

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 588

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Junho de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa especial n.º 101, grande velocidade; 3.ª ampliação á tarifa especial n.º 8.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Ampliação da tarifa especial E. P. n.º 5, pequena velocidade.

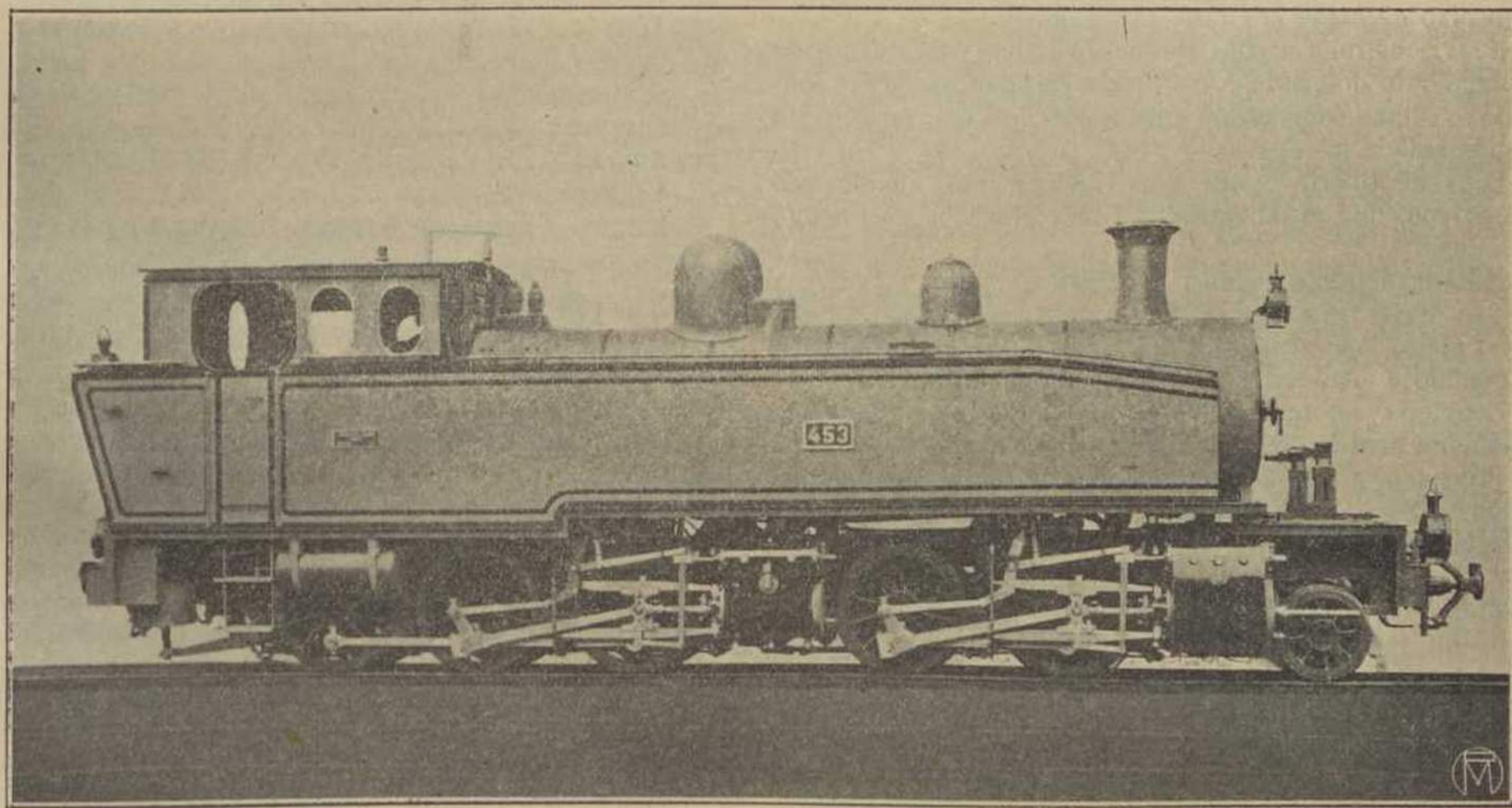
SUMMARY

Paginas

O novo material circulante nas linhas portuguezas, por J. Fernando de Sousa (Illustrado).....	181
Assembleia geral da Companhia Portuguesa.....	184
Resgate de linhas.....	185
As tres grèves.....	185
Congresso da Via-Publica.....	186
Chronica Internacional.....	186

O novo material circulante nas linhas portuguezas

São dignos de nota os melhoramentos modernamente introduzidos no material circulante de caminhos de ferro. Na *Gazeta* de 1 de maio ultimo referi as características da locomotiva moderna. Pelo que respeita ao material de transporte de passageiros, por toda a parte se vae alargando o emprego das grandes unidades com corredor



As novas machinas «Mallet» do Minho e Douro

Marconi em Lisboa.....	187
Larguras de via.....	187
Carta de Portugal.....	187
Alto-Minho.....	187
Jogos Olympicos, em Stockholmo.....	187
Viagens e Transportes.....	188
Notas de viagem. — X. — Pretos por toda a parte. — As primorosas ruínas de Thebas. — Os colossos, os templos, e os tumulos. — Calor sem suor. — Os figurinos egypcios (Illustrado).....	189
Novo processo de telegraphia.....	190
Linhas portuguezas. — Pessoal do Estado. — Concurso hippico internacional. — Linhas ferreas da Regua a Villa Franca das Naves. — Linha ferrea do Lobito. — Rede ferro-viaria entre o Tejo e o Mondego. — Ligações dos Rapidos, no Porto. — Companhia do Caminho de Ferro, de Penafiel á Lixa. — Caminho de ferro de Malange.....	191
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	191
Boletim Commercial e Financeiro.....	192
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	193
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	193
Linhas estrangeiras. — Espanha. — Italia. — Inglaterra.....	194
Companhia da Beira Alta. — Relatório do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas de 15 de maio de 1912.....	194
Arrematações.....	195
Agenda do Viajante.....	196
Horario dos combolos.....	196

lateral, retretes e intercomunicação, assentes sobre bogies, com aggravamento consideravel do peso morto.

Não só se introduziram esses typos de carruagens, como se tem procurado melhorar e transformar gradualmente as antigas para as tornar mais confortaveis.

Os caminhos de ferro portuguezes não tem ficado estranhos a essas tendencias progressivas. Mais ou menos, todas as administrações tem procurado melhorar o seu material circulante, destacando-se nesse empenho por forma notavel, como era de razão em vista da importancia das suas linhas, a Companhia Real.

Não pretendo fazer uma resenha completa d'esses melhoramentos, que demandaria paciente colheita previa dos necessarios esclarecimentos. Limitar-me-hei a exemplificar a asserção muito ao de leve.

Começarei pelos typos de locomotivas.

Na *Gazeta* de 16 de dezembro de 1910 deu-se noticia da transformação de locomotivas operada por aquella Companhia com o fim de augmentar a potencia de varias machinas de 3 eixos conjugados, que receberam nova caldeira e um eixo de *bissel* á frente.

Foi augmentada a pressão na caldeira, bem como o peso adherente.

Na *Gazeta* de 16 de maio de 1911 foi descripto o novo typo de machinas *Ten-Wheel* da mesma Companhia, *Compound*, dotadas com o sobreaquecimento, capazes de rebocar comboios pesados com grandes velocidades. A essas noticias me reporto.

Os caminhos de ferro do Estado, depois de haverem adoptado as machinas mixtas *Ten-Wheel, Compound*, experimentaram com excellent resultado a substituição d'esse typo *Compound* pela expansão simples de vapor sobreaquecido, com menor pressão, mais simples portanto e menos sujeitas a avarias.

Foram essas locomotivas as primeiras de vapor sobreaquecido introduzidas entre nós.

Posteriormente, os mesmos caminhos de ferro encomendaram locomotivas de mercadorias *Consolidation*, (4 eixos conjugados com *bissel* á frente), umas *Compound* com 16 kilogrammas de pressão para o Minho e Douro, outras de expansão simples e sobre aquecimento para o Sul e Sueste.

Merecem tambem menção as machinas-tenders do Minho e Douro para serviços sub-urbanos com 3 eixos conjugados e um eixo de *bissel* em cada extremidade.

Na via estreita a construcção de linhas com curvas de pequeno raio determinou a introdução das machinas *Mallet* de 4 eixos conjugados dois a dois, de que se deu em tempos noticia na *Gazeta*.

Convem referir agora uma interessante modificação d'esse typo, que a photogravura intercalada n'este artigo reproduz.

Nas primeiras machinas adquiridas o peso por eixo, a que se havia imposto o limite de 10 toneladas, foi um pouco além, pois attingiu 10¹,5 apesar de se ter reduzido ao minimo a espessura das chapas da caldeira.

Convinha reforçar estas e assegurar maior potencia á machina sem augmentar o peso por eixo.

Procedeu a minuciosos estudos o habil engenheiro Zacharias Sant'Anna, sob cujas indicações elaborou a casa Henschel & Sohn o projecto do novo typo com 2 grupos de 2 eixos conjugados e um livre. Havia elle visitado diferentes linhas, especialmente os caminhos de ferro Rheticos, que teem uma exploração modelar e onde se attingem grandes velocidades, apesar das curvas de 100 metros e do perfil accidentado. Empregam essas linhas *Mallets* de 4 eixos conjugados, com ou sem eixo livre á frente, locomotivas *Consolidation*, e pensava-se até na adopção de um typo de 5 eixos conjugados com um *bissel* á frente. Era manifesta a tendencia para o emprego de eixo livre deanteiro, que convinha portanto introduzir nas novas *Mallets* do Estado portuguez. Havia além d'isso grande conveniencia em adoptar longarinas interiores no *truck* trazeiro, collocando-se a caixa de fogo entre ellas com maior comprimento, ou superiormente. Havia ainda que adoptar os divisores cylindricos.

Depois de novo estudo feito pelo intelligente chefe do serviço de tracção do Minho e Douro, Duro Sequeira, dirigiram-se as atenções para novo typo de *Mallet*, mais potentes ainda. Por essa occasião veio a casa Borsig alvitrar o emprego de machinas de 5 eixos conjugados, com *bissel* á frente. O segundo e o quinto eixos tinham deslocamento lateral de 40^m/_m no eixo trazeiro. O esforço de tracção iria a perto de 8.000 kilogrammas, podendo-se rebocar comboios de 200 toneladas em rampa de 25^m/_m á velocidade de 20 kilometros.

Continuava o engenheiro Sant'Anna a estudar o assumpto, conseguindo da fabrica Henschel a elaboração de novo

projecto de machinas *Mallet* com dois grupos de tres eixos conjugados cada um, conforme as indicações que lhe ministraram, com 63 toneladas de peso e 10:200 kilogrammas de esforço maximo de tracção. A pressão era elevada de 12 a 14 kilogrammas. O embasamento rigido de cada *truck* era de 2,6 metros.

Foi esse novo typo minuciosa e proficientemente analysado pelo engenheiro Duro Sequeira. Pronunciava-se contra o typo de 5 eixos conjugados proposto por Borsig que não chegaria a rebocar as 200 toneladas nas curvas de 60 metros e rampas fortes e sim apenas 170 toneladas. Propunha a adopção do typo 2/3 + 3/3, isto é, 3 eixos conjugados no grupo trazeiro e 2 conjugados e um livre no deanteiro.

Em harmonia com a orientação traçada foi afinal proposto e adoptado o typo que a gravura representa, encomendando-se, em maio de 1910, 4 locomotivas ao preço de 81:500 francos cif. Porto.

As suas dimensões características são as seguintes:

Diametro de cylindros...	H P....	380 ^m / _m
	B P....	580 »
Percurso dos embolos.....		550 »
Diametro das rodas.....		1.100 »
Embasamento rigido.....		1.200 »
» total.....		8.800 »
Timbres.....		14 kg.
Superficie da grelha.....		2 ^m ²
» de aquecimento.....		134 ^m ²
Agua.....		5 ^m ³
Carvão.....		2 ^m ³
Comprimento.....		13.200 ^m / _m
Largura.....		2.500 »
Altura.....		3.750 »
Velocidade maxima.....		40 km.
Esforço maximo de tracção.....		10.200 kg.

As longarinas são interiores, os divisores cylindricos e a distribuição *Walschoert*. O peso sobre cada eixo não devia exceder 10¹,5 nos conjugados e 7¹,5 no *bissel*, o que dava 60 toneladas. O *truck* da frente é ligado ao trazeiro por duas biellas, com a folga precisa para a inscripção nas curvas e com a ligação elastica para limitar os deslocamentos e amortecer os choques, consistindo n'uma potente molla de folhas perpendicular ao eixo da machina para amortecer os choques no sentido longitudinal, de 2 mallas helicoidaes perpendiculares ao eixo para os choques lateraes nas curvas e para impedir o *truck* A V de tomar movimento de *lacet* nas rectas, e ainda de 2 grandes mallas exteriores á *boudins* para limitar a oscillação (*roulis*) do *truck* A V relativamente á caldeira ligada ao A R.

A Companhia da Beira Alta introduziu no seu serviço as machinas *Ten-Wheel, Compound*, ao mesmo tempo que vae procedendo ao reforçamento da via.

Nas linhas de via reduzida de companhias encontramos o typo *Mallet* de 2 eixos na linha da Povoia e locomotivas *Ten-Wheel* na do Vouga.

As carruagens das linhas ferreas portuguezas tem sido melhoradas mais ou menos em todas ellas.

Iniciou-se esse movimento pela adopção dos novos typos das linhas do Estado, de carruagens de 1.^a e 2.^a classe sobre 2 eixos distanciados 5^m,5, tendo retretes em communicação com todos os compartimentos.

Na via estreita introduziram-se tambem os typos que na devida occasião aqui foram descriptos.

A' frente do movimento do progresso vae, como é de rasão, a Companhia Real, cujos serviços teem notavelmente progredido nos ultimos annos, não temendo o confronto com o de outras redes mais importantes do estrangeiro.

Foi introduzido nos rapidos do Porto o material de luxo da Companhia de *Wagons-lits*, constituido por bellos salões e restaurantes. O mais interessante porém para a

grande massa do publico é o aperfeiçoamento do material commum, quer novo, quer transformado.

A *Revue générale* de julho de 1911 publicou sobre o assumpto uma nota muito completa e elucidativa de Mr. Lavialle d'Anglards, que vou resumir.

Figuram em primeiro logar as novas carruagens, tanto de 1.^a como de 2.^a classe, com corredor lateral e retrete, intercommunição, aquecimento por thermo-siphão e iluminação a gaz de incandescencia.

As carruagens de 1.^a classe tem 7 compartimentos para 55 passageiros. O corredor, de 0,^m65, é um pouco estreito, os logares tambem são um nadinha acanhados para poder haver 4 por banco. Este ligeiro senão é largamente compensado pelas commodidades que a carruagem offerece: excellente suspensão sobre *bogies*, compartimentos altos e espaçosos, boa ventilação, assentos moveis podendo-se unir os dois fronteiros. As de 2.^a classe tem 9 compartimentos para 71 passageiros.

O peso morto por passageiro é de 673 kilogramas na 1.^a classe e 524 na 2.^a.

