

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 26.º ANNO

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

NUMERO 615

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Agosto de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telephone 27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

## VIAGENS CIRCULATORIAS

Importante vantagem que conseguimos  
para os nossos assignantes. Ver a pag. 236  
d'este numero.



## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes: — 4.º additamento á clasificação geral e 1.º additamento ás tarifas especiaes internas n.ºs 7, 10 e 11 (P. V.); Tarifa especial n.º 104 (P. V.); Aviso ao Publico (Expedições para Hespanha). — Sul e Sueste 7.ª ampliação á tarifa esp. int. n.º 8 (P. V.). — Minho e Douro: 3.º Additamento a tarifa especial P. H. n.º 2 (P. V.). — Beira Alta: 3.ª ampliação á tarifa especial n.º 2 (G. V.); 7.ª ampliação á tarifa especial n.º 5 (P. V.).



## SUMMARIO

Paginas

Facilidades necessarias, por Fernando de Sousa	229
Doenças dos ferro-viarios, por Mello de Mattos	231
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Direcção de Obras Publicas e Minas, e Caminhos de Ferro do Estado	233
Publicações recebidas	233
O porto de Leixões	234
Os electricos de Lisboa	234
Carreiras de automóveis	235
A nossa «Gazeta» no Brasil	235
Viagens e Transportes	236
Cartas do extranheiro	237
Bordoadas de cego	238
O Canal do Panamá e as suas consequencias económicas	238
Linhos Portuguezas. — Portalegre — Quelimane — Moambo a Chitáani — Lourenço Marques	239
Linhos extranjeiras. — França — Russia — Estados Unidos	239
Instituto dos cegos, no Porto	240
Companhia do Porto à Povoa e Famalicão	240
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	240
Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras	241
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	241
Maneira prática de descobrir as ondas hertzianas	242
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Relatório (continuação)	242
Arrematações	243
Agenda do Viajante	243
Horário dos comboios	244



## FACILIDADES NECESSARIAS

Frisaria o ridiculo da declamação, á força de banal, o encarecimento da viação acelerada como instrumento primacial do progresso económico. Pouparei, pois, aos leitores da *Gazeta* o incommodo de assistirem a um exercicio rhetorico, bom para jornalistas falhos de assumpto. A existencia de uma publicação periodica da especialidade ferroviaria assenta naturalmente no postulado da importancia dos caminhos de ferro, como a Geometria na famosa proposição de Euclides. Seria insanía intentar a demonstração de um postulado.

Não basta produzir; é preciso levar o producto ao mer-

cado consumidor com o minimo encargo, pelo que o desenvolvimento agrícola e industrial depende da facilidade dos transportes.

E' por isso que todos os paizes medianamente adiantados, não contentes com o estabelecimento das linhas principaes, se ocupam com affan de crear a vicinalidade dos caminhos de ferro, estreitando de tal forma as malhas da rede, que nenhum centro de algum valor deixe de ser directamente servido. Em leito proprio, ou á beira da estrada, veem os caminhos de ferro secundarios ou económicos completar a função das grandes linhas, á compita com as estradas e com a navegação interior.

A vizinha Hespanha occupa-se activamente do problema. A sua recente legislação sobre caminhos de ferro secundarios está despertando iniciativas e provocando um movimento de importancia crescente para a sua construção.

Entre nós alguma coisa se tem feito, muito pouco, infelizmente. Escasseiam iniciativas serias, que disponham do capital necessário, e falta por igual a nítida compreensão das condições do problema. Dir-se-hia que enfermamos de megalomania e que concebemos a construção e exploração dos caminhos de ferro quasi unicamente com o criterio applicável ás grandes arterias. O nosso regulamento de polícia e exploração data de 1868, e é a traducção, nem sempre feliz, do regulamento francez de 1843. Respeitável macrobio, que bem podia ser reformado para ir gosar o descanso a que tem jus! A lei organica e fundamental dos caminhos de ferro data de 1864.

Os cadernos d'encargos de concessões, são em geral, a reprodução demasiado fiel dos anteriores, sem revisão suficiente, nem inteira adaptação ás circumstancias, ás licções da experiência.

Houve, até, certo periodo, em que o modelo adoptado era de tal forma omisso, que nem fixava a duração da concessão. Nesses termos se encontram os decretos de concessão das linhas do Porto à Povoa, da Povoa a Famalicão, da Trofa a Guimarães.

