		
Ponte de Sôr.....	3501	3511	Alferrarede	2551	2561	Coruche.....		
Torre das Vargens..	3522	3532	Mouriscas.....	2566	2576	Quinta Grande....	1550	1560
Chança	3543	3553	Alvega-Ortiga.....	2576	2586	S. Torquato.....	2516	2526
Crato	3574	3584	Belver	2590	3500	Lavre.....		
Portalegre	4505	4515	Barca d'Amieira	3515	3525	Canha		
Assumar	4526	4536	Fratel	3545	3555	Vendas Novas	2539	2540
Santa Eulalia.....	4557	4567	Rodam.....	3549	3559			

Para este efeito deverão ser remetidas ao Serviço da Fiscalização das Receitas dos Caminhos de Ferro Portugueses (estação de Lisboa-Cais dos Soldados), dentro do prazo maximo de trez mezes a contar da data da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições indicadas, a fim de se proceder á liquidação que será feita logo que finde o prazo de seis mezes contado a partir da data em que forem entregues esses documentos.

C) — CORTIÇA EM QUADROS OU ROLHAS; APARAS, DESPERDICIOS OU RASPA DE CORTIÇA, ACONDICIONADOS

Das estações de Vendas Novas,

Portalegre ou Castello Branco para a de Lisboa-Cais dos Soldados

Preços por tonelada

Mercadorias	Estações de procedencia			
	Vendas Novas Expedições de		Castello Branco ou Portalegre Expedições de	
	vagões completos	pezo minimo de 1.000 quilogramas	vagões completos	pezo minimo de 1.000 quilogramas
Cortiça em quadros ou rolhas	Escudos 2563	Escudos 3522	Escudos 4550	Escudos 6500
Aparas, desperdicios ou raspa de cortiça, acondicionados	Escudos 1511	Escudos -	Escudos 1590	Escudos -

D) — MERCADORIAS INDICADAS NO QUADRO A SEGUIR

Expedições de vagão completo ou pagando como tal.

Por tonelada

Das estações abaixo para as de Gaia e Porto-Campanhã ou vice-versa	Mercadorias compreendidas nos grupos da classificação seguintes				Das estações abaixo para as de Gaia e Porto-Campanhã ou vice-versa	Mercadorias compreendidas nos grupos da classificação seguinte			
	1	3	5	6		1	3	5	6
	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Abrantes	2\$59	5\$18	3\$83	-	Belver	2\$90	5\$80	4\$35	-
Bemposta	2\$70	5\$39	4\$04	-	Barca d'Amieira	3\$01	6\$01	4\$46	-
Ponte de Sôr	2\$90	5\$80	4\$35	-	Fratel	3\$11	6\$21	4\$66	-
Torre das Vargens	3\$01	6\$01	4\$46	-	Rodam	3\$21	6\$42	4\$77	-
Chança ou Crato	3\$11	6\$21	4\$66	-	Sarnadas	3\$42	6\$84	5\$08	-
Portalegre	3\$21	6\$42	4\$77	-	Castello Branco	3\$63	7\$25	5\$39	-
Assumar	3\$42	6\$84	5\$08	-	Alcains	3\$73	7\$46	5\$59	-
Santa Eulalia	3\$52	7\$04	5\$28	-	Lardosa	3\$83	7\$66	5\$70	-
Elvas	3\$73	7\$46	5\$59	-	Castello Novo	3\$94	7\$87	5\$90	-
Cunheira	3\$11	6\$21	4\$66	-	Alpedrinha	3\$94	7\$87	5\$90	-
Pezo	3\$32	6\$63	4\$97	-	Valle de Prazeres	3\$94	7\$87	5\$90	-
Castello de Vide	3\$42	6\$84	5\$08	-	Fatella-Penamacôr	4\$04	8\$08	6\$01	-
Marvão	3\$52	7\$04	5\$28	-	Granja	-	\$21	\$21	\$32
Alferrarede	2\$70	5\$39	4\$04	-	Espinho	-	\$26	\$26	\$42
Mouriscas	2\$80	5\$59	4\$25	-	Esmoriz	-	\$32	\$32	\$52
Alvega Ortiga	2\$80	5\$59	4\$25	-	Ovar	-	\$52	\$52	\$83

E) MERCADORIAS QUE FORMAM O GRUPO 1 DA CLASSIFICAÇÃO

Por expedições do pezo minimo de 100 quilogramas ou pagando como tal, sendo a mercadoria acondicionada;

ou de vagão completo ou pagando como tal, sendo o transporte feito a granel.