O aquecimento é produzido por 2 thermo-siphões. O ar fresco, chamado pelos ventiladores collocados por cima do tecto, entra por debaixo dos bancos, e o ar viciado sae por ventiladores de persianas para o corredor, de onde é expellido por *torpedos*.

A disposição, qualidade e côr dos estofos, a ornamentação com photogravuras, o bom ordenamento das redes, dão aos compartimentos aspecto agradável. A entrada é pelos topos.

Para os trens mais velozes obtiveram-se carruagens compridas pela junção de 2^{as} antigas, emendando-se e armando-se as longarinas. A caixa ficou com 13,^m56 para 6 compartimentos de 1.^a e um corredor lateral, dando para uma retrete ao centro, obtida pela addição de uma parte nova central ás antigas carruagens. Tem 50 logares, com o peso de 380 kilogrammas por passageiro. Em vez de *bogie*, tem dois eixos apenas, distanciados 8,^m70, cujas caixas de lubrificação do typo da Companhia de P. O., tem a folga de 15^m/_m de cada lado nos dois sentidos para a passagem em curvas de 250^m. As caixas foram alargadas e augmentadas na altura, aproveitando-se o mais possivel a estrutura antiga.

O typo analogo de 2.^a classe tem 6 compartimentos e retrete e 54 logares, com o peso de 326 kilogramas. Foram obtidas pela junção de duas antigas de 1.^a, que tinham leito de madeira.

Como a caixa tinha largura sufficiente, bastou augmentar a altura.

Estes typos de carruagens não tem inter-communição, nem aquecimento. A entrada não é pelos topos.

Outra serie de carruagens demasiado curtas, tendo dois compartimentos ordinarios no centro e um de *coupé* e outro de *fauteuils* nos extremos, foram cortadas e acrescentadas ao centro, elevando-se o comprimento da caixa de 7^m,275 a 9^m,230, e ficaram com retrete central, 3 compartimentos ordinarios com 19 logares e um com dois *fauteuils-lits*, e corredor lateral.

Outras carruagens pequenas que tinham um compartimento ordinario e dois de *fauteuils-lits* com 3 e 2 logares, servidos ambos por uma retrete commum, foram alongadas e transformadas. Conservou-se o compartimento com tres *fauteuils-lits* do topo, e fizeram-se mais tres compartimentos um com um *sofá-leito* e os outros com dois cada um: total 8 logares de luxo. O corredor é todo a um lado com uma só retrete, ou em Z com duas retretes.

Os assentos dos sofás, do systema Raygasse, giram em torno de um eixo longitudinal e transformam-se em cama. A carruagem foi serrada e acrescentada pelo centro. O embasamento é de 5,^m5.

Outras carruagens mixtas pequenas, com 3,^m2 de embasamento, foram transformadas pela forma que segue. Tinham um compartimento de 1.^a classe e 3 de 2.^a Jun-

taram-se os compartimentos de 2.^a de duas para darem uma carruagem mais comprida com 6 compartimentos de 3.^a, sem retrete.

Para a primeira classe collocaram-se nos extremos os dois compartimentos antigos de 1.^a e acrescentaram-se-lhe outros dois, devidamente modificados, augmentando-se a altura. Ficaram com 34 logares.

De 16 carruagens AB fizeram-se assim 8 C e 4 A.

Transformaram-se ainda, sem as alongar, antigas carruagens A e C em AB, tendo 2 compartimentos de 1.^a com 17 logares, 2 de 2.^a com 21, retrete commum e corredor lateral.

O peso morto é de 342 kilogrammas por passageiro.

São aquecidas por thermo-siphão.

O estofamento das carruagens transformadas foi modificado de modo a facilitar a limpeza e a baratear a mão de obra. Supprimiram-se os acolchoados, as franjas, os galões e os estofos das portas. Adoptou-se o reps de algodão n'umas e o coiro artificial n'outras, (pegamoide, loreide ou pantazote). Cobriram-se os pavimentos de linoleo e o dos corredores de lanitite.

Empregam-se em larga escala a lincusta e a loreide nas ornamentações.

Nas linhas de Cintra e Cascaes transformaram-se varias carruagens de 3 eixos, assentando-as sobre dois com as caixas do typo P. O. e tornando-as mixtas de 1.^a e 2.^a com mais conforto interior, com 24 logares de 1.^a em 2 compartimentos e 38 de 2.^a em outros 2.

Os compartimentos são separados por portas que abrem para os dois lados, e as vidraças não tem caixilho e acham-se equilibradas. A tara é de 259 kilogrammas por passageiro.

Para os *tramways* do Norte foram adoptadas carruagens de 5,^m3 de embasamento, dando dando mixtas AB com 1 compartimento de 1.^a com 16 logares e 1 de 2.^a com 29, communicando por uma porta na divisoria. A disposição interior é semelhante á das anteriores.

O peso morto é de 280 kilogrammas por passageiro.

Foram tambem feitas carruagens de 3.^a classe para os *tramways* com plataforma nos topos, 5,^m3 de embasamento e 53 logares, iluminação a gaz, 207 kilogrammas por passageiro.

Das notas que rapidamente colligi se depreheende o consideravel exforço feito pela Companhia nos ultimos tempos para melhorar o seu material.

Não ficaram inertes as outras companhias. A Beira Alta encomendou 3 grandes carruagens mixtas A B de corredor sobre *bogies* e com iluminação electrica e aquecimento por thermo-siphão, inter-communição, destinadas ao novo serviço rapido internacional, que entrarão brevemente em serviço, e vae iniciar a transformação de parte do material antigo.

A Companhia do Vouga adquiriu excellentes carruagens compridas com entrada pelos topos sobre *bogies*. As de Guimarães e Nacional iniciaram tambem esse progresso.

Merece ainda menção a transformação das antigas carruagens de leito de madeira do Sul e Sueste pela junção das caixas, duas a duas, sobre leito novo de ferro, assente em *bogies*, com retrete e plataformas nos topos, e corredor. Convem sobremodo proseguir n'essa transformação, ensaiando a suspensão sobre 2 eixos P O, e augmentando o pé-direito das caixas.

E' tempo de findar esta desconnexa noticia, pondo em relevo a singular doutrina dos partidarios do resgate, que attribuem ao Estado o direito de se apoderar, sem indemnização, do material circulante, propriedade das companhias segundo os contractos e que tem de lhe ser pago no fim da concessão.

Não póde haver melhor maneira de sustar os progressos iniciados.

J. Fernando de Souza.



Assembleia Geral da Companhia Portuguesa

Antes de nos referirmos á reunião annual dos accionistas d'esta companhia, extrahimos do relatorio do conselho, documento que principiaremos a reproduzir no proximo numero, alguns dados interessantes sobre os resultados da exploração no anno findo, e situação da companhia.

A extensão da rede manteve-se em 1073 kilometros, mais 99 kilometros explorados por contracto, sendo n'aquella 278,548 kilometros em dupla via por se ter aberto, em outubro, o troço Pombal-Alfarellos, na extensão de 28,325 kilometros.

A receita total diminuiu, em relação a 1910 na importancia de 44 contos e as despesas da exploração subiram a mais 248 contos, o que representa, por addição, um total de 292 contos.

Mas como nas receitas fóra do trafego houve um augmento de 15,5 contos e nas garantias de juro outro de 9,4 contos, e nos impostos a deduzir, o augmento de 13,6 contos, a differença a menos no total é de 280,6 contos.

O coefficiente de exploração que em 1910 fóra de 44.02 %, passou, no anno findo, a 48.09 e só no que respeita aos productos da exploração a 48,54.

Na diminuição das receitas da exploração concorreu com 73,5 contos o pagamento do imposto sobre mercadorias, que a companhia teve que pagar desde 12 de março, encargo que só por 19 dias sobrecarregará o presente anno, visto que desde 20 de janeiro começaram a vigorar as novas tarifas que incluem esse imposto. Houve também diminuição proveniente do transporte de vinhos se ter effectuado em menos percurso, por motivo dos vinhos das regiões de Santarem, e d'este serem impossibilitados de ir ao mercado portuense em vista da nova lei. Houve ainda menor exportação de toros para minas, causada pelas grêves em Inglaterra, e mesmo de carvão, pelo mesmo motivo.

Tambem o transporte de cortiça hespanhola deu a menos uma receita de 13,7 contos.

Houve, porém, augmento de transporte de cereaes, 35.3 contos, objectos manufacturados, 26 contos, mercadorias diversas, 20 contos e ferragens 13 contos.

A receita de passageiros augmentou 39,5 contos em toda a rede apesar da diminuição de 26,7 contos nos bilhetes de banhos e da no trafego Paris-Lisboa que diminuiu uns 4 contos, e egual verba o de passageiros de Hespanha para o que contribuíram as exigencias, na fronteira, aos passageiros que as atravessam, apesar da lei dos passaportes ter estabelecido a livre passagem.

O augmento de 248,9 contos, na despesa, explica-se pelas melhorias de vencimento feitas ao pessoal, por virtude das exigencias d'este, por occasião da grêve. E maior seria esse augmento se na rubrica «despesas geraes» se não livesse conseguido fazer uma economia de mais de 36 contos.

O augmento com pessoal cifra-se pela elevada verba de 321,7 contos.

O percurso dos comboios foi de 6.527.498 kilomertos contra 6.654.110 kilometros em 1910.

Vê-se que a companhia se sacrificou quanto ponde e até teve que recorrer á diminuição de 126.612 kilometros no percurso dos comboios, quasi 2 %, o que sempre traduz difficuldades para a exploração.

Assim, o custo do trem-kilometro que era de 444 reis, subiu mais de 10 % elevando-se a 490 reis.

As despesas de grande conservação mantiveram-se sem differença sensível no que respeita á Via e Obras, e absorveram 11,5 contos pelo Material e Tracção.

Gastaram-se, durante o anno 469 contos em trabalhos extraordinarios, sendo 245,8 em material circulante, 17

em utensilios e ferramentas e 206 em novas construções.

Estes 469 contos obtiveram-se lançando 367,4 contos á conta do exercicio de 1911 e juntando-lhe 101,7 contos retirados do ultimo anno para liquidação e despesas anteriores.

A companhia adquiriu mais 10 novas locomotivas de typo o mais moderno, e 200 vagões para mercadorias, ficando no fim do anno com:

- 61 locomotivas;
- 4 automotoras;
- 20 salões e carruagens de luxo;
- 82 carruagens de 1.^a classe;
- 48 mixtas, 1.^a e 2.^a e 1.^a 2.^a e 3.^a;
- 121 de 2.^a classe;
- 5 mixtas de 2.^a e 3.^a;
- 246 de 3.^a classe;
- 3.173 vagões, fourgons, quadras e jaulas.

A conta de primeiro estabelecimento ficou em 31 de dezembro, em.....	57.043:743\$501
o valor do material circulante em.....	2.999:479\$985
A mobilia e utensilios.....	509:457\$235
Os prejuizos por differenças de cambio foram.....	95:598\$579
inferiores aos do anno anterior em....	10:828\$452
Do saldo crédor da exploração em 1912, réis.....	3.525:139\$326
deduzidas as despesas complementares do estabelecimento e outras.....	497:880\$679
e augmentado do saldo de ganhos e perdas de 1910.....	1:093\$188
subtrahindo para juro das obrigações de 1. ^o grau.....	1.489:9650262
para amortização.....	190:032\$571
idem de 2. ^o grau.....	118:609\$583
fica liquido para distribuição, captiva de impostos.....	1.229:744\$419

que o conselho de administração propõe e o fiscal confirma seja dividido por:

A's 343.316 obrigações de 3 % 2. ^o grau—Frs. 12.50	Frs. 4.291.450,00
As 60.520 obrigações de 4 % 2. ^o grau—Frs. 16.66 2/3.....	" 1.008.666,66
As 29.688 obrigações de 4 1/2 % 2. ^o grau—Frs. 18.75.....	" 556.650,00
As 88.599 obrigações de 3 % Beira Baixa 1. ^o grau—Frs. 5,00.....	" 442.995,00
Somma—Francos...	6.299.761,66

ao cambio de 584,1761 por 3 frs, equivalente a réis	1.226:723\$417
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas», para 1912	3:021\$002

Para a assembleia geral annunciada para hontem haviam sido depositadas 56.771 acções.

A reunião começou á 1 hora, presidindo o Sr. dr. Victor dos Santos, secretariado pelo accionista L. de Mendonça e Costa, sendo convidados para es-crutinadores, como maiores accionistas presentes, os Srs. Francisco Ignacio de Carvalho e Augusto José Vieira.

Antes de aberta a sessão os Srs. Drs. Reis Torgal, João Arroyo e Pereira Reis oppuzeram-se á constituição da assembleia sob pretexto da lista dos accionistas não ter estado presente 15 dias antes, como manda o codigo commercial.

Levantou-se acalorada discussão em que, além do presidente, tomaram parte varios accionistas, tornando-se a assembleia tumultuosa, pelo que o presidente levantou a sessão por meia hora.

Finda esta o sr. presidente declarou que aproveitara aquelle intervallo para se informar da maior ou menor rasão que assistia áquelles srs. accionistas que protestavam contra a realização da sessão, e tendo verificado que

havia razão para esses reparos, adiava a assembleia por 15 dias, isto é, para 29 do corrente, conforme o annuncio que publicamos n'este logar por já não ter cabimento na respectiva secção:

Caminhos de Ferro Portuguezes

São avisados os Srs. Accionistas d'esta Companhia de que os trabalhos da Assembleia Geral convocada para o dia de hoje, 15, ficam adiados para o dia 29 do corrente mez, ao meio dia, na séde da mesma Companhia.

O Presidente da Assembleia Geral — *Augusto Victor dos Santos*.



RESGATE DE LINHAS

Multiplicam-se os escriptos, preconizando o resgate das linhas da Companhia Portuguesa e da Beira Alta e até foi apresentado um projecto de lei n'esse sentido.

O assumpto é grave e complexo para ser tratado sobre o joelho. De espaço o estudaremos.

Por agora limitar-nos-hemos a ligeiras reflexões.

Carece o Governo de auctorização legislativa para exercicio de um direito consignado em contractos e dimanado de leis especiaes?

Não é a via parlamentar a menos propria para a preparação de tão delicado negocio?

Que influencia terá no credito do Estado a perspectiva d'essa operação?

Que influencia paralyzadora exercerá sobre os esforços das companhias para melhorarem as suas linhas?

Não é suggestivo o que ha tempos a esta parte succede nas linhas do Estado?

Deitaram-se as contas ao que ha que dispende para proporcionar as condições da exploração ao crescimento do trafego, previsto aliás com demasiado optimismo?

Como póde o Estado chamar seu, pelo resgate, ao material circulante que é das companhias e que teria que lhe ser pago no fim da concessão?

Convirá não perder de vista os exemplos por demais suggestivos da França e de outros paizes.

Meditem os partidarios do resgate, que não lhes faltará materia para cogitações; e cuidado com as miragens.



As tres gréves

Não nos referimos, no nosso passado numero, á gréve do pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que se declarou em 29 de maio, porque sempre a supposmos um pequeno amúo d'esse pessoal, de pouca duração visto a insubsistencia do motivo em que se fundava, sem pensarmos que elle attingiria o grau de importancia que hoje tem.