Por outro lado, ao ler a maioria dos diplomas officiaes relativos a caminhos de ferro, adivinha-se a obsessão dos perigos que se suppõem inherentes á existencia de caminhos de ferro e o proposito de tratar com toda a severidade as empresas, que veem locupletar-se no exercicio da industria de transportes. E todavia dezenas de annos de experiência tem mostrado que certas exigencias são arcaicas e descabidas. Ao mesmo tempo, a não ser o Estado, que por formas diversas tem lucrado, directa ou indirectamente, com a existencia dos caminhos de ferro, não é d'elles que se podem esperar largos proveitos. Raros entre nós conseguem solver integralmente os encargos do capital-obrigações, deixando quasi todos sem remuneração ás acções.

E todavia estamos muito atrasados e carecemos urgentemente de construir muitas centenas de kilometros de linhas, se queremos valorizar o nosso patrimonio agrícola, mineiro e industrial. Como atrair capitais, se não se derem todas as facilidades possiveis e as garantias indispensaveis?

A preocupação da segurança é inegavelmente dever indeclinável dos poderes públicos. É preciso que a viação ordinária não seja estorvada pelos caminhos de ferro e que a vizinhança destes a não torne perigosa. Tão louvável preocupação carece, porém, de ser contida em limites razoáveis, que a experiência mostra poderem ser bem mais largos que de antes se pensava. O público não deve ser tratado como uma criança incapaz de vellar pela sua própria segurança, indo estouadamente de encontro aos perigos. Se tal critério dominasse na viação urbana aperfeiçoada, os tremvias e automóveis teriam de ser banidos d'ella, ou condenados à velocidade do carro de bois para poupar aos passeantes o receio de um atropelamento.

Examinemos alguns pontos concretos. Em nenhuma das nossas linhas ha vedação em toda a sua extensão; a não ser a de Norte-Leste, nenhuma a tem, mesmo parcial, salvo nas estações. É manifestamente dispensável nas linhas secundárias e a sua exigência representaria considerável encargo para as empresas. Pois é a custo e sob forma um pouco vaga e mal definida, que os cadernos d'encargos, mesmo recentes, deixam alguma latitude na dispensa de vedação, considerada exceção, que em certos casos o Governo poderá conceder. Porque se não ha-de dizer claramente que a vedação é apenas obrigatória nas estações e n'algum ponto onde excepcionalmente se reconheça necessária, transformando em regra o que hoje é nos textos exceção de favor?

E' hoje uso corrente, em relação a linhas secundárias, a dispensa de guardas nas passagens de nível a não ser nas de maior importância. Com os guardas dispensam-se também os contra-carris, considerados mais nocivos que uteis pelo perigo de interposição de um corpo duro, por acaso ou malevolencia, entre os dois carris. Onde estão os guardas de passagens de nível nas grandes cidades, em pontos de grande movimento, onde tremvias, automóveis, carruagens e carroças circulam em todos os sentidos?

Que é do guarda da perigosa passagem de nível do Terreiro do Paço, em frente do ministerio do interior, ou no Rocio, à entrada do largo de Camões, ou em tantos outros sítios análogos? Não ha ahi maiores perigos que no cruzamento de um caminho qualquer, pouco frequentado, com uma linha onde circulem poucos comboios por dia, a horas certas, anunciando de longe a sua passagem?

Pois não bastará a exigência da collocação, n'esses caminhos, quando tenham alguma importância, do signal de prevenção de um lado e outro, a certa distância da passagem?

Porque se não ha-de accommodar a redacção dos cadernos d'encargos à realidade e se ha-de deixar pendente sobre as empresas a ameaça d'exigências excessivas e arbitrariedades, que lhes imponham pesado onus?

Está hoje reconhecido que os signaes fixos nas estações das linhas secundárias podem ser dispensados sem inconveniente.

Já em 1893, ha 20 anos, escrevia Humbert no seu excelente *Traité de chemins de fer*: «Nos caminhos de ferro de via estreita, geralmente destinados a serem percorridos por comboios de pequena velocidade e pouco numerosos, parece-nos poderem ser suprimidos os signaes fixos na maioria dos casos, sendo a segurança da circulação suficientemente assegurada pelo emprego de signaes portateis semelhantes aos usados nas grandes linhas.»

Esta afirmação é abonada com o exemplo dos *tramways* do Sarthe e do Loire-et-Cher, a que muitas outras linhas secundárias de França e de outros países poderiam ser hoje acrescentadas. Observa ainda Humbert que a experiência tem mostrado a ausência de inconvenientes da supressão de signaes em linhas servidas por 3 ou 4 comboios, apenas, em cada sentido. Hoje especialmente, que se emprega o freio contínuo e automático nas linhas secundárias de fortes rampas, não ha razão para exigir signaes fixos avançados, além dos signaes de mão feitos pelos agu-

lheiros á entrada dos comboios, a não ser em pontos excepcionais, como bifurcações.