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente, ou vice-versa	Lisboa Cais dos Soldados até Braço de Prata	Alcantara-Terra	Bemfica	Cais do Sodré até Pedrouços	Das estações abaixo ás da frente, ou vice-versa	Lisboa Cais dos Soldados até Braço de Prata	Alcantara-Terra	Bemfica	Cais do Sodré até Pedrouços
Povoa	-	\$52	\$52	\$63	Pero Negro	\$95	\$74	\$64	\$84
Alverca	-	\$63	\$63	\$73	Dois Portos	1\$03	\$82	\$72	\$93
Alhandra	-	\$59	\$69	\$79	Runa	1\$09	\$88	\$78	\$99
Villa Franca	\$52	\$76	\$76	\$86	Torres Vedras	1\$16	\$96	\$85	1\$06
Carregado	\$57	\$84	\$84	\$95	Ramalhal	1\$28	1\$07	\$97	1\$17
Azambuja	\$68	\$99	\$99	1\$09	Outeiro	1\$39	1\$18	1\$08	1\$29
Reguengo ou St. Anna	\$87	1\$18	1\$18	1\$29	Bombarral	1\$51	1\$30	1\$20	1\$40
Valle de Santarem ou Santarem	1\$07	1\$38	1\$38	1\$49	S. Mamede	1\$62	1\$41	1\$31	1\$52
Valle de Figueira	1\$21	1\$52	1\$52	1\$62	Obidos	1\$68	1\$47	1\$37	1\$58
Matto de Miranda	1\$35	1\$66	1\$66	1\$76	Caldas da Rainha	1\$75	1\$55	1\$44	1\$65
Torres Novas	1\$47	1\$79	1\$79	1\$89	Bouro ou S. Martinho	1\$87	1\$66	1\$56	1\$76
Cintra e Sabugo	\$65	-	-	\$54	Cella ou Vallado	2\$03	1\$85	1\$74	1\$95
Mafra	\$76	\$55	-	\$66	Oeiras até Parede	\$58	-	-	-
Malveira	\$80	\$59	\$52	\$70	Estoril ou Cascaes	\$67	-	\$52	-

Condições particulares

1.^a — **Distancias a taxar.** — As taxas quilometricas serão applicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, á soma das distancias de applicação.

2.^a — **Impostos e despesas accessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão, porem, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas accessorias.

3.^a — **Fornecimento de material.** — A Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos para as remessas de vagões completos taxadas por esta tarifa

Os expedidores poderão, porem, resguardar as mercadorias com encerados seus ou alugados nas condições do artigo 10.^o da tarifa de despesas accessorias.

4.^a — **Retorno de encerados.** — E' concedido o regresso á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas de vagões completos, effectuadas ao abrigo da presente tarifa, nas condições do artigo 10.^o da tarifa de despesas accessorias.

5.^a — **Armazenagem gratuita.** — E' concedida armazenagem gratuita em cais descoberto:

A's mercadorias do grupo 1, durante 10 dias na estação de partida até o maximo de 20 toneladas por expedidor, e durante 12 dias á chegada, na estação de Lisboa-Cais dos Soldados com o limite de 100 toneladas por consignatario;

A's mercadorias dos grupos 2, 5 e 6 durante 5 dias na estação de partida, até o maximo de 20 toneladas por expedidor, e durante 12 dias á chegada, na estação de Lisboa-Cais dos Soldados, até o maximo de 100 toneladas por consignatario.

Esta concessão é estabelecida sob reserva de haver espaço disponivel nos cais e ainda de que a acomodação das mercadorias não deverá ocupar espaço superior a 1 metro quadrado de superficie:

— por cada 400 quilos de carvão ou aparas de cortiça em fardos; e

— por cada 200 quilos de cortiça em bruto ou trabalhada ou aparas de cortiça em sacos.

A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legais em vigôr, cessará desde que findar o prazo marcado no artigo 116.^o da Tarifa Geral.

Côimbra e Côimbra B.	2	4372	3492	2652
Porto-Campesinô	3	8622	6310	4658
Porto-Douro	3	8410	6252	4591
Trinidade de Matos e Matos	3	818	614	411

A presente anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.^o 13 de pequena velocidade, em vigôr desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 4 de Março de 1915.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.465

Exploração — Serviço do Trafego
n.^o 674

Expediente n.^o 958

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO**AMPLIAÇÃO**

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE**BILHETES DE IDA E VOLTA**

A partir de 20 de Março de 1915 considerar-se-ha incluída nos quadros de preços dos bilhetes de ou para Coimbra e Coimbra B, Porto-Campanhã e Porto-S. Bento da tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade, a estação de **Abrantes** com os preços e prazos de validade seguintes:

Das estações abaixo a ABRANTES e volta ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Coimbra e Coimbra B.....	2	4\$52	3\$52	2\$52
Porto-Campanhã	3	8\$22	6\$40	4\$58
Porto-S. Bento (1)	3	8\$40	6\$54	4\$69
(1) Participe do Minho e Douro		\$18	\$14	\$11

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da citada tarifa.

Lisboa, 10 de Março de 1915.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.465

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 671

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE

BILHETES DE IDA E VOLTA

A partir de 20 de Março de 1915 considerar-se-ha incluída nos quadros de preços dos bilhetes de ou para Coimbra e Coimbra B, Porto-Campanhã e Porto-S. Bento da tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade, a estação de **Abrantes** com os preços e prazos de validade seguintes:

Das estações abaixo a ABRANTES e volta ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Coimbra e Coimbra B.....	2	4\$52	3\$52	2\$52
Porto-Campanhã	3	8\$22	6\$40	4\$58
Porto-S. Bento (1)	3	8\$40	6\$54	4\$69
(1) Participe do Minho e Douro		\$18	\$14	\$11

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da citada tarifa.

Lisboa, 10 de Março de 1915.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.465

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 671

950 exemplares