Para archivo registaremos a origem deste movimento, tão simples que se lhe póde bem applicar a phrase «de um argueiro por um cavalleiro».

No sabbado 25 de maio, um revisor encontrou n'um carro um passageiro viajando além da zona para que tinha bilhete, e increpou o conductor, ao que se diz, em termos desabridos.

Este, em vez de tomar testemunhas entre os passageiros e formular a sua queixa á direcção, que, estamos certos, seria attendida, achou mais expedito aggreddo-lo, logo alli. O caso fez escandalo e a direcção resolveu castigar o conductor.

Vendo-se suspenso, este revoltou-se, e no domingo seguinte, de tarde, junto ao theatro Nacional, armou questão com um inspector, fazendo grande alarido, de forma a chamar a attenção das massas, reunindo-se em volta do grupo centenaes de pessoas.

Assistimos, do alto de um carro, em que, casualmente, passavamos, a parte d'esta scena, e vimos que o conductor gritava de forma desabrida e o outro empregado tratava

de lhe acalmar os furores, com certa prudencia. Pois, em paga, foi, por fim, desattendido pelo conductor.

Este, no dia seguinte, indo á direcção, desattendeu alli um chefe de serviço, atirando-lhe com um tinteiro. Foi, naturalmente, seguro pelas mais pessoas presentes, e posto fóra, vindo dizer aos collegas que foi ali aggreddo, confessando, comtudo, que foi elle que principiou a aggressão. O pessoal resolveu por isso pôr-se em gréve, exigindo a readmissão d'esse homem, e aproveitou o caso para outras reivindicações varias.

Aqui temos a gréve n.º 1, que bem se póde chamar a gréve do vintem, porque a falta de cobrança d'essa tão simples moeda foi a sua origem.

A direcção da companhia, secundada pela companhia ingleza com esta ligada, e a quem pertence a maior parte do capital, fundando-se em que as exigencias do pessoal são inattendiveis, recusou-se mesmo a ouvi-las, e depois de uma semana de expectativa, tendo chamado pessoal e não accudindo este ao appello em numero sufficiente, e mais, tendo justificado receio de que o pessoal grevista, por meio de aggressões e *sabotages* lhe impeça a circulação dos carros, fechou a porta.

Ahi está a gréve n.º 2.

A n.º 3 fê-la o governo, tomando como divisa o nosso proverbial «não te rales» e como escudo a grande energia da inercia, e desinteressando-se do assumpto, sem se preocupar de que o fermento por muito demorado, faça azedar toda a fornada.

N'este estado de coisas, perante tres entidades todas em gréve, a unica victima tem sido a capital que tem a sua circulação quasi paralyzada, porque nem todos podem andar continuamente a pé, ou pagar o transporte por elevados preços, como succede para varios pontos só servidos por automoveis, ou finalmente soffrer as inclemencias do transporte em carroças, como volumes de mercadorias.

A uma situação d'estas não chegaríamos se a camara municipal antiga não concedesse a uma só companhia o monopolio da viação mechanica em toda a cidade, e a vereação actual não aggravasse ainda o caso, consentindo a passagem da exploração dos ascensores para a companhia soberana.

Contra tudo isso lavrámos, desde muito, os nossos protestos. Vê-se agora como tinhamos razão.

A companhia está firme no seu proposito de não restabelecer o serviço, sem que, pelo governo lhe seja garantida a liberdade do trabalho, como as leis o preceituam; o pessoal, gosando de regalias para que não se acha facil explicação nas leis, não consente a circulação dos carros e appella para o operariado em geral, para que, por espirito de classe, o auxilie na sua teimosia; tentando arrastar atraz de si todas as classes operarias e produzir uma crise das de mais funestas consequencias para o paiz.

Felizmente que uma classe com que elles mais contavam, por ser a mais importante, — a dos ferroviarios — não está resolvida a concorrer para essa desgraçada situação, adherindo á gréve. Honra lhe seja.

Para mais complicar a questão e mais provar a insensatez das exigencias do pessoal, registaremos que elle pretende agora que a Camara Municipal rescinda os contractos com a companhia Carris, tomando conta da exploração.

Como se isto fosse coisa facil de resolver n'um prazo breve ou se a gréve podesse manter-se durante os longos annos que uma questão d'estas levaria a derimir-se nos tribunaes.

E sem se importarem de que a cidade soffresse com a paralyzação d'aquelle elemento de transporte.

Espera-se agora que o novo governo ponha termo a esta situação, que já vae sendo desesperada porque se prolonga ha 17 dias.

Que elle tenha energia para o fazer é o que o publico reclama.

CONGRESSO DE ESTRADAS

O proximo congresso de Estradas (*Congrès de la Route*) realizar-se-ha em Londres, de 23 a 27 de junho de 1913.

As secções franceza, ingleza, allemã, americana, belga, etc., etc. estão estudando interessantissimas questões que não-de ser apresentadas n'este congresso.

Entre outras questões figura a «creação de estradas que permittam a passagem de vehiculos evitando-se atravessar villas e aldeias».

E' a primeira vez que este assumpto será oficialmente discutido.

E' fora de duvida que se favorecerão muito os modos de locomoção rapidos, por meio de vias ou estradas circulares, que permittam contornar villas e aldeias, sem ter de as atravessar, e isto com o fim de evitar o piso irregular da arteria principal de um logarejo insignificante despido completamente de attractivos.

Evitar-se-hiam assim tambem os perigos para os habitantes das aldeias, cuja creançada está sempre acostumada a vir brincar para o meio da rua.

Convem notar que estes caminhos circumvolutorios existem já em muitas terras, e bastaria aproveitá-los e pô-los em bom estado, com pequena despesa.

E' assumpto que merece a pena estudar.

Eis a resenha do programma d'este congresso:

1.^a — Secção, construcção e conservação. Questões communs às sub-secções A e B:

1.^a — Projectos de estradas novas, a) nas localidades antigas (centro e periphéria), b) nas localidades novas, c) em pleno campo;

2.^a — Typos de revestimento a adoptar nas pontes e nas obras d'arte.

Communicados communs às mesmas sub-secções:

1.^a — Disposições novas, adoptadas posteriormente ao 11.^o congresso, nas machinas com motor mechanico empregadas na construcção e na conservação das estradas;

2.^a — Experiencias de materiaes utilizados na confecção do empedramento das calçadas.

Sub-secção A. 3.^a questão:

Quaes são os melhores methodos e os melhores materiaes para a construcção, no campo, de estradas empedradas com cimentos de materiaes alcatroados, betuminosos ou asphalticos?

3.^o communicado: Quaes são os melhores methodos de construcção e de conservação para estradas macadamizadas com cimentos aquosos, applicaveis ao campo e às regiões suburbanas?

4.^o communicado: Em que circumstancias e em que condições de circulação são preferiveis os seguintes typos de estradas, sob o ponto de vista da circulação e da despesa: calcetamento de pedra; empedramento pelo alcatrão, cimento, asphalto, ou por outros methodos; macadam ordinario, só com agua.

Sub-secção B. 4.^a questão: Calcetamento de madeira; qualidades de madeira; modo de emprego; resistencia; duração; conservação; custo; limpeza e rega.

5.^o communicado: Nomenclaturas dos typos de calçada de pedra: vantagens da unificação dos typos.

Segunda secção. Circulação e exploração. 5.^a questão, commum às sub-secções C e D: Systemas de illuminação das vias publicas: e dos vehiculos. Sub-secção C, 6.^a questão: Observações, feitas desde 1908, sobre as diferentes causas de gasto e de deterioração das calçadas, nas cidades, nas villas ou aldeias, e no campo. 7.^a questão: Regulamentação da circulação rapida ou lenta nas estradas.

6.^o communicado: Indicação da direcção e da distancia.

7.^o communicado: Desenvolvimento, posteriormente ao 11.^o congresso, dos transportes em commum, para

vehiculos automoveis. Sub-secção D, 8.^a questão: Auctoridades encarregadas da construcção e da conservação das estradas; funções entregues ao poder central e às auctoridades locais. 9.^a questão: Orçamento da construcção e da conservação das estradas; criação de recursos.

8.^o communicado: Qualidades exigiveis aos engenheiros e mestres encarregados da construcção e da conservação das estradas.

9.^o communicado: Estatística das despesas feitas com a construcção e a conservação das estradas.

10.^o communicado: Terminologia.

CHRONICA INTERNACIONAL

Longe de melhorar continua a complicar-se a situação internacional, e isto n'estes ultimos dias.

Um dos assumptos que mais prendem a attenção das potencias, é a guerra da Italia e da Turquia. A expulsão dos Italianos, na Turquia, aggravou muito esta questão. Se até ha poucos dias a Italia ainda podia consentir em reconhecer as ilhas do mar Egeu, como pertencentes á Turquia, logo que esta houvesse reconhecido a posse plena da Tripolitana pelos Italianos, hoje, depois do exodo dos subditos italianos da Turquia, as pretensões da Italia augmentam muito naturalmente.

Accresce que as populações christãs das ilhas do mar Egeu, acolheram o melhor possivel os Italianos, seus irmãos pela Fé. Sabem que no dia em que passassem de novo para o jugo dos Turcos, seriam victimas das mais violentas represalias. O *hellenismo* que parecia extinto durante o dominio da Sublime-Porta, reaccendeu-se de novo e a Europa não permittirá sem duvida que elle agora seja suffocado em sangue.

Continua suspensa a Europa, movida da grande curiosidade por saber qual o resultado do entendimento entre a Inglaterra e a Alemanha, entendimento que deve estabelecer-se graças aos esforços diplomaticos de Lord Haldane, Lord Grey, o barão de Biberstein, e outros grandes estadistas das duas formidaveis potencias mundiaes. O plano de regularem-se as varias questões politicas e sociaes pendentes nos diferentes pontos do globo, por meio de um entendimento amigavel, ou de um congresso diplomatico em que estivessem representadas todas as partes interessadas, seria optimo meio de todas as potencias fazerem justiça umas às outras, satisfazendo-se as aspirações legitimas, e reconhecendo-se os direitos adquiridos e os serviços já por muitas prestados á causa commum da civilização. Infelizmente, porém, este desejo é positivamente utopico, e quando as grandes potencias se combinem entre si, deve ser certamente para melhorarem as suas condições economicas e de expansão, á custa dos paizes que não disponham dos mesmos recursos financeiros e das mesmas condições de expansibilidade.

E' de esperar, comtudo, que graças às circumstancias especiaes em que nos encontramos, de velhos e leaes amigos e alliados da nação ingleza, e de valiosos coooperadores, que temos sido, na obra de colonização e civilização realizada pelos Inglezes, tanto na India, como na Africa, essa cooperação nos continue sempre assegurada, para proveito e gloria dos dois paizes, cuja alliança politica é certamente a mais antiga do mundo moderno.

Na Belgica, apesar do esboço de triumpho das hostes socialistas, ou anti-clericaes, nas ultimas eleições, continuará sempre predominante o grande partido catholico, que n'esse paiz é um partido essencialmente politico, ou de governo. Não virá, por ahi, grande mal ao mundo, nem á propria Belgica, porque antes o predominio de uma seita religiosa, mas illustrada, e sobretudo tolerante e moderada, do que o da cega demagogia, inexperiente e intolerante, isto é desconhecadora da essencia da verdadeira Liberdade.

Marconi em Lisboa

A passagem de Marconi por Lisboa constituiu um acontecimento de excepcional satisfação para a nossa terra, attento o interesse e a admiração que por toda a parte se consagram a este notavel inventor e illustre homem de sciencia.

Recebido e acolhido pelas primeiras notabilidades scientificas, do commercio e da industria, e pelos elementos officiaes, Marconi deve ter levado uma agradável impressão da sua estada em Lisboa.

Póde Marconi ser considerado um benemerito da humanidade, tal a influencia que o seu maravilhoso invento logra exercer na previsão e no soccorro a muitas calamidades, sobretudo em travessias pelo oceano e em naufragios.

Marconi, recebido em Portugal pelo Chefe do Estado, tambem fôra recebido em Hespanha por Alfonso XIII, que o agraciou com a gran-cruz de Alfonso XII.

Aqui deixamos consignada a homenagem da nossa muita admiração pelo talento privilegiado de Marconi, e o da nossa gratidão, que é uma minima parcella do muito que lhe deve a humanidade.



LARGURAS DE VIA

A chamada via normal, de 1,435 metros, baseia-se na largura das primeiras linhas ferreas inglezas construidas, e todavia, esta não é a mais generalizada.

Estão em uso na actualidade diversas larguras de via, mas a mais empregada é a de 1,676 metros, da qual existem 55.300 kilometros de linhas ferreas, sendo approximadamente metade d'este numero na India, e o restante em Portugal, Hespanha, Republica Argentina e outros paizes da America do Sul.

Segundo uma estatistica recente 14,5% das linhas ferreas do mundo são de via larga (isto é com os carris separados mais de 1,435; 71 % de via normal (largura de 1,435 metros); e 14,5 % de via reduzida.

As differentes larguras de via estão assim distribuidas:

	Via normal Por 100	Via reduzida Por 100	Via larga Por 100
Europa	71	7	22
America do Norte	98	1,99	0,01
America do Sul	14	50	36
Asia	7	50	43
Africa	17	83	—
Oceania	20	58	22



CARTA DE PORTUGAL

A direcção dos Trabalhos Geodesicos acaba de publicar mais tres folhas da carta do paiz na escala de 150.000, a cinco côres, comprehendendo os concellios de Castello Branco, Ponte de Sôr e Montargil.

A execução é primorosa, nada inferior a identicos trabalhos deste genero que temos encontrado no extranjeiro, feitos pelos mais conhecidos estabelecimentos topographicos.

Seria um bom serviço prestado á sciencia, aos estudiosos e, por muitos motivos, ao paiz, em geral, que se pensasse em dotar aquella direcção com os elementos necessarios para activar a conclusão d'esta carta, ainda tão atrasada por falta de pessoal que a execute.

Agradecemos a offerta que, até certo ponto, nos causou surpresa, porque não era costume a commissão Geodesica enviar as suas cartas a este jornal. Em compensação fazia-o a outros varios, até cremos que aos satyricos. E' que, provavelmente entendia n'outro tempo, que a esses interessava mais conhecer da nossa chorographia...

Respeitemos-lhe o criterio; somos respeitosos mesmo para estes casos...

Alto-Minho

Foi afinal votado em sessão conjuncta do Congresso o projecto de lei do Alto-Minho, sendo rejeitadas todas as emendas do Senado, excepto a que reduz a 80 annos o prazo de concessão.

Foi erro grave essa mesquinha redução. As condições financeiras, longe de melhorar, teem peorado e a base da operação é assás estreita para que se estivesse de animo leve a restringi-la ainda. Para mais o direito de resgate assegurado ao Estado corrigia bem qualquer largueza de prazo. Era de boa politica facilitar o mais possivel um empreendimento de tanta importancia, exactamente quando o Estado se vê em apuros para obter os capitaes exigidos pela construcção das suas linhas.

Oxalá que todas as difficuldades sejam superadas e que em breve se complete a rede secundaria do Minho.