Tem sido essa questão ventilada entre nós a propósito da linha do Valle do Vouga, cuja empresa tem procurado cingir a construção e a exploração às modernas práticas, em nada exclusivas da segurança e da perfeição.

A exigência de signaes fixos tem ella opposto insistentemente a allegação da sua dispensabilidade, que as leis e contractos vigentes, benevolamente interpretados, facultam.

Ainda hoje não ha nas suas estações signaes fixos. As agulhas principais são mantidas por cadeados na sua posição normal, que só é modificada por ordem e sob a responsabilidade do chefe, sendo o signal de entrada feito com bandeira, ou lanterna, pelo agulheiro. Quatro annos de experiência tem consagrado essa prática, mostrando-a eficaz para garantir a segurança.

E' certo que o contracto de 5 de Fevereiro de 1907 estipula na condição 1.ª, o fornecimento, conservação e renovação de todo o material fixo e circulante, em cuja enumeração figuram os signaes.

Não se especifica, porém, que estes sejam fixos ou moveis. Desde que os haja e que sejam notoriamente eficazes, assegurando a exploração satisfatória em condições proporcionadas á intensidade da circulação, o preceito está cumprido.

Visto que a experiência mostra que nenhum inconveniente resulta do emprego exclusivo de signaes moveis, em estações curtas, mais facilmente vigiadas pelo chefe, porque se ha-de preferir a interpretação rigorosa e onerosa do contracto a uma hermenéutica benevolente, que a sua letra comporta e o interesse público aconselha?

Sim, o interesse público, pois quanto maiores exigências se fizerem, mais iniciativas se tolhem e contrariam para a construção de linhas ferreas.

Na mesma cláusula, que exige os signaes, vem enumerados basculas, reservatórios, plataformas rotatórias, aparelhos hidráulicos, etc.

Se o Governo quiser cingir-se á letra do contracto com rigor igual ao que para os signaes se pretende empregar, poderá exigir aquelles aparelhos em todas as estações, mesmo até n'aquelas em que não são necessários, o que seria absurdo. O que lhe cumpre é aquilatar as exigências de uma boa exploração e impôr o que os contractos estipulam para a assegurar, dispensando o que dispensável for, consoante o faculta a benevolente e criteriosa interpretação dos textos.

Temos linhas, cujos signaes fixos consistem em discos ou postes semaphoricos, collocados dentro da estação, por vezes em desfeituosas condições de visibilidade. Ainda não ha muito que nas linhas de via larga do Estado havia estações com essa signalização.

Perguntarei se acaso é ella mais eficaz que o signal móvel mandado fazer na agulha pelo chefe, conjugado com o preceito regulamentar de não dar entrada simultanea a comboios que cruzam e com o emprego de cadeados nas agulhas. Nos regulamentos da linha do Vouga estão previstos e acautelados, como é de rigor, os cruzamentos, as manobras, todos os movimentos perigosos, emfim, de modo que a circulação se faça com toda a segurança.

A unica causa de acidentes, aliás muito raros, são os erros de agulha, sempre possíveis, seja qual for o sistema de signalização.

Só o encravamento caro e complicado de agulhas e signaes, que não pôde ser exigido nas linhas secundárias, os pôde evitar, e por isso ninguem pensa em impô-lo.

Terá, porém, o Governo que obedecer ao mandato imperativo e iniludível da lei geral, que, defrontando com a benevolencia na applicação dos contractos, lhe embargue o passo, capitulando-a de ilegitima? Deriva acaso da letra do regulamento de polícia e exploração de 1868 a obriga-

ção expressa da collocação de signaes fixos nas estações, sejam quaes forem as circumstancias?

De modo algum. Prescreve aquelle diploma que haja nas immediações das estações signaes, que indiquem aos machinistas se podem entrar n'ellas, devendo esses signaes estar em situação tal, que se possa fazer parar o comboio antes de chegar ás agulhas.

De que natureza devem ser esses signaes?

Não o especifica o regulamento; tanto podem, pois, ser fixos, como moveis. Qual é a linha que melhor observa o regulamento e garante a segurança: a que tendo material circulante com freio de vacuo, manda fazer o signal na agulha, de modo tal que o machinista pôde fazer parar o comboio antes de as ultrapassar, ou a que só tem freios de mão e disco dentro da estação?