Jogos olympicos em Stokholmo

O distincto Sueco residente no Porto o sr. Waldemar Löfgren, resolveu organizar uma interessante excursão á Stockholmo, a proposito dos jogos olympicos que se devem effectuar alli nos dias 8 a 12 de julho proximo.

A partida será, no dia 26 de Junho, do Porto, ás 8 e 39 da manhã (1.ª classe, rapido) e embarque na mesma tarde no vapor Asturias que levará os excursionistas a Cherburgo, de onde seguirão para Paris no dia 29.

Ahi se conservam nos dias 30 e 1 de Julho, partindo em comboio á 1 e 15 da tarde de 2, por Colonia, para Berlim, onde chegam em 3, de manhã, ficando alli 50 horas.

Sahindo da capital da Allemanha no dia 5, seguem, em vagão directo, por Tessnitz-Trelleborg á capital sueca, onde chegam na manhã seguinte.

N'esta se conservam os dias 7 até 12 a fim de assistirem ás grandiosas festas que se celebram n'esses dias, e fazerem pequenas excursões aos arredores.

Em 13 vão os excursionistas, no bello comboio do norte para Narvik onde só chegam em 15 de manhã, atravessando toda a interessante região da Laponia.

N'esse ponto, depois do almoço, embarcam no vapor Andenäs em direcção ao Cabo Norte, que visitarão, assistindo ao prodigioso espectáculo do sol da meia-noite, assim como Hammerfest a cidade mais septentrional do mundo, que já aqui descrevemos ha cinco annos; Lyngseid, o interessante Lyngenfiord, Lödingen, Raftsund o mais grandioso estreito das ilhas Loffoten, a prodigiosa montanha furada de Torghatten, e chegando, por fim, a Trondieme em 20.

N'esta cidade e seus arredores se demora a excursão até a manhã seguinte, indo depois em caminho de ferro a Are para fazer d'ahi uma digressão á montanha de Tennforsen e voltando a Are para, tambem por via ferrea (627 kilometros) vir a Stockholmo no dia 24 de manhã, embarcando logo pelo bello canal de Gothia, visitando os lagos Mélarin, Vättern e Vénern.

Chegados a Göteborg ha no dia 27 um passeio a Marstrand e partida no vapor Thule que chega a Londres em 29 ao meio dia.

Depois de tres dias de estada em Londres, os viajantes embarcarão em 2 d'agosto, chegando a Lisboa em 5.

O custo d'esta enorme viagem, que abrange não só Paris, Berlim, Stockholmo e Londres, como a travessia de toda a França, parte da Allemanha, quasi toda a Suecia e alguns pontos da Noruega, comprehendendo transporte, em 1.ª classe nos vapores e 2.ª nos comboios e alojamento completo em hoteis de 1.ª classe, é de 110 libras.

A inscripção faz-se na rua do Rosario 151, Porto, devendo depositar-se 15 libras, que serão restituídas caso a viagem não se effectue.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas a S. João

Em Braga

Nos dias 22, 23 e 24 d'este mez, devem realizar-se na antiga cidade de Braga, as tradicionaes festas a S. João, que costumam ser revestidas de grande pompa.

Segundo o programma das festas elaborado pela respectiva commissão, este anno ainda haverá maior numero de attractivos que nos annos anteriores.

De entre os principaes numeros destacaremos as deslumbrantes illuminações e fogos d'artificio, uma esplendida batalha de flôres em que tomarão parte alguns carros ricamente decorados, as danças populares e cortejo em que figurará o tradicional *carro do Rei David*, etc.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em combinação com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, estabeleceu como de costume bilhetes de ida a Braga e volta a preços reduzidos, das suas principaes estações.

Attento o brilhantismo das festas é de esperar grande concorrência n'aquelles tres dias em Braga, uma das mais antigas cidades do nosso lindo Portugal e que tão bellos attractivos possue.

Na Figueira da Foz

Tambem na linda cidade da Figueira se celebram festas a S. João como nos annos anteriores, nos dias 23 e 24.

Haverá as costumadas illuminações, as danças e os descantes populares tão característicos dos povos da região, e o tradicional *banho Santo*.

Por motivo d'estas festas tambem os Caminhos de Ferro Portuguezes e a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta fazem serviço especial a preços reduzidos, havendo entre Pombal, Coimbra e Figueira comboios especiaes que partirão de Pombal e Coimbra para Figueira no dia 23 ás 7,46 e 11,59, respectivamente, e de Figueira para Coimbra ás 13,30 e 23 do dia 24, com paragens nas estações e apeadeiros intermedios.

Vendem d'estes bilhetes reduzidos as estações e apeadeiros de Caldas até Fontella na linha do Oeste, de Pombal até Campanhã, de Coimbra até Louzã e de Fundão até Guarda.

Das estações da linha dos Caminhos de ferro da Beira Alta tambem ha bilhetes a preços reduzidos.

Em Evora

Evora, a famosa capital do Alemtejo, a cidade portugueza que mais monumentos historicos possue, tambem tem o seu S. João.

Todos os annos nos dias 23 e 24 de junho se celebram alli grandiosas festas que, embora não tenham o esplendor das de Braga, teem um outro caracter em harmonia com o dó seu povo.

Quem já viu o S. João em Evora, deve ir depois vê-lo a Braga, e quem o viu em Braga deve ir no anno seguinte a Evora.

Qualquer das duas cidades encerra verdadeiro santos, que nenhum turista deve perder, e as festas são além de bellas, o melhor elemento de apreciação dos costumes e do caracter do seu povo.

Tanto os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste como a Companhia Portugueza em combinação com aquelles, fazem serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, para ida nos dias 22 e 24 e volta de 24 a 30.

E' aproveitar, pois, essas reduções para uma visita á formosa cidade alemtejana, tanto mais que o tempo, até agora invernos, promete não fazer pirraça n'esses dias, segundo diz o *Borda d'Agua*.

Passageiros nos comboios tramways

Segundo um Aviso que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de publicar continuam a ter validade nos comboios N.º 11 e 18 do serviço Lisboa-Porto, os bilhetes de 2.ª e 3.ª classes das tarifas de tramways n.º 3 interna e P. n.º 10 combinada com o Minho e Douro, no trajecto Aveiro-Porto.

Para os referidos comboios e para o N.º 3, tambem continuam a ser validos no percurso Alfaias-Coimbra os bilhetes da tarifa N.º 11-bis, e bem assim para os comboios mixtos 206-203, 241, 242 e 246 do serviço Alfaias-Figueira.

Continuam em vigor as disposições anteriormente annunciadas relativas a mudanças de classes e a falta de bilhetes nos comboios tramways.

Temporada de banhos e aguas mineraes

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro estabeleceu, como nos annos anteriores, serviço especial de bilhetes reduzidos para a epocha balnear, das estações de Bragança, Macedo, Mirandella, Cachão e Brunheda para as estações das linhas do Minho e Douro e dos Caminhos de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão que servem praias e thermas.

Egualmente creou bilhetes das estações de Vizeu e Tondella, do ramal de Vizeu, para as de Espinho e Granja, da Companhia Portugueza.

Os bilhetes são validos por 60 dias a contar do da venda, e dão direito a paragens em estações intermedias e outras concessões identicas ás facultadas pelos bilhetes de banhos da Companhia Portugueza, a que já nos referimos.

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, tambem já annunciou o seu serviço especial durante a temporada de banhos que é igual ao do anno passado, apenas com ligeiras alterações de condições em harmonia com as feitas pela Companhia Portugueza e ás quaes nos referimos no nosso ultimo numero.

Estabeleceu tambem esta Companhia um serviço especial durante a epocha thermal, de viagens de recreio a Luso a Bussaco, pelo qual são vendidos a partir de hontem nas principaes estações d'aquella linha para a de Luzo, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por tres dias incluindo o da ida e o do regresso.

Chumbo em barras de Peñarroya e Linares para o Barreiro

Como consequencia da ampliação feita pela Companhia Portugueza dos preços da sua tarifa especial E. P. N.º 5 de pequena velocidade á estação de Vendas Novas, para o transporte de chumbo em barras procedente de Peñarroya e Linares, na linha de Madrid Zaragoça e Alicante, os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acabam de estabelecer na sua tarifa especial N.º 8 de pequena velocidade o preço de 540 réis por tonelada, para remessas de vagão completo d'aquella mercadoria da estação de Vendas Novas para as de Barreiro e Barreiro U. F.

Bilhetes de assignatura no caminho de ferro de Guimarães

Por uma nova tarifa especial, que principiou a vigorar em 10 do corrente, é creado um serviço de bilhetes de assignatura mensaes, trimestraes, semestraes e annuaes.

As sonas são: de 1 a 10 kilometros, e de 5 em 5 mais, até 30 kilometros, d'ahi em deante augmentam 10 kilometros até 60. Aos estudantes, até 16 annos é concedida a redução de 30 %. As assignaturas começam em 1 de cada mez, devendo ser requisitadas com oito dias, pelo menos, de antecedencia.



X

Pretos por toda a parte. — As primorosas ruínas de Thebas. —

Os colossos, os templos e os tumulos. — Calor sem suor.

— Os figurinos egypcios.

Antes de tudo, uma impressão de viagem que nos ia passando despercebido registrar, porque, em geral, as retemos todas de memoria:

Desde que o excursionista sae do Cairo, passa, cada vez mais, a ter que lidar com gente de cõr.

A'parte os donos gerentes e *maitres d'hôtel* e os commerciantes nas cidades, tudo o mais é, ou o retinto negro nubiano, com o seu annel de ouro na parte superior da orelha direita, ou o Beduíno, de nariz aquilino e afilado, de cõr bronzada e sedosos cabellos.

Creados dos hoteis, guardas dos comboios (e por vezes até o conductor) cocheiros e burriqueiros, porteiros dos monumentos, barqueiros e toda essa infinidade de gente que nos offerece serviços, tudo é preto ou castanho escuro, e só as classes se distinguem porque as mais baixas usam turbante e os da classe media, guias, creados de mesa etc., usam o *tirbuc* ou *fer*, barrete carmezim de que já fallamos.

Para se ir ás ruínas de Thebas, faz-se de vespera ajuste com um guia que tem que preparar a passagem do Nilo n'um barco, e do lado de lá os burros necessarios para a excursão.

Quem quizer servir-se de trem tambem pode fazê-lo, mas esse custa carissimo, nada menos de 150 piastras (7\$500 réis) só para duas pessoas; e é mais fatigante do que andar em burro porque se vae mais devagar, visto ir-se sempre sobre areia.

Estes custam apenas 8 piastras e paga-se metade ao guia. Para duas pessoas pois a differença é de mais de 6\$000 réis.

Ha que levar o almoço do hotel, porque lá não ha onde se venda comida e não se póde vir comer ao hotel e voltar a Thebas, o que seria fatigante e nem a isso se prestam os guias, os alugadores e até os burros, coitados, fatigados como andam — elles que parecem incansaveis.

Atravessado o rio, temos, para principiari, mais de tres kilometros sobre areia em que nada temos que ver além dos dois colossos de Memnon, enormes figuras bastante deterioradas pelo tempo (como se vê da nossa gravura) que representavam noutro tempo o rei Amenophis III assentado num throno e marcavam a entrada do templo d'este pharaó, hoje desaparecido.

Calcula-se já a imponencia deste templo, como dos outros construidos n'aquella extraordinaria cidade, sabendo-se

do-se que as figuras, com o seu pedestal, mediam 21 metros de altura. Só as pernas, até o joelho, medem 6 metros; os pés tem 3,20 metros de comprimento, e a largura do tronco é de 6,17 metros; o dedo central da mão tem 1,38 metros.

Se n'outras partes do Baixo e Alto Egypto o visitante se sente deslumbrado ante a imponencia das construcções de antigos templos e outros grandiosos despojos das velhas civilizações que alli dominaram, em parte alguma a impressão é tão empolgante como n'esta visita a Thebas, a cidade dos templos dos mortos, a extraordinariamente gigantesca necropole que a todos os outros logares sobrelava em prodigiosas riquezas architectonicas.

N'uma extensão de 4 kilometros de largura por perto de 3 de comprimento encontram-se descobertos até hoje, uns 15 templos monumentaes e não menos de 200 grandiosos tumulos dos reis, das rainhas, dos principes e princezas, grandes homens do tempo etc.

Do templo de Medinet-Habú, um dos mais notaveis, damos a reproducção da photographia que ali tirámos de um dos seus porticos em que se distinguem os seis colossos do deus Osiris, de uns 15 metros de altura.



ALTO-EGYPTO. — Colossos de Merunou

Uns vinte minutos mais alem temos o grande templo o Ramessenm, construido pelo rei Ramsés II, consagrado, como a maior parte dos monumentos thebaicos, a Amon e provavelmente destinado a tumulo do fundador, cuja estatua, a maior de todas as estatuas egypcias se encontra no vestibulo, infelizmente derrubada e partida.

A sua altura total era de 17,50 metros e o seu peso de 2.000 toneladas, não se comprehendendo como, em tão recuadas eras, os Egypcios dispunham deapparelhos de transporte para tão grandes pesos. Quanto aos apparelhos de elevação, para substituir enormes andaimes de uma prodigiosa resistencia necessaria para elevar tão consideraveis massas, serviam-se elles d'outro processo mais facil e original.

A' medida que iam construindo iam aterrando por meio de areia, formando sempre uma estrada até a altura em que deviam collocar o bloco de pedra a juntar aos outros.

Em rampa suave subiam o bloco, e collocado no seu logar de novo o aterro subia para a pedra que sobre aquella devia ser posta.

Collocada a ultima, começava a esculptura de cima para baixo, e successivamente se ia desaterrando assim que o trabalho se acabava d'essa parte.



ALTO EGYPTO — Portico do lado direito do templo de Medinet-Habú

E eis como vemos, nestes monumentos, trabalhos por vezes de grande finura, a toda a sua altura de 30 metros e mais.

Mais um passeio de 20 minutos e chega-se ao vastíssimo templo ptolemaico de Deir el-Bahri, o mais vasto de todos os templos, chamado pelos Egypcios «o mais esplendido de todos». Só a parte hoje conhecida e desaterrada pelo sabio investigador francez Mariette, mede 100 metros de largura por 170 de comprimento; no seu claustro central podiam estar, de pé, 13.000 homens.

Devia ser de uma imponencia extraordinaria não só pela sua vastidão como pela sua posição, tendo por fundo altos rochedos escarpados, como a nossa gravura representa.

Todas as paredes do templo que se conservam de pé, estão ricamente trabalhadas. Pena é que os successivos dominadores fossem destruindo o trabalho dos seus antecessores, e até os christãos por fim destruíram as esculpturas pagãs.

Sob as columnatas d'este templo é costume comer-se o almoço que se levou do hotel, costume fundado em que regularmente se chega alli pelo meio dia, quando o calor do sol é mais ardente, e convem, portanto, evitá-lo até as 2 da tarde.

Depois d'essa hora os guias puxam-nos para o hotel, mas o nosso parecer é que se aproveite a tarde para visitar os tumulos dos reis, de uma enorme belleza e interesse, porque em muitos d'elles as pinturas muraes se conservam frescas como se fossem feitas agora. Custa a comprehender como, após tantos seculos, as cores se mantem assim, vivas e brilhantes, o que só se explica pela qualidade das tintas e pela ausencia completa de humidade.

Este ultimo facto torna menos difficil a excursão n'esta região. Apesar de grande calbr, que, mesmo no mez de

fevereiro em que alli estivemos, attinge 36 a 38 centigrados, à sombra, não se transpira, ou melhor, a transpiração é absorvida pela atmospheria tão rapidamente que não humedece o corpo.

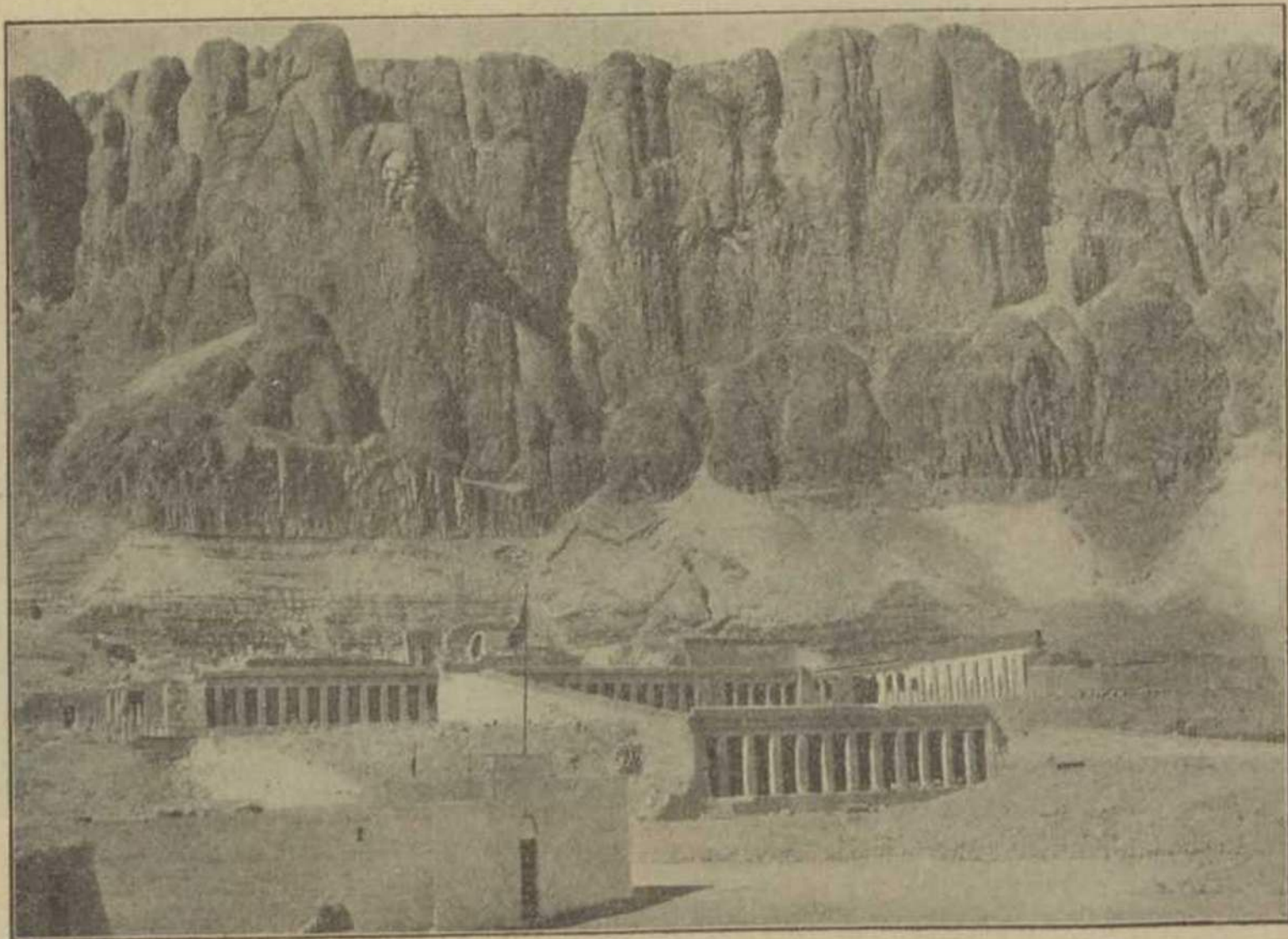
E' por este motivo que o indígena se besunta com oleos, formando uma especie de verniz sobre a pelle, e é tambem por isso que se nota a quasi ausencia de gente gorda.

Os tumulos são todos abertos nos rochedos, alguns a profundidade de 15 metros e mais e até a extensão de 100 metros, havendo alguns destinados a receber perto de 100 sarcophagos.

D'estes, porém, e das mumias que elles encerravam, nada existe, tendo tudo sido retirado para os museus de Londres, Turin etc. O musen do Cairo tem que contentar-se com o que os pesquisadores lhe dão.

Como dissemos, além dos tumulos dos reis ha os das rainhas, principes etc., mas não se visitam todos, nem vale a pena ver mais que aos principaes, e entre estes póde ver-se agora o n.º 1 descoberto recentemente e um dos mais interessantes.

Na visita d'estes tumulos, as nossas elegantes de agora encontrarão uma agradável surpresa, vendo que as deusas da antiguidade usavam todas os vestidos travadinhos, e que os chapeos em fórma de côco que hoje se usam são copia da antiga corôa azul da realesa... mas sem o anti-



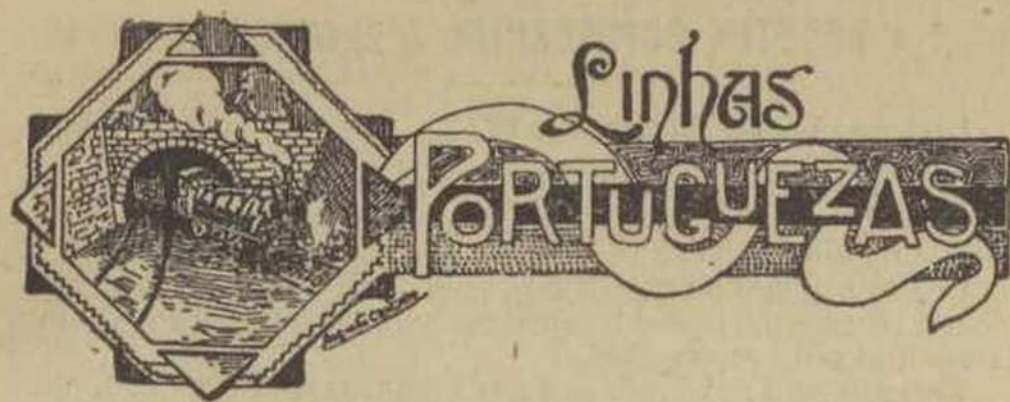
ALTO EGYPTO — Templo de Deir el-Bahri

esthetico pennacho posterior que dá às damas uma linda apparencia de... selvagens.

Novo processo de telegraphia

O professor Zehnder está actualmente realizando em Berlin uma serie de experiencias destinadas a supprimir as antenas empregadas até agora na transmissão dos despachos radiographicos. Com um apparelho especial, de sua invenção, já conseguiu enviar communicacões a distancia de algumas centenas de kilometros e espera em breve poder transmitti-las de Berlin para a America.

O invento de Zehnder offerece a vantagem de se poder facilmente installar em qualquer local, mesmo nos navios, e sem o complemento de antenas exteriores de qualquer natureza.



Pessoal do Estado. — Foi nomeado director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste o sr. Arthur Augusto Mendes, que alli exercia com distincção os cargos de chefe dos serviços de construcção e via e obras, tendo antes demonstrado a sua competencia e zelo na construcção do troço de Faro a Villa Real.

Foi nomeado sub-director o sr. José Abecassis, que conquistou excellentes creditos nos serviços de obras publicas do districto de Lisboa e a quem se deve o primeiro projecto da linha do Seixal a Cezimbra.

Para o Minho e Douro foi afinal nomeado director o sr. Francisco de Figueiredo Silva que a seu pedido havia sido exonerado ha cerca de um mez do cargo de director, conforme referimos anteriormente. Conserva-se vago o lugar de sub-director.

A todos os tres os nossos cumprimentos de boas vindas.

Concurso hippico internacional. — Realizando-se hoje e nos dias 18, 20 e 23, no parque da Palhavã, as provas do concurso hippico internacional, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabeleceu por esse motivo um serviço de comboios especiaes entre Lisboa-Rocio e Alcantara-Mar que nos referidos dias partirão respectivamente ás 2,12 e 2,26 da tarde, chegando ao apeadeiro do Rego ás 2,29 e 2,39, e os quaes regressarão d'alli ás 7,32 e 7,47.

Os bilhetes para estes comboios são aos preços reduzidos de 320 em 1.^a classe e 220 em 2.^a, para os vendidos na estação do Rocio, e de 420 e 320 para os vendidos em Alcantara-Mar.

Linhas ferreas da Regua a Villa Franca das Naves. — Tenciona-se procurar, ou foi já procurado, o Sr. Ministro do Fomento, afim de lhe pedir que mande proceder á immediata construcção das linhas ferreas da Regua a Villa Franca das Naves, isto é, ligação da linha do Douro com a da Beira-Alta, servindo essencialmente Regua, Lamego, Tarouca, Resende, Armamar, Taboão, Moimenta, Sernancelhe e Penedono, do districto de Vizeu, e Aguiar, Celorico, Meda e Pinhel, do districto da Guarda, e bem assim a linha de Vizeu ao Pocinho ou Foz-Tua, por Sattam, Aguiar, Moimenta, Sernancelhe, Armamar, Taboão e Pesqueira.

Linha ferrea do Lobito. — Recebeu-se em Lisboa um telegramma de Labitanga (Benguella), communicando ter sido inaugurada, no dia 10 do corrente, a linha ferrea, até ao kilometro 370, e com a assistencia do governador.

A linha tambem já está assente até ao kilometro 386, e com trabalhos adeantados até o 430.

Rede ferro-viaria entre o Tejo e o Mondego. — Foi já presente ao Sr. Ministro ds Fomento o relatorio sobre a revisão do plano da linha ferrea, na região entre o Tejo e o Mondego.

Foi mandado submeter á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

Ligações dos rapidos no Porto. — Estão asseguradas as ligações do comboio rapido de Lisboa ao Porto, com o comboio, tambem rapido, do Douro.

O rapido do Douro não partirá de Campanhã, emquanto não chegar o rapido de Lisboa, que para aquelle transbordará passageiros e bagagens.

Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa. — Reuniram, na sala da Associação Commercial de Penafiel, os accionistas d'esta Companhia.

Em nome da Direcção, communicou o Sr. Dr. Cerqueira Magro, que os trabalhos de construcção iam em andamento.

Espera-se a inauguração do troço do Ramal de Penafiel a Novellas, para o mez de setembro.

A Direcção continua no proposito de adquirir uma ou duas automotoras, para o serviço especial d'este troço, mas, para o inicio da exploração, julga-se sufficiente, e preferivel, duas machinas encomendadas a uma das mais importantes casas constructoras, machinas que chegarão garantidas para rebocar, em rampa de 8 %, 14 toneladas, com a velocidade de 10 kilometros á hora. 14 toneladas é o peso de 2 carruagens, com 60 passageiros cada.

Caminho de ferro de Malange. — Requereram ao Sr. Ministro das Colonias, pedindo a concessão da construcção do caminho de ferro de Malange á fronteira belga.

Atravessaria esta linha ferrea toda a região da Lunda, uma das mais ricas e ferazes da provincia de Angola, e sobretudo em algodão e borracha.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Chemins de Fer Portugais. — (Comité de Paris). *Convocation des Obligataires.* — M.M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire, savoir:

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % et 4 % pour le mardi 25 Juin 1912, à 4 heures de relevée, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n.º 7 à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 % (Emission 1886 Beira-Baixa) et 4 1/2 % pour le jeudi 20 Juin 1912, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.º 59, à Francfort-sur-le-Mein.

Ordre du jour. — Présentation du rapport du Comité de Paris: nomination d'Administrateurs.

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

En Portugal: Aux Caisses de la Compagnie à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

A Lisbonne: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

A Porto: Banco Alliança et Banco Commercial do Porto.

En France: Aux Caisses du Comité de Paris, 28 Rue Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

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

A Londres: Aux caisses de M.M. Glyn, Mills, Currie and Co.

En Allemagne: Aux caisses des établissements suivants:

Bank für Handel und Industrie, Breslauer Disconto Bank, Württembergischen Bankanstalt vormals Pflaum und Co.

En Belgique: Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

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

Dans le cas où l'Assemblée Générale des Actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 15 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée Générale des Obligataires serait remise à une date ultérieure.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Junho de 1912.

Com um ministerio demissionario não admira que nada tenha havido sobre providencias, pelo ministerio do Fomento com respeito á regularisação da nossa questão financeira.

Consta-nos mesmo que, por aquelle motivo, retirou para Inglaterra o representante dos banqueiros inglezes que tinham vindo a Lisboa tratar do emprestimo.

Veremos se o novo ministro das Finanças se occupa com mais iniciativa da resolução dos complicados problemas que correm pela sua pasta.

No parlamento, tem continuado as discussões do orçamento, vagarosamente e algo lunaticamente como tudo ali se discute; tanto mais que nem agora tem havido ministros a defenderem a sua obra.

O facto financeiro mais importante da quinzena foi a emissão de 7.000 obrigações da companhia do Caminho de ferro de Benguella, lançada no mercado na occasião mais infeliz que podia ser escolhida.

A offerta aos subscriptores era, na verdade, tentadora: obrigações de 20 libras ouro emitidas a 80.000 reis representam, no momento actual, uma margem de lucro de 25 % e sendo o juro 5 % transforma-se elle logo em 6,25 %, havendo ainda a levar em conta o lucro da amortização, em 50 annos.

A companhia offerece, além d'isso, todas as garantias do integral cumprimento dos seus compromissos.

O seu capital de 13.500 contos está integralmente pago, tendo, com elle, construido 430 kilometros de linha dos quaes 370 estão já abertos á exploração rendendo-lhe já em 1910 réis 1.230.5084 por kilometro e 1.363.5542 só no 1.º semestre do anno findo. Até Novembro o rendimento foi de 320 contos.

Esses 430 kilometros de via já construida e os edificios e obras d'arte, material fixo e circulante e a parte em construcção eram já sufficiente garantia d'esta emissão, da anterior, que foi toda collocada em Londres e das que successivamente haja que fazer, exclusivamente para a construcção da linha; mas além d'isso a *Tanganyika Concessions Limited*, importante companhia ingleza com o capital de L. 1.000.000, também garante, por 20 annos, o pagamento dos juros de todas as obrigações d'este caminho de ferro, assignando-as até, para esse fim.

E por fim, os obrigatarios são representados officialmente, em Inglaterra, pelos *trusters* (curadores) que, para o caso, é *The Zambezia Exploring Co.*

Ao que nos constou a affluencia de tomadores do novo papel foi muito superior á expectativa, dada a pessima occasião em que o emprestimo foi lançado. Não só as 3.500 obrigações foram rapidamente absorvidas, mas a metade garantida pelo grupo de banqueiros foi também totalmente tomada, e se não fôra a epocha que estamos atravessando de grêves, longa crise ministerial e boatos alarmantes, teria o emprestimo sido largamente coberto, e teria portanto de haver rateio.