No proprio regulamento de 1868 se encontra a base para uma larga e razoavel hermeneutica no que respeita a signaes. Perscreve o art. 32.º que nos casos de reparação de via «se estabeleçam signaes a distancia conveniente», signaes manifestamente moveis, embora o texto não especifique a sua natureza. Signaes: eis o que o regulamento exige; quer dizer que um machinista não pôde entrar ao sabor do seu capricho n'uma estação e que esta o deve advertir do que lhe cumpre fazer por meio de signaes efficazes. A natureza d'estes, quer sejam discos avançados, mastros semaphoricos centraes, ou signaes moveis á entrada da estação, é uma questão de especie, subordinada ás circumstancias e ás indicações da experencia, que provêem á prudente omissão do regulamento.

Não me parece, pois, que seja esse o caso de invocar o imperioso aphorismo: *Dura lex, sed lex.*

O caso é talvez outro. Nas regiões officiaes impera, não raro, o sentimento, que subministrou materia ao interessante livro de Faguet, bem conhecido: *O medo das responsabilidades.*

Primeiro que tudo é preciso esconjurar o espectro das suspeições, a apparencia de favor para com uma empresa, mesmo quando o verdadeiro e bem entendido interesse do Estado o aconselhem. E como o seguro morreu de velho, pende-se de preferencia para o lado do arrocho. «O contracto diz, o regulamento perscreve...», Tanto basta para embargar o passo á largueza de vistas, á interpretação aconselhada pelo senso pratico.

Outro exemplo convirá citar.

A concessão de caminhos de ferro assentes no leito d'estradas está hoje subordinada ao regulamento de 21 de abril de 1906. Abstem-se louvavelmente esse diploma de especificar o tipo de carril que se deve empregar.

Tanto pôde, pois, ser o carril Vignole ordinario, como o de golla da viação urbana.

Está hoje universalmente consagrado o emprego do primeiro, mais economico na construcção e preferivel na exploração. A cabeça do Vignole, rasa com o pavimento da estrada, não embaraça a circulação de carros, e basta a pressão do yerdugo das rodas sobre o empedrado para formar o sulco necessário á passagem d'estas.

Por isso, a não ser no interior das cidades, onde ha pavimentos de calçada, não se exige o carril de golla. E' ver a rede dos caminhos de ferro vicinaes belgas, e o que alli se faz é o que ocorre nos outros paizes.

Se a principio se empregaram os carris de golla, foi porque os tremvias tiveram o seu inicio em linhas urbanas, em que a calçada mal se adaptaria ao tipo Vignole.

Em seguida foram admittidos estes carris fóra das cidades em bermas separadas do resto da estrada e alteadas em forma de passeio, até que se chegou ao seu emprego actual em milhares de kilometros ao nível do pavimento da estrada.

Para que se ha-de encarecer consideravelmente a via com uma exigencia inutil, de que derivam maiores sujeições para os rodados, maiores resistencias á traçção e encargos de limpeza do sulco do carril?

O essencial com o carril Vignole é impedir por igual dentro e fóra dos carris e ao nível da sua cabeça, deixando que o yerdugo da roda faça o sulco necessário. Uma conservação medianamente cuidadosa assegura a boa circulação dos veículos ordinarios. Convém pois deixar liberdade de acção e attender racionalmente ás circumstancias.

Pois porque havemos de ser mais rigorosos que os outros paizes, bem mais adeantados, exigindo, em plena estrada e fóra de povoações e de calçadas, o carril de golla, é impondo assim onus escusado ás varias empresas, que se abalançam entre nós a construir linhas americanas?

Precisamos de muitos caminhos de ferro e para os construirmos temos de chamar capitais. Não é com rigores excusados nem com exigencias excessivas, a que não correspondem vantagens reaes, que os podemos atrair para a obra tão util e necessaria da vicinalidade dos nossos caminhos de ferro.

Ou mudamos de rumo, ou temos de nos resignar a permanecer estacionarios na nossa pobreza, quando por toda a parte se estimula a actividade economica pelo desenvolvimento da viação accelerada, livre de peias inuteis.

J. Fernando de Souza.



## Doenças dos ferro-viarios

385.517.6

(Concluido do numero anterior)

No segundo graphico alludido, nota-se que as doenças do apparelho digestivo são mais frequentes no pessoal que viaja, o que não deve admirar, diz, quando se pensar que são os agentes d'esta classe que devem mais vezes do que os outros comer fóra de casa, fazendo uso predominante de alimentos frios e grosseiros sem regularidade alguma nas comidas, e não raramente levados a enganar os estímulos do appetite com o uso, quissá com o abuso de bebidas alcoolicas de pessima qualidade. Não é portanto só com o mais rigido exercicio nas suas funcções fiscaes que o serviço sanitario deve procurar reduzir o numero de doenças abdominaes.