Pode-se dizer que foi um successo inesperado.

A grêve do pessoal da tracção electrica, a que noutro artigo nos referimos, produzindo um retrahimento no movimento citadino e também, pelas conhecidas tentativas desse pessoal de arrastar consigo outras classes, causando certas apprehensões no publico, o movimento bolsista tem sido pouco fazendo-se pequeno numero de operações.

A companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha teve a bondade de nos enviar o seu relatorio approved na assemblea de 13 do passado do qual extrahimos os dados seguintes:

O desenvolvimento do trafego attingiu, durante o anno findo, um grau mais que o previsto, e os resultados dos mezes do anno corrente fazem esperar que elle se liquidará ainda em melhores condições.

Os productos do trafego subiram de 132.844.679 pesetas a 137.527.358, ou seja que augmentaram 4.682.679.

Correspondentemente os gastos elevaram-se a mais 2.652.452 pesetas o que deixou um producto liquido de mais 1.933.884 pesetas.

Nos totaes, retirando dos productos todas as despesas e encargos, o excedente cifrou-se por 15.278.111 pesetas superior em quasi um e meio milhoes ao anno anterior.

O coefficiente de exploração resultou, no geral de todas as linhas a 44,96, um pouco superior (0,40) ao de 1910.

O augmento nas receitas provem de um desenvolvimento geral do movimento em todos os ramos do trafego, o que foi resultado dos melhoramentos introduzidos na exploração como já n'este jornal temos feito notar.

Assim, fizeram-se mais 1.323.409 kilometros de comboios, especialmente de passageiros; gastaram-se mais 738.177 pts. em renovação da via, e mais 1.440.085 pesetas em augmentos ao pessoal.

Caminhos de Ferro Portuguezes. — *Administração.* — *Aviso aos senhores accionistas: Renovação da folha de coupons das Accções.* — São prevenidos os senhores accionistas de que estando prescriptos e declarados de nenhum valor os coupons n.º 60 a 80 das accções ao portador, se vae proceder á renovação da folha de coupons, sendo convidados a apresentar os seus titulos:

Em Lisboa: na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 12 e da 1 ás 4 da tarde.

No Porto: nas Caixas dos seguintes Bancos: Banco Alliança Banco Commercial do Porto.

Em Paris: nas Caixas dos seguintes Estabelecimentos: Comptoir National, d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France.

Sendo a apresentação feita até 30 de Junho proximo, inclusive, fica a despesa de renovação a cargo da Companhia, comprehendendo-se n'essa despesa o transporte, seguro e sellos de recibo.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — São convidados os srs. accionistas a reunir no dia 9 de Julho, ás doze horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49, para tratar de fins comprehendidos no artigo 45.º do estatuto.

— No dia 21 do corrente, pelas doze horas da manhã, na sede da Companhia, á rua de Bellomonte n.º 49, se proceder-se-ha ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — *Serviço de titulos.* — São prevenidos os srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que, a partir de 30 do corrente mez, serão pagos os coupons:

— N.º 15, relativo ao primeiro semestre de 1912, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de 7 francos cada, liquido de impostos em França.

— N.º 7, relativo ao anno de 1914, das obrigações privilegiadas de 2.º grau, á razão de 3,75 francos, cada, liquido de imposto para o Thesouro Francez:

Em Paris — no Comptoir National d'Escompte, 14 Rue Bergère;

Em Lisboa — na Casa Henry Burnay & C.ª, 10, Rua dos Fanqueiros;

No Porto — no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque s/Paris, que vigora no dia da apresentação, com excepção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de Junho de 1889 e do decreto de 24 de outubro de 1905; exceptuando, porém, 7.385 obrigações de 2.º grau, que, por não estarem comprehendidas n'aquella lei e decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro Portuguez o Imposto de Rendimento, afim de os portadores de todas as referidas obrigações ficarem egualados na excepção do dicto imposto.

Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger. — Capital: quatro milhoes de francos. — *Sede social:* 12. Rue de l'Isly, Paris. — Os srs. accionistas da Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger são convocados para a assembleia geral annual ordinaria, que terá lugar no sabbado, 29 do corrente mez de junho de 1912, ás nove horas da manhã, na sede social, 12. Rue de l'Isly.

Ordem do dia:

Leitura do relatorio do Conselho d'Administração e do relatorio dos Commissarios sobre as operações da Sociedade durante o exercicio de 1911.

Approvação das contas d'aquelle exercicio.

Eventualmente nomeação de administradores:

Nomeação de um ou mais commissarios para o exercicio de 1912.

A assembleia compôr-se-ha de todos os accionistas possuindo cada um pelo menos 10 accções.

Os possuidores de accções ao portador deverão, para ter direito á Assembleia Geral, depositar os seus titulos antes de 13 de Junho de 1912.

Em Paris: na Sede Social.

Em Lisboa: no Crédit Franco Portugais.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — *Capital reis 934.365.000.* — Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 11 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 39.451 a 39.455 e 48.975.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie, relativo ao 1.º semestre de 1912, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau 88 1.º, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 13 do referido mez, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Nos encargos da exploração, a que acima nos referimos, figuram também 5% de amortização do material ou pts. 6.512.965.

A conta de primeiro estabelecimento ficou em 31 de dezembro em pts. 1.079.860.190 ou mais 6.277.233 do que em 1910.

O dividendo foi de 21 pts. por acção, captivo de impostos.

A certeza de que teremos um anno de más colheitas, como o teem declarado os principaes agricultores, produziu a natural subida dos cambios que na ultima semana se teem mantido todavia sem novo movimento às taxas que adeante indicamos.

Hoje a Libra ficou a 53000 compra e 53050 venda e o Rio Londres a 16 13/16, ou 14811 reis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 3/4	47 5/8	47 15/16	47 13/16
" 90 d/v	48 1/4	—	48 7/16	—
Paris cheque	597	600	595	597
Berlim "	245 1/2	246 1/2	244 1/2	245 1/2
Amsterdam cheque	415	417	414	416
Madrid cheque	940	950	930	940

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JUNHO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	36,60	37,70	37,70	37,70	—	36,60	—	—	37,60	37,60	37,65	37,65	37,65	—
Divida Interna 3% coupon	36,65	36,65	36,65	37,65	—	36,60	36,65	—	36,65	36,65	36,65	36,65	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,400	—
" 4% 1888/9	—	—	—	53,000	—	—	53,400	—	53,000	53,200	53,200	—	53,100	—
" 4% 1890	47,800	—	—	—	—	47,800	—	—	47,800	47,800	47,800	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	8,750	8,750	8,750	—	8,750	—	—	—	8,750	8,750	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est.)	—	80,500	80,500	80,500	—	—	—	—	—	—	—	—	81,000	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	66,000	65,900	65,900	65,800	65,800	65,800	65,800	—	65,800	65,800	65,800	65,800	—	—
" 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	64,600	—	—	—	—	64,500	64,500	—
" 3% 3.ª série	—	—	—	68,100	68,000	—	—	—	67,900	—	67,800	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	97,500	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	152,000	—	—	152,500	152,500	152,100	152,200	152,200	—
" Companhia de Lisboa	136,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	96,800	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000	—	—	—	96,800	96,800	97,000	—	—
" Lisboa & Açores	—	97,500	97,500	—	97,500	—	—	—	—	—	—	98,000	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	64,800	65,000	65,000	—	—	—	—	—	65,000	—	65,000	—	65,000	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	58,200	—	58,000	58,000	—	58,000	—	57,900	57,900	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	88,600	88,600	88,600	88,500	88,500	—	—	—	—	88,500	88,500	88,500	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	64,000	—	64,000	—	64,000	—	64,000	—	64,000	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	49,300	49,100	49,000	49,000	—	49,000	49,000	49,000	—	49,000	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	15,900	16,200	16,200	16,200	16,400	16,400	16,400	—	16,500	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	67,000	—	—	—	—	67,000	—	67,200	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 %	88,000	—	—	—	—	—	—	—	88,200	—	—	—	—	—
" 5 %	—	—	—	—	—	—	81,500	—	82,000	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	79,000	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª série	65	64,90	64,70	64,72	64,77	65	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	36,50	—	36,50	—	37,50	36,25	36,50	37	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau ..	—	325	324	323	—	—	—	—	—	316	313	316	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau ..	—	250	245	246	248	246	246	246	246	246	241	242	—	—
" Companhia da Beira Alta	294	—	291	294	295	295	293	—	295	—	293	294	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	163	162	162	—	—	163	162,25	162,25	165,50	164	—	—
Londres: 3 % portuguez	66	65,50	65,25	65,25	65	65	65	65	65	65	65	65	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa ..	—	87,50	87,75	87,75	—	87,00	87,37	—	—	—	—	87	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS		Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA				
			1911-12		1910-11		Diferença em 1911-12	1911-12	1910-11	Diferença em 1911-12		
			Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas				Réis		Réis		Réis		Réis		Réis
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	27 Maio	1.073	2.343.036.000	1.073	2.336.603.000	+ 6.433.000	2.183.630	2.177.635	+ 5.995		
	Vendas Novas...	" "	70	39.722.000	70	34.218.000	+ 5.504.000	567.457	488.828	+ 78.629		
	Coimbra a Louzã	" "	29	11.374.000	29	9.994.000	+ 1.380.000	392.260	344.620	+ 47.640		
Sul e Sueste.....		30 Abril	681	581.207.425	681	482.469.425	+ 98.738.000	838.777	724.624	+ 114.153		
Minho e Douro		" "	433	529.992.000	433	569.147.994	- 39.155.994	1.224.000	1.314.890	- 90.890		
Beira Alta ..		29 "	253	163.366.277	253	155.803.019	+ 7.563.258	645.716	615.822	+ 29.894		
Companhia Nacional		13 Maio	185	58.013.884	185	58.753.672	- 739.788	313.588	317.587	- 3.999		
Guimarães		31 Março	56	30.300.340	56	30.791.845	- 491.505	541.077	549.854	- 8.777		
Porto á Pova e Famalicão		31 "	64	34.301.814	64	36.455.179	- 2.153.365	535.965	569.612	- 33.647		
Espanholas				Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas		Pesetas
Norte de Hespanha.....		30 Abril	3.681	46.036.939	3.681	40.547.903	+ 5.489.036	12.506	11.015	+ 1.491		
Madrid-Zaragoza-Alicante		20 Maio	3.664	48.276.187	3.664	42.009.131	+ 6.267.056	13.175	11.465	+ 1.710		
Andaluzes		31 Março	1.083	34.238.434	1.083	29.844.356	+ 4.394.078	31.614	27.557	+ 4.057		
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.		20 Maio	777	3.838.718	777	3.686.450	+ 152.268	4.940	4.744	+ 196		



Hespanha

Uma comissão, composta de representantes de entidades de Valencia, Navarra, Soria e Jaca, acompanhada pelos deputados e senadores das dictas regiões, visitou o ministro do Fomento para lhe pedir o seu apoio ao projecto do caminho de ferro de Valencia-Madrid-Soria-Irun, com um ramal de Pamplona a Canfranc, apresentado por uma companhia americana.

A comissão poz em relevo a importancia que teria para as regiões mencionadas, e para a Hespanha, o levar-se a cabo a realização do projecto, e pediu ao Sr. Villanueva que apresentasse às Cortes uma lei, unificando n'um só projecto todos os trabalhos.

O Sr. Villanueva disse que está estudando o assumpto, que se affigura ao Governo de grande importancia para a nação.

N'esta conformidade, prometeu tambem activar todos os transitos legaes.

Italia

Estuda-se n'este momento, nos gabinetes ministeriaes, o resgate pelo Estado das linhas Alexandria-Orada, Mestre-Bassano-Primoleno, Croce-San Spirito-Borgo San Domino, Borgo San Domino-Fornovo e Broasca-Dronero.

O assumpto levanta vivas polemicas nas altas espheras.

Inglaterra

Acaba de constituir-se em Londres uma grande companhia, com o fim de obter a concessão de um novo porto na ilha de Canvey, na embocadura do Tamisa. A companhia, além das docas e dos caes, construiria um ancoradouro de 3.000 pés de comprimento por 105 pés de largura, por forma a poder receber ao mesmo tempo seis ou sete navios do maior typo. Na maré baixa, a profundidade natural do novo porto seria de 40 a 50 pés.

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 15 de maio de 1912.

(Conclusão)

Caixa de aposentações

Em 31 de Dezembro de 1911, o Capital desta Caixa elevava-se a Réis.....	62:457:257
sendo Réis 19:118:698 provenientes de subvenções pagas pela Companhia.	
Em 31 de Dezembro de 1910, o mesmo capital era representado por Réis.....	53:665:200
Augmento em 1911, Réis.....	8:792:057

O Capital da Caixa estava collocado nos seguintes valores:

200 obrigações 3% Divida Externa, 1.ª serie....	Rs. 13:650:455
63 obrigações da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro 4 1/2 % 1.ª serie.....	" 4:520:500
200 obrigações da mesma, 4 1/2 % 2.ª serie....	" 10:539:800
200 obrigações da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta 3 % 1.º grau.....	" 11:604:600
60 obrigações do Caminho de Ferro da Beira Baixa 4 1/2 %.....	" 4:685:000
50 obrigações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes 4 1/2 % 2.º grau.....	" 3:700:000
60 obrigações do Banco Nacional Ultramarino 6 % hypothecarias.....	" 5:400:000
30 obrigações 5 % de 1909, garantidas com o fundo dos Caminhos de Ferro do Estado....	" 2:268:000
70 obrigações de coupon da Companhia das Aguas de Lisboa 4 1/2 %.....	" 5:449:500
Somma Réis.....	61:817:855
Em dinheiro.....	Rs. 639:402
Total Réis.....	62:457:257

Da importancia acima, ha, porém, a deduzir a quantia de Réis 409:520, para liquidação de reembolsos feitos pela Companhia, por conta da Caixa, a diversos agentes que deixaram o serviço.

Troca d'Obrigações

O prazo de cinco annos, prefixado pelo art.º 5 do Convenio, para a troca das obrigações antigas, findou em 13 de Novembro de 1911.

As 120.741 obrigações antigas, que se apresentaram até aquella data, foram transformadas em 40.247 obrigações de 1.º grau, e 80.494 obrigações de 2.º grau; e as restantes 376 obrigações, não apresentadas, prescreveram, conforme preceitua o Convenio, em proveito da Companhia; tendo sido, por consequencia, annulladas as obrigações novas correspondentes aos typos de 1.º e 2.º grau.

N'estas condições as contas relativas ás obrigações 3 % de 1.º grau, obrigações 3 % 2.º grau, obrigações 3 % 1.º grau amortizadas e obrigações 3 % 2.º grau amortizadas, variaram respectivamente de 125 e 250 obrigações, pela annullação não prevista no quadro regular de amortização.

A conta de Ganhos & Perdas tambem beneficiou da importante quantia de Réis: 2.951:775, pelos coupons vencidos das referidas obrigações.

Balanço em 31 de dezembro de 1911

Da comparação dos balanços referentes aos exercicios de 1910 e 1911, resultam diferenças que, apresentando um certo interesse, carecem de mais amplas explicações.

As principaes são as seguintes:

Activo

Primeiro Estabelecimento.—O custo da linha foi augmentado com uma verba de Réis: 8:304:688, cujo detalhe está indicado no capitulo relativo a Trabalhos Extraordinarios.

Caixas & Bancos — Lettras a receber.—Estas contas mostram no conjunto, em confronto com as do anno precedente, um accrescimento de disponibilidade na importancia de Réis: 66:000:000. Para este resultado contribuem diversas causas, taes como: o reforço da Reserva Convencional, contas credoras de maior vulto das Companhias, por serviço combinado, menos existencias nos Armazens e Parques, etc.

Impostos pagos sobre obrigações de 2.º grau.—O saldo é proveniente dos impostos pagos em França, pelas obrigações de 2.º grau, até 31 de Dezembro de 1911, cuja cobrança só é feita aos obrigacionistas no vencimento do coupon n.º 7, em 30 de Junho proximo futuro.

Passivo

Contas correntes & contas d'ordem credoras.—O augmento é devido, em parte, como já acima mencionámos, aos maiores creditos das Companhias vizinhas, além de certas despesas não liquidadas em 31 de Dezembro de 1911.

Reserva Convencional.—O credito d'esta conta em 31 de Dezembro de 1911, era representado pela quantia em ouro de Francos:..... 271.706,97 ou seja, ao cambio par, Réis: 48:907:255.

No decurso de 1911 foi creditada pelos juros dos papeis de credito em carteira e das disponibilidades em especies, na importancia total de Francos:..... 61.715,

Saldo crédor em 31 de Dezembro de 1911. Francos:..... 333.421,97

ou seja, ao cambio par, Réis: 60:015:955.

Provisão especial — Reserva de cambio.—Esta conta serve, apenas, para contrabalançar a diferença existente entre o cambio par por que figura a conta ouro da Reserva Convencional no Balanço e a cotação de 584 a que foram calculadas todas as disponibilidades no extranjeiro, em 31 de Dezembro de 1911.

Liquidação final do exercicio de 1910

O saldo do exercicio de 1910, destinado ao serviço das obrigações de 2.º grau, foi de Réis:..... 73:812:691

A deduzir:

Custo de 600 obrigações de 2.º grau, amortizadas no referido exercicio, Réis.....	10:090:000
Pagamento de 80:202 coupons n.º 6, á razão de 4 francos, incluindo diferenças de cambio.....	63:626:920
Saldo para conta nova, Réis:.....	95:771

Conta de ganhos & perdas

O saldo da conta de Ganhos & Perdas, no exercicio de 1910 foi, conforme a nota acima, de Réis:..... 95:771

A adicionar:

Os resultados disponiveis de 1911, Réis.....	75:887:080
Importancia destinada ao serviço das obrigações de 2.º grau, Réis:.....	75:982:851
Menos:	
Custo de 620 obrigações amortizadas.....	10:102:916
Liquido a distribuir pelo coupon n.º 7.....	65:879:935

o que, segundo o preceituado no art.º 13.º dos Estatutos, permite fixar, ao proximo coupon pagavel em 30 de Julho do corrente anno, a quantia de francos: 4.25.

As perdas resultam das diferenças entre os impostos pagos em França e Portugal, pelas obrigações, e os retenções operadas no pagamento dos coupons, foram menores em 1911, pois o prejuizo supportado pela Companhia foi apenas de Réis: 452:622.

De conformidade com o art.º 21.º dos Estatutos, a percentagem attribuida á Administração é de Réis: 564:720.

Endereçando ao Conselho Fiscal affectuosos agradecimentos pela sua muito útil e dedicada cooperação, não podemos deixar de significar, também, o nosso mais vivo reconhecimento aos bons serviços prestados pelos Ex.^{mos} Srs. Inspector Geral, Engenheiro-Adjuncto, Director da Exploração, Chefes de serviço e agentes que se tem evidenciado pelo zelo, correcção e lealdade com que servem a Companhia.

Resoluções

Submettemos à vossa apreciação as seguintes conclusões:

1.^a—Que approveis, consoante o parecer do Conselho Fiscal, as contas, balanço e Relatório da Administração do exercício de 1911 (32 exercício).

2.^a—Que approveis a liquidação do mesmo exercício, fixando francos 4,25 ao coupon n.º 7 das obrigações de 2.º grau.

Em observância às disposições abrangidas pelos art.ºs 22.º, 33.º e 34.º dos Estatutos, tereis que eleger um membro para a Conselho d'Administração, em substituição do Ex.^{mo} Sr. Conde do Cartaxo, que termina agora o seu mandato (podendo ser reeleito) e tres membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

No decurso de 1911, fomos dolorosamente surpreendidos com o fallecimento de dois dos nossos mais antigos collegas nos Corpos Gerentes d'esta Companhia, o Ex.^{mo} Sr. Barão de Bussiére, que tendo pertencido durante longos annos ao Conselho d'Administração, de que foi Vice-Presidente, e tendo deixado momentaneamente a Companhia em virtude da applicação do Convenio, occupava à data da sua morte, o lugar de Administrador, representante dos Obrigacionistas junto do Comité de Paris; e o Ex.^{mo} Sr. José d'Almeida Vidal, distinctissimo e dedicado funcionario, que tendo permanecido constantemente ao serviço da Companhia desde o seu inicio, exerceu depois do Convenio, com o mais inextinguível zelo, as funções de Membro do Conselho Fiscal.

Prestando, portanto, a devida homenagem aos dois illustres e prestimosos extinctos, cumprimos, apenas, os deveres que nos são impostos pela gratidão e lealdade, perante o valiosissimo e douto concurso ininterruptamente dispensado à Companhia durante um tão largo espaço de tempo.

Lisboa, 30 d'Abril de 1912.

O Conselho d'Administração. — Em Lisboa: — *Julio Marques de Vilhena*, Presidente; *Eduardo Burnay*, Conde do Cartaxo, *Francisco Gabral Metello*, *A. J. Simões d'Almeida* e *Luiz Ferreira da Silva Vianna*.

Em Paris: — *Octave Keller*, *Edouard Delange*, *André Walter*, *Paul Gravier* e *Jules Empis*.

(Continúa)

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

No dia 4 de Julho proximo, se realizará o concurso para arrematação do lixo produzido nas limpezas da estação do Barreiro e das varreduras dos vagões descarregados na mesma estação durante um anno, achando-se as condições do referido concurso patentes na repartição do serviço do movimento e na estação do Barreiro, podendo ser consultadas todos os dias uteis desde as 10 1/2 às 16 1/2.

As offertas deverão ser feitas em carta fechada e dirigidas ao Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento Barreiro até às 22 horas d'aquelle dia, indicando por extenso a importancia em reis que offerecem por tonelada de mil kilos e que as sujeitam a todas as condições do concurso, com as quaes se conformam. Exteriormente devem designar «Proposta para o concurso para venda de lixo da estação do Barreiro».

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de pás de ferro

No dia 17 do corrente, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500 pás de ferro para fogueiros.

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

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

Fornecimento de coke para fundição

No dia 17 do corrente, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 410 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas às 16.

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

Fornecimento de artigos de couro e similares

No dia 17 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas apresentadas para o fornecimento de artigos de couro e similares.

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

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

Leilão de encomendas retardadas e volumes abandonados

Em 19 do corrente e dias seguintes às 11 horas por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do Art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 19 de abril de 1912 bem como doutros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 18 do corrente inclusive, das 10 às 16 horas.

N.º 12.164, Covilhã a Alferrarede, 11 saccos de carvão com 394 kilos de João Diniz Esteves; 34.575, Porto-Campanhã a Estarreja, 13 rolos de arame e 1 feixe de chapas com 367 kilos de J. D. Ribeiro; 1.092, Belfer a Lisboa-T., 20 barras de ferro com 283 kilos de Luiz Rau; 533, Nellis a Lisboa-R., 2 grades com cadeiras com 150 kilos do Visconde de Pedralva; 49.119, Gaya a Alcains, 3 cascos de vinho com 134 kilos, de Francisco Pires Coelho; 29.686, Braço de Prata a Villa Franca, 1 barril de aguardente com 60 kilos de Manoel Fernandes; 5.375, Montemor a V. Figueira, 1 vagão de palha prensada com 10.800 kilos, de José da Costa Monteiro; 32.939, Lisboa-P. a Fundão, 4 grades com machinas de costura com 250 kilos de Martins Galla Limito; 34.107, Valença a Lisboa-P. 1 caixa de aguas com 50 kilos de J. Menezes; e 2 cascos de vinho com 1.530 kilos.

A remessa n.º 5.375 será vendida em leilão em Valle de Figueira no dia 19 de junho de 1912.

Fornecimento de artigos de pregaria

No dia 24 do corrente mez, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos diversos de pregaria.

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

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

VENDA DE PRIVILEGIO

Charles Algernon Parsons deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 4.094, para «aperfeiçoamentos em condensadores que trabalhem em combinação com bombas de ar.»

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

ANIMATOGRAPHO

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Domingos, *matinées* com programmas escolhidos para creanças. Sempre os mais escolhidos *films* da actualidade.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e asseados —Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de merceria. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID Gran Hotel de Londres. — Pe-l-moroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcelsível. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meil-leur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Prin-cipal estabelecimento de Sevilha—Il-luminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Jus-to M. Estel-lez. — Agente internacional de aduanas y trans-portes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6.50	7.21	7.55	8.30
7.50	8.26	8.55	9.30
8.45	9.16	9.25	9.55
9.19	9.49	10.15	10.50
10.25	10.56	11	11.35
12.40	1.16	1.25	2
3.5	3.31	3.45	4.15
4.30	5.6	5.20	5.55
5.20	5.51	6	6.30
5.50	6.21	6.30	7
6.19	6.49	7.5	7.35
6.50	7.21	8	8.30
7.20	7.50	9.45	10.15
7.49	8.19		
8.57	9.28		

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7.8	5.24	6.30
6.15	8.6	6.25	7.31
6.45	8.36	7.20	8.7
6.50	9.11	7.50	8.55
6.50	9.11	8.50	9.9
6.50	10.21	8.50	9.37
6.50	10.58	9.25	10.1
6.50	11.51	9.35	10.22
6.50	12.28	10.13	11
6.50	1.8	10.30	11.6
6.50	2.6	11.20	12.26
6.50	2.33	12	12.36
6.50	3.28	12.50	1.37
6.50	4.16	3.50	4.56
6.50	5.6	4.25	5.1
6.50	5.46	5.20	6.7
6.50	6.6	6	6.36
6.50	6.36	6.20	7.7
6.50	7.6	6.55	8.1
6.50	7.21	7.30	8.6
6.50	8.6	7.50	8.7
6.50	8.33	8.25	9.31
6.50	8.51	9	9.36
6.50	9.38	9.55	11.1
6.50	10.21	10.30	11.6
6.50	11.8	10.43	11.45
6.50	11.38	11.25	12.31
6.50	11.56	12.5	12.41
6.50	12.33	12.55	1.55
6.50	12.45	1.35	2.11
6.50	1.26		
6.50	1.46		
6.50	2.8		

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7.22	8.48	5.27	6.30
8.36	9.46	7.18	8.21
9.24	10.4	7.55	8.58
11	12.6	8.30	9.6
12.25	1.1	9.23	10.25
12.58	2.5	10.18	10.84
2.33	3.15	11.21	12.18
3	4.7	1.15	1.56
4.8	4.50	1.22	2.22
5.15	5.51	3.19	4.29
5.21	6.33	4.14	4.53
6.17	7	5.6	5.42
6.54	7.41	5.14	6.27
7.15	8.22	6.3	6.37
8.59	10.11	7.21	8.22
10.24	11.9	8.2	8.42
11.40	12.44	9.27	10.7
12.40	1.22	10.50	11.53
1	2.10	11.30	12.3

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7.35	7.45	6.40	6.50
7.55	7.55	9.32	10
7.45	7.57	7.25	7.35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8.50	9.33	10.45	11.28
11.45	12.28	1.30	2.14
12.45	1.29	2.45	3.28
3.8	3.51	5.30	6.9
4.15	4.58	6.42	7.29
7.6	7.43	7.53	8.35
8.3	8.43	8.53	9.37
9.7	9.51	10.42	11.26
10.52	11.35	12.20	1

Mais os da Povoa e V.ª Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
10.22	11.20	12	12.58

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V.ª Franca	Lisboa-R.	
7.2	8.14	5.32	6.44
1.44	3.2	7.15	8.35
5.9	6.1	8.40	10
5.42	7.4	3.19	4.46
11.53	1.13	9.12	10.35
1.18	2.36		

Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5.9	7.10	10.40	12.37

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5.25	9.15		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V.ª Novas	Lisboa-R.	
7.30	11.4	5.35	11.5
5.9	8.8	12.7	5.55
		8.40	12.37

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7.30	11.23	7.40	11.5
		5	8.7
		11.40	4.34

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8.30	2.16	7.14	5.55
9.30	3.36	8.39	2.31
11.36	12.4	3.49	1.13
7	12.44	5.49	11.44
7.5	2.24	7.54	6.15
10.10	8.14		

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entrone	Porto	
5.25	2.20		

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11.36	7.10	8.30	2.31
1.5.2	10.10	5.55	
8.40	8	9.48	2.45
10.10		5.20	1.13

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11.36	10.14	6.45	5.55
5.2	12.10	6.45	5.55
8.40	7.47	6.24	1.13
10.10			

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11.36	11.50	4.55	2.31
8.40	10.33	3.45	1.13
10.10			

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Guarda	C. Branco	
2.10	9.56	6.15	1.29

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Caldas	Lisboa	
1.30	6.32	2.25	7.20
7.55	1		

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8.10	2.55	5.40	12.23
4.23	12.46	3.34	11.58
		8.42	9.36

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
4.23	12.46	3.35	11.58

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Alfarellos	Caldas	
1	7.14		

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Amieira	Figueira	
3.34	3.55	12.25	12.46
11.45	12.6	4.15	4.36

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Bicão	Figueira	
6.55	7.18	8.50	9.18

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone	Alfarellos	Entrone	
3.14	11.5	2.50	9.39

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2.25	3.2	12.10	12.48
10.20	10.55	8.40	9.18
1.55	3.7	10.22	11
7.30	8.4		
8.42	9.50		

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1.10	3.50	4.30	7.11

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7.20	1.1	11.25	5.7
Colimbra	Figueira	Colimbra	
7.22	9.4	6.35	8.20
4.50	6.48	11.25	1.3
		11.35	12.45
Colimbra	Louza	Colimbra	
5.25	6.54	7.10	8.39
12.20	1.43	2.50	4.7
4.48	6.3	6.18	7.27

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
7.37	8.33	9.40	10.36
8.58	9.50	10.40	11.38
12.40	1.33	2.38	3.34
5	5.53	7.10	8.6
8.45	9.38	11.30	12.26
10.25	11.18		

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
6	7.28	5.30	7.11
6	7.28	8	9.39
12.26	1.53	9.30	11.6

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10.30	1.2	6	8.26
2.40	5.1	11.27	2.24
6.54	9.25	2.47	5.12
		7.10	9.36

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10.30	1.2	6	8.26
2.40	5.1	11.27	2.24
6.54	9.25	2.47	5.12
		7.10	9.36

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10.30	1.2	6	8.26
2.40	5.1	11.27	2.24
6.54	9.25	2.47	5.12
		7.10	9.36



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

Caminhos de ferro do Estado (Sul e Sueste e Minho e Douro)

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, e Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL N.º 101 — GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 26 Abril de 1912

Em applicação desde 1 de Junho de 1912

Viagens de recreio em grupos ou comboios especiais

Artigo 1.º

Grupos de excursionistas que viagem, ida e volta, pelos comboios ordinarios occupando logares de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe

PREÇOS

METADE DAS TAXAS DA TARIFA GERAL CORRESPONDENTE AOS BILHETES DE 1.ª, 2.ª ou 3.ª CLASSES

Minimo para a formação dos grupos	<div> <div>Em 1.ª classe..... — 40 passageiros ou pagando como tal.</div> <div>Em 2.ª ou 3.ª classe ou em grupos compostos de passageiros das diferentes classes</div> </div>	Um numero de passageiros que corresponda ao minimo de cobrança exigido para a 1.ª classe.
Minimo de percurso, ida e volta.....	60 quilometros ou pagando por essa distancia, sendo 30 quilometros para cada Administração.	