Traça então o dever do medico nas prescripções higienicas que lhe compete dar para attenuar as consequencias d'um regimen anormal a que não podem subtrahir-se estes agentes. Ha todo um apostolado que o Sr. doutor Fabbri commette ao medico ferro-viario não só na fiscalização dos dormitorios, da comida nas estações, na lucta contra o alcoolismo e até na observação da natureza do café que substitue o alcool. «E se se não quizesse chegar até distribui-lo gratuitamente, escreve, como sucedia em tempos remotos n'algumas linhas que eram intermeadas de tunneis cheios de fumo, seria ao menos para desejar que fosse diminutissimo o preço de venda.»

O papel do medico ferro-viario, no encargo de desenvolver em cada individuo a *consciencia hygienica*, como diz o Sr. Fabbri, é predominante. «Aquillo que pode a vontade tornada participe do proprio bem da palavra illuminante do medico provou-o nos ferro-viarios a lucta contra a malaria». Para que o leitor possa apreciar em toda a sua importancia o facto de se reduzirem apeuas a 3 por cento de todas as doenças os casos de febres palustres, basta recordar que nas linhas maláricas da zona romana, onde ainda é menor esta percentagem, o doutor Borromeo, que foi o primeiro medico ferro-viario italiano que se ocupou de estatistica sanitaria, em 14.864 enfermos catalogados entre 1860 e 1868 encontrou 9086 effectados de impaludismo, isto é 61 por cento.

Tornando ainda maior a satisfacção por este facto, convém notar que a quasi extincção das febres foi acompanhada por uma diminuição notável no numero e gravidade

das doenças vulgares. Não se imagine que tal redução e attenuação se deveu exclusivamente a que se subtraiu terreno proprio para a germinação violenta de muitos morbos, por terem cessado as febres.

Mais do que tudo, o melhoramento geral deve-se á defesa mechanica das habitações, que, consentindo que a populaçao ferro-viaria durma sossegada nas noites quentes de verão e com as janellas e portas só guarnecidadas de redes, as salva d'aquellas perigosas intoxicações determinadas pelo respirar do ar confinado e corrompido e torna os organismos mais fortes para resistirem contra os ataques de qualquer outra especie de enfermidade. E da larga applicação das redes liberadoras cabe o principal merecimento aos medicos ferro-viarios italianos, que vencendo todas as hostilidades e affrontando criticas nem sempre serenas, até malevolas de preferencia, appoiados na experencia, permaneceram fieis ao conceito de integrarem a acção preventiva do quinino com o das defesas mechanicas.

Como em toda a Italia e tambem nas obras do canal do Panamá, é vulgar o processo a que allude o Sr. doutor Fabbri, e não entre elle em pormenores.

Todavia n'um paiz como o nosso, onde a malaria tem uma grande zona de dispersão, convem que se falle do caso com mais minucia.

N'uma memoria apresentada no Congresso internacional de medicina, em 1906, vê-se que a malaria é muito frequente em 41 concelhos, rara em 58, desconhecida em 46 e frequente nos restantes.

Districtos temos onde a percentagem das victimas se conta n'aquella memoria por numeros quasi pavorosos: 6,17 para Beja; 3,29 para Portalegre; 3,21 em Evora; 2,32 em Faro; 2 em Santarem (1).

Ora de ha muito que a medicina descobriu que o paludismo, a filariose e a febre amarella que atacam o homem e muitas epizootias dos animaes domesticos são devidas aos insectos que as transmittem por meio de picadas.

Graças aos trabalhos do illustre medico Laveran está hoje conhecida a etiologia das febres palustres que se devem ao microbio denominado *Haemamoeba malariae*, parasita do sangue que rapidamente destroe os globulos rubros, provocando uma anemia especial cujo ultimo termo é a cachexia palustre.

A biologia d'este parasita do sangue deve-se aos trabalhos do Sr. doutor Laveran, que, examinando este ser que mede dois ou tres millesimos de millimetro, viu que, agarrado á superficie d'um globulo rubro, onde faz uma mancha branca, em breve n'elle penetra.

Constituido por um nucleo envolvido em protoplasma que nos *Haemamoeba* novos reveste muitas vezes apenas a forma d'um anel, em breve se extende e enche a totalidade do globulo rubro do sangue, lançando pigmentações negras, resultantes da digestão da hemoglobina pelo parasita. Estes pigmentos accumulam-se no cerebro, fígado e baço, dando a estes órgãos uma cor de ardosia caracteristica dos casos fataes imputados á malaria.

Quando acabou de digerir toda a hemoglobina d'um globulo rubro do sangue a *Haemamoeba malariae* atinge 8 a 9 millesimos de millimetro e pode então passar por duas evoluções diferentes.

Ou se congrega no centro do globulo sanguíneo de que partem linhas de divisão como raios de estrelas, dando ao parasita a forma d'uma rosacea. Seguindo-se vae infectar novos globulos rubros do sangue. Ou evolue para uma forma sexuada, como o demonstrou Mac Callum em complemento dos trabalhos de Laveran.

Mas todos estes estudos biologicos não nos davam ideia completa da evolução do parasita do paludismo, porque da observação de Mac Callum resultara a investigação do sim-

que tiveram os elementos fêmeos fecundados, no sangue, e dos trabalhos de Laveran, a pergunta do modo como tinha penetrado o parasita no organismo.

Não achou o doutor Laveran este parasita nem no ar nem na agua, e por isso emitiu em 1884 a hypothese de que os mosquitos podiam ser os transmissores das febres palustres, dada a sua abundancia nos locaes onde predominava aquella doença.

Muitos investigadores enveredaram pelo caminho aberto pelo doutor Laveran e ampliado pelo medico inglez Patrick Manson.

Ronald Ross, medico do exercito indiano, o professor italiano Grassi e alguns outros descobriram a total evolução d'este parasita.

Como se viu, no organismo humano, tem um cyclo asexuado e outro sexuado. O primeiro não sae do organismo onde penetrou o *Haemamoeba malariae*, mas o segundo pode ter a solução seguinte:

Um mosquito do genero *Anopheles* suga a um enfermo um elemento fecundado. Em presença dos succos digestivos do insecto a *haemamoeba* fecundada procura atingir as paredes do estomago do animal, enterrando-se n'elle, recobrindo-se com uma dupla membrana a que os medicos deram o nome de *zygote* e que se desenvolve até atingir o decuplo do volume primitivo, fragmentando-se em pequenos germens chamados *sporozoitos*, muito moveis. Da cavidade geral que circulta o tubo digestivo do mosquito passam para a saliva do animal, levando toda esta evolução uns dez dias. Se n'esse tempo o mosquito dotado do *sporozoito* picar um individuo com boa saúde, infecta-o e assim se propaga a malaria d'um ser humano para outro.

Daqui deduziram todos os medicos observadores que estudaram o caso, que é preciso evitar o contacto do mosquito com o enfermo e procurar impedir a propagação do mosquito.

Notaram ainda que só n'um determinado genero de mosquito é que se dá a indicada evolução, e por isso lhe deram o nome de *Anopheles*, procurando-o no grego, onde significa funesto.

Não vem para aqui narrar as experiencias que fez Patrick Manson, que mandou vir mosquitos das cercanias de Roma e fez com que picassem seu proprio filho, o doutor Thornburn Manson, que nunca tinha tido febres palustres. Alguns dias depois teve um accesso de febre typica, que se reproduziu dois dias depois exactamente como as terças dos doentes italianos.

O Colonial Office, a instancias de Patrick Manson, enviou os medicos Sambon e Law estudar o paludismo na Italia. Escolheram elles uma região muito doentia da costa de Ostia, passarem alli os meses de julho, agosto e setembro, nunca tomaram quinino, beberam agua do canal, andaram pelos terrenos incultos e pantanosos, mas tiveram o cuidado de passar as noites em casas cujas aberturas todas, janellas, chaminés e portas, eram substituidas por umas redes muito finas de arame galvanizado, de modo que os mosquitos não podiam penetrar alli.

Ao passo que os habitantes da localidade todos sem excepção pagavam tributo á doença, os dois Ingleses nunca foram atacados, nem tampouco um Italiano e tres creados que viviam com elles.

Comprovadas e repetidas estas experiencias, sempre deram o mesmo resultado, e de ahí a conclusão de que era necessário viver em casas onde não podesse penetrar o anopheles.

Naturalmente procurou-se extinguir os pantanos e aguas estagnadas onde se passam as metamorphoses dos mosquitos e para isso se preconizou o uso do petroleo derramado na superficie da agua, na proporção de 10 centimetros cubicos por metro quadrado, repetindo a operação quinzenalmente.

Em trinta e cinco localidades de Portugal e no Valle

(1) Ricardo Jorge et Moraes Sarmento. La Malaria en Portugal. Premiers résultats d'une enquête, p. 14, e mappa.

das Furnas, em Ponta Delgada, se fez a colheita de culicídeos para determinar entre nós as espécies susceptíveis de transmittir as febres palustres.

Na memoria devida aos Srs. doutores Ricardo Jorge e Moraes Sarmento se vê que já tinham sido classificados dois anopheles, o *maculipennis* e o *bifurcatus*, alludindo a uma variedade descripta pelo Sr. doutor Carvalho de Figueiredo sob o nome de *Anopheles bifurcatus* var. *portucallensis*. <sup>(1)</sup>

Ainda a memoria alludida faz prever que entre nós existe o *Anopheles superpictus* de Grassi, por ter sido encontrado nas minas de Rio Tinto, na província de Huelva e por isso muito proximo da nossa fronteira alemtejana. <sup>(2)</sup>

Observemos agora que a especie *maculipennis* (Meigen) que é uma das mais transmissoras da malaria, está muito espalhada desde Vidago e Valle do Oura até Paul (Lagos), assim como nas margens do Caiolla, affluent do Caia, em Loures, no Beato, Vizeu, Otta, Benavente, Arronches, Ponte do Sôr, Abrantes, etc.

Conviria portanto que se fosse divulgando o sistema de construções analogas ás que tão bons resultados teem dado na Italia e que tão exuberantemente demonstram entre os ferro-viarios d'aquelle paiz como se pôde lutar contra uma doença que infelizmente tanto predomina em Portugal.

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto de parapeito e cordão de cimento armado, apresentado pela «Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger», concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, destinado a substituir o coroamento indicado nos projectos de vários viadutos do mesmo tipo, formados por arcos de alvenaria de grande vão, anteriormente aprovados, está nos termos de ser aprovado. Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto.

Paços do Governo da República, em 18 de Julho de 1913 = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que o projecto de construção dum apeadeiro de Contenças, ao quilômetro 433:828 da linha férrea da Beira Alta, apresentada pela Companhia dos Caminhos Ferro da Beira Alta, está em termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto e bem assim as modificações a fazer nas estradas E. D. n.º 101 na passagem de nível ao quilômetro 433:365, e na E. M. que liga a E. N. n.º 43 com a E. D. n.º 101.

Paços do Governo da República, em 18 de Julho de 1913 = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

#### Repartição do Comércio

Não tendo chegado a funcionar a Caixa Económica dos Empregados de Caminhos de Ferro Portugueses, cujos estatutos foram aprovados por alvará de 21 de Janeiro de 1903, e tendo deixado de existir a associação de classe Associação dos Empregados de Caminhos de Ferro Portugueses, a que ela era anexa e cujo capital devia garantir provisoriamente os capitais que viessem a ser depositados na mesma Caixa Económica; manda o Governo da

República Portuguesa que seja declarado nulo e de nenhum efeito o alvará de 21 de Janeiro de 1903, que aprovou os estatutos da Caixa Económica dos Empregados de Caminhos de Ferro Portugueses.

Paços do Governo da República, em 12 de Julho de 1913. = O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

## Caminhos de Ferro do Estado

### Conselho de Administração

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o projecto de modificação da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade nos caminhos de ferro do Estado, elaborado pelo Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro, atendendo a que por motivo dos aumentos dos vencimentos e salários do pessoal, decretados em 25 de Fevereiro de 1911, foram consideravelmente cerceadas as receitas do fundo especial daqueles caminhos de ferro;

Considerando que é absolutamente indispensável compensar esse prejuízo, visto que as disponibilidades daquele fundo são destinadas à construção de novas linhas férreas e melhoramentos nas existentes;

Considerando que a abertura de novos caminhos de ferro representa importante benefício público e desenvolve a economia do paiz;

Considerando que a elevação das taxas da tarifa geral proposta, quase insensivelmente agrava os preços para cada transporte;

Considerando, porém, que do conjunto da sua aplicação resulta em boa parte compensação da diminuição das receitas sofrida pelo referido fundo especial e assim mais latitude para o desenvolvimento da viação acelerada;

Conformando-se com o parecer do Conselho de Tarifas de 19 de Junho findo:

Manda aprovar, pelo Ministro do Fomento, o mencionado projecto de tarifa geral e respectiva classificação de mercadorias.

Outrossim, manda o Governo da República anular as tarifas n.º 14, de pequena velocidade, e 4, de grande velocidade, dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, cujas disposições foram incluídas na tarifa geral aprovada pela presente portaria.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 16 de Julho de 1913. = O Ministro do Fomento, = António Maria da Silva.

## Secretaria Geral

Lei n.º 76 — Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É concedida à Câmara Municipal do concelho de Tomar autorização para construir um caminho de ferro de via larga, partindo da estação do caminho de ferro de Paialvo, na linha do norte, e terminando na cidade de Tomar, com as bases seguintes:

**Base 1.º** — A Câmara Municipal de Tomar submeterá, no prazo de dez meses, à aprovação do Governo, os estudos para a construção desta linha férrea.

**Base 2.º** — Depois de aprovados os estudos, a Câmara, no prazo de dez meses, dará princípio à construção da mencionada linha.

**Base 3.º** — A Câmara Municipal de Tomar explorará por conta própria ou dará de arrendamento a exploração da linha.

**Base 4.º** — O tipo da via, inclinação de trainéis, raios das curvas e peso dos carris serão os adoptados nas linhas de via larga do Estado.

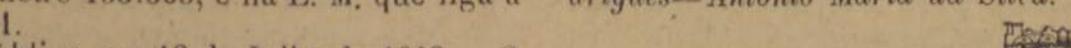
**Base 5.º** — A Câmara estabelecerá três classes para passageiros.

**Base 6.º** — O Estado poderá resgatar esta linha quando lhe convenha, mediante avaliação feita por dois peritos, de nomeação do Governo e da Câmara, respectivamente, e no caso de desacordo desempatará o Presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

O Estado pagará o resgate pelo valor da linha e seu material circulante, excluída, portanto, qualquer outra indemnização.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros do Interior e Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e publicada, em 18 de Julho de 1913. = Manuel de Arriaga = Rodrigo José Rodrigues = António Maria da Silva.

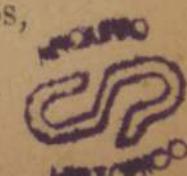


## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

### Ilustração Catholica

Recebemos já o 4.º numero d'esta bem cuidada publicação periodica (hebdomadaria), que tem por objectivo ser uma «Revista litteraria semanal de informação graphica», como diz no frontispício, em seguida ao título. Effectivamente vem recheada de gravuras de summo interesse e acabamento artístico perfeito. Publica-se em Braga.

Agradecemos os numeros com que já fomos brindados, desejando-lhe as maiores prosperidades.



<sup>(1)</sup> Memoria cit. p. 16.

<sup>(2)</sup> Memoria cit. p. 47.

# O porto de Leixões

Alguns meses vão passados sobre a promulgação da lei organica dos portos do Douro e Leixões. Está por ora em meio de constituição a respectiva Junta administrativa, e fez-se uma festa aos ministros. E' já alguma coisa, mas podia ser mais.

Compõe-se a Junta, se bem nos lembramos, de dezenas membros, funcionários titulares de determinados cargos ou representantes de corporações de carácter comercial. Não prevê a lei a existencia de uma commissão executiva, nem de um director do porto. Nada se escreve n'ella sobre o pessoal do serviço do porto.

O unico preceito explícito formulado é o que torna absolutamente gratuitas as funcções de administração dos portos, o que nos parece pouco justificavel. Não se trata de um simples corpo consultivo, que só de tempos a tempos haja de reunir para dar parecer sobre determinados assumptos. A Junta deve desempenhar funcções administrativas complexas, que demandam tempo, e trabalho assíduo.

Seria perfeitamente justificada uma remuneração, ao menos para uma commissão executiva.

No porto de Lisboa, o Conselho, que é pouco numeroso e do qual faz parte o Director, é remunerado.

Nos Caminhos de ferro do Estado com um Conselho de oito membros, ha uma Comissão executiva de tres engenheiros que teem essa função especial e exclusiva pela qual são remunerados.

Tal qual está delineada a organização dos portos do Douro-Leixões, ficam constituindo quasi um serviço municipal pela presidencia dada ao presidente da Camara do Porto, a quem não falta já que fazer. Não está ainda completo o Conselho.

Nada ha prescripto na lei sobre pessoal, no recrutamento e vencimento. Terá o Conselho que preencher essa lacuna, preparando e propondo a respectiva organização.

Ha que elaborar e discutir o programma de trabalhos e o respectivo plano financeiro. Ha sobretudo que não perder tempo, recuperando-se o já perdido, de modo que se entre de vez na phase da realização das obras, a fim de que estas não fiquem limitadas á *maquette*.

Urge convencer os scepticos de que chegou a hora das realidades secundas, depois de encerrado o periodo tão largo dos estudos e controvérsias.

Oxalá que a nova Junta, quasi