Condições do artigo 1.º

1.ª — O director ou chefe de cada grupo excursionista requisitará estes transportes, por escrito e com 48 horas de antecedencia pelo menos, ao Engenheiro em Chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação de Santa Apolonia, Lisboa; ao Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, Figueira da Foz; ao Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Barreiro; ou ao Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Porto; segundo a linha a que pertença a estação em que se inicie a viagem. A requisição deverá indicar o numero exacto ou aproximado dos passageiros que constituirem o grupo e, em todo o caso, o minimo garantido de acôrdo com as estipulações desta tarifa; e designará os comboios pelos quais a excursão haja de efectuar-se.

§ unico. — As Administrações reservam-se a faculdade de recusar, em absoluto, a venda destes bilhetes e, em especial, para os comboios em que julguem haver inconveniente para o serviço geral.

2.ª — A viagem de volta terá que realisar-se dentro dos prazos maximos de 2 dias, quando a distancia entre a estação de origem e a de destino não fôr superior a 100 quilometros: 4 dias quando exceder 100 quilometros e não ultrapassar 200; 6 dias quando fôr superior a 200 quilometros.

3.ª — O custo do transporte, tanto de ida como de volta, será pago na estação de partida, 12 horas antes, pelo menos, de sair o comboio pelo qual haja de ser efectuada a viagem de ida, considerando-se sem efeito a requisição se este preceito não fôr observado.

Na ocasião do pagamento será entregue ao chefe do grupo um bilhete colectivo com a indicação do numero de passageiros, classe, destino e comboios para que é valido tanto á ida como á volta, e tantas senhas

quantos sejam os passageiros que formarem o grupo, de uma das quais cada um será portador durante a viagem. A quaisquer passageiros que excedam o numero marcado no bilhete, não é extensiva a applicação da presente tarifa.

§ 1.º — Quando depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição a viagem não venha a verificar-se por motivo alheio á responsabilidade das Administrações reverterá a favor da Administração á qual tenha sido requisitado o transporte, 10 0/0 do seu participe no custo total dos bilhetes, a titulo de indemnização, processando-se reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido deste, dirigido, por escrito, á entidade a quem tiver sido feita a requisição a que se refere a condição 1.ª

§ 2.º — Os factos de ser interrompida a viagem ou de não serem utilizados os bilhetes para a volta, não obrigam as Administrações a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua devidamente comprovada.

Neste caso, seguidos os tramites indicados no § antecedente, será reembolsado o custo total da viagem se a interrupção se der á ida, e metade desse custo se a interrupção se der á volta.

4.ª — Aos passageiros só é permittido viajar em grupo e nas carruagens ou compartimentos que, no seu percurso, cada uma das Administrações interessadas lhes destinar, considerando-se nulos e sem valor algum os bilhetes ou senhas que se apresentem fóra destas condições.

§ unico. — Quando as circumstancias lho permittirem, as Administrações concederão aos grupos de passageiros que viajarem ao abrigo da presente tarifa, e segundo a constituição de cada grupo, carruagens ou compartimentos reservados.

5.ª — Os bilhetes e senhas são pessoas e intransmissiveis, valem tão sómente para os comboios e trajectos neles indicados e serão nulos, para todos os efeitos, quando se encontrem noutras condições.

6.ª — Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

7.ª — As mudanças de classe não são permittidas. Considerar-se-ha sem bilhete o passageiro que ocupar logar de luxo, ou de classe diferente do bilhete ou senha de que fôr portador.

Artigo 2.º

Comboios especiaes de ida e volta

PREÇOS POR PASSAGEIRO E QUILOMETRO: — 1.ª CLASSE 9 RÉIS; 2.ª CLASSE 6 RÉIS; 3.ª CLASSE 4 RÉIS

com o minimo, para cada Administração, de: 320 réis em 1.ª classe, 240 réis em 2.ª e 180 réis em 3.ª, **ida e volta**.

Taxa minima por comboio e kilometro (Percurso de ida e volta).....	1\$500 Réis
Minimo de cobrança por comboio e Administração.....	50\$000 »

PERCURSO DE MAQUINAS (1)

Se na estação de origem do comboio ou na de transmissão duma a outra Administração não houver deposito de locomotivas, cobrar-se-ha, além dos preços ou do minimo acima indicados, a taxa de 200 réis por cada kilometro que as locomotivas tiverem de percorrer para irem do deposito mais proximo, que disponha de maquinas de tipo apropriado, até á estação de origem do comboio ou de transmissão e regressarem destas aos respectivos depositos.

O minimo de cobrança será de 10\$000 réis, por maquina e linha, ida e volta.

Condições do artigo 2.º

1.ª — A requisição destes comboios, que podem ser formados com carruagens de mais de uma classe, deverá ser feita, por escrito, á Administração em que deve ter origem o comboio pedido, e com a antecedencia de 6 dias pelo menos, em carta dirigida á respectiva entidade a que se refere a condição 1.ª do art. 1.º. Nessa requisição indicar-se-hão as estações de origem e de destino do comboio, a quantidade de passageiros que deverá viajar em cada classe e o tempo de demora na estação de destino, isto além de quaisquer outras informações que os requisitantes julguem conveniente.

2.ª — As Administrações reservam-se a faculdade de não satisfazer, quando o julguem conveniente, as requisições destes comboios.

(1) Nota das estações das linhas, interessadas n'esta tarifa, que se consideram *Depositos de maquinas* para o efeito da applicação desta disposição:

Sul e Sueste: Barreiro, Vendas Novas, Casa Branca, Vila Viçosa, Beja, Moura, Sabeia, Tunes, Faro, Vila Real de Santo António.

Minho e Douro: Porto ou Campanhã, Viana, Valença, Braga, Regoa.

Caminhos de Ferro Portuguezes: Lisboa P., Campolide, Entroncamento, Alcantara-Terra, Alfarelos, Gaia.

Beira Alta: Pampilhosa.

3.^a — O requisitante deverá efectuar na estação de partida, pelo menos 48 horas antes da viagem, o pagamento total do preço do comboio, estabelecido pelo minimo de passageiros para que fôr ajustado.

§ 1.^o — Até realização deste pagamento subsiste, para as Administrações, o direito de não satisfazerem a requisição.

§ 2.^o — As administrações só farão entrega dos competentes bilhetes ao requisitante, 24 horas depois deste haver depositado na estação de partida 10 % da importancia do preço do comboio e contra pagamento da diferença entre o custo total do comboio e a importancia previamente depositada.

§ 3.^o — Posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição e até 2 horas antes da partida do comboio, poderá pelo requisitante ser pedido na estação onde este tiver origem, qualquer suplemento de bilhetes, se os houver disponiveis. As Administrações satisfarão o pedido, contra pagamento da importancia correspondente á applicação da presente tarifa, sempre que o serviço lh'o permita.

4.^a — As requisições destes comboios especiaes serão consideradas sem efeito quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.^a) não fôr realizado com a antecedencia e pela fórma nela estabelecida.

§ 1.^o — Se depois de efectuado o deposito de que trata o § 2.^o da condição 3.^a ou depois de pago o custo do comboio, este se não realizar por motivo estranho á responsabilidade das Administrações, reverterá a favor destas a importancia daquele deposito, ou 10 % do custo total do comboio, processando-se, neste caso, reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido deste, dirigido, por escrito, á entidade a quem tiver sido feita a requisição de que trata a condição 1.^a

§ 2.^o — Se por culpa ou responsabilidade devidamente comprovada das Administrações fôr suspensa a viagem ajustada será reembolsado ao requisitante, cumpridos os tramites estipulados no § antecedente, o custo total do comboio se a interrupção da viagem tiver logar á ida, e metade dessa importancia se a interrupção se der na viagem de regresso. Em caso algum poderão as Administrações ser obrigadas ao pagamento de qualquer indemnização.

5.^a — Os bilhetes para os comboios especiaes são nulos e sem valor para quaisquer outros.

6.^a — Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. E' lhes prohibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes dele chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem. E', no entanto, permitido a todo o grupo deter-se em qualquer estação do percurso mediante o pagamento de 50\$000 réis por paragem e fracção indivisivel de 12 horas de demora.

§ unico. — O pedido de paragem do grupo em qualquer estação intermedia, deverá ser feito na requisição a que se refere a condição 1.^a do artigo 2.^o desta tarifa. O tempo de demora na estação em que o grupo se detenha, não será contado para o computo do praso de 24 horas, dentro do qual deve ter logar o regresso da estação de destino do comboio, como estabelece a condição seguinte.

7.^a — A viagem de volta deve começar dentro do praso de 24 horas, contado da hora de chegada á estação de destino.

§ unico — Poder-se-á exceder este praso até ao triplo, a troco do pagamento da sobretaxa de 50\$000 réis por cada fracção indivisivel de 24 horas de aumento.

Se o adiamento da volta, dentro dos limites marcados neste paragrafo, fôr requisitado depois de haver sido ajustada e organizada a viagem, é elevada a 60\$000 réis a sobretaxa por cada nova fracção indivisivel de 24 horas, além das que primitivamente tiverem sido ajustadas, reservando-se entretanto as Administrações o direito de recusá-lo e a plena liberdade de alterar, em tal caso, o horario e marcha do comboio de volta, como julgar conveniente para o serviço geral.

8.^a — Aos passageiros, viajando ao abrigo deste artigo, é facultado o fazerem a viagem sem trasbordo nas estações de transmissão, mediante o pagamento de 700 réis por veículo que passe de uma a outra Administração e por fracção indivisivel de 24 horas, a contar da hora de chegada ás referidas estações de transmissão. Esta sobretaxa será paga na ocasião da entrega dos bilhetes ao requisitante do comboio.

9.^a — Não se regista bagagem nem quaisquer outros transportes para estes comboios especiaes.

Os objectos de uso proprio dos passageiros, taes como: malas de mão, cestos, caixas, latas, saccoes, barris, etc., com comida ou bebidas para consumo immediato dos excursionistas, velocipedes, motocicletas, pequenos petrechos de caça ou de pesca, aparelhos fotograficos ou para observações, instrumentos musicais portateis e mais artigos analogos, quando não possam ser levados nas carruagens serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para as Administrações, no fourgon, quando neste houver espaço disponivel sem prejuizo do necessario para o serviço do comboio.

10.^a — As Administrações reservam-se o direito da escolha do material com que hão de ser formados estes comboios. Unicamente se compromete a compô-los com um numero certo e determinado de logares de qualquer das três classes, tipo comum, em harmonia com o ajuste que fôr feito com o requisitante.

11.^a — Salvo convenção especial, estes comboios não poderão ser ornamentados nem levar nenhum distinctivo ou sinal particular.

CONDIÇÕES GERAES

1.^a — As taxas da presente tarifa serão applicadas, em cada Administração, á sóma das respectivas distancias de applicação, tendo-se em conta uma só vez para cada Administração o minimo da cobrança.

2.^a — Esta tarifa só aproveita a viagens de ida e volta.

3.^a — Aos passageiros viajando ao abrigo desta tarifa em grupos ou comboios especiaes e que se destinem a estações acessíveis por duas vias diferentes, é facultado o effectuarem a viagem de ida por um lado e de volta por outro, pagando porém a taxa correspondente ao percurso realmente effectuado.

4.^a — Quando os passageiros viajando ao abrigo d'esta tarifa, em grupos, (art. 1.^o) tenham a seguir a via Lisboa-Barreiro, será computado em 10 quilometros o percurso fluvial, de Lisboa a Barreiro ou vice-versa.

Quando os passageiros tenham de seguir a mesma via, viajando, porém, em comboios especiaes (art. 2.^o) cobrar-se-ha, pelo percurso fluvial, por aluguer de cada barco a vapor, estabelecendo correspondencia entre esses comboios, a importancia de 15:000 réis por cada viagem de ida ou de volta, tendo em vista que é de 400 logares a lotação maxima de cada vapor.

5.^a — Não se concedem meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

6.^a — Os impostos do selo e assistencia não estão incluídos nos preços nem nos minimos de cobrança da presente tarifa. Serão, portanto, cobrados á parte.

7.^a — No que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada Administração.

Lisboa, 27 de Março de 1912.

Pelo Engenheiro Director

Guedes Infante

Expediente n.º 395

CONDIÇÕES GERAES



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

3.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 8 PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 31 de Maio de 1912)

EM VIGOR DESDE 5 DE JUNHO DE 1912

Ao n.º 2 do § 2.º dos preços especiaes desta tarifa é adicionado o seguinte:

Barras de chumbo procedentes das estações de Peñarroya e Liñares

Da estação de Vendas Novas para as de Barreiro ou Barreiro C. U. F.:

Vagão completo Preço por tonelada 540 réis

Lisboa, 23 de Maio de 1912.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B n.º 198

Exp. n.º 1.871

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante

AVISO AO PUBLICO

AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL E. P. N.º 5 — PEQUENA VELOCIDADE

á estação de

VENDAS NOVAS

Transporte de barras de chumbo

A partir de 10 do corrente, a Tarifa Especial E. P. N.º 5 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Setembro de 1898, para transporte de barras de chumbo por expedições do minimo de 1.000 kilos ou pagando como tal, das estações de **Peñarroya e Liñares** para as de **Alcantara (Terra ou Mar), Lisboa-Caes dos Soldados e Porto-Campanhã**, é ampliada á estação de **Vendas Novas** aos preços e nas condições estabelecidas para aquelas estações.

Os preços que correspondem á estação de **Vendas Novas** por esta tarifa serão applicados tanto ao serviço local da mesma estação, como ao de transito para as linhas do Sul e Sueste.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente Aviso ficam em vigor as condições da referida tarifa especial combinada E. P. N.º 5 de pequena velocidade.

Lisboa, 5 de Junho de 1912.

O ENGENHEIRO SUB-DIRECTOR

Ferreira de Mesquita

B. 2102

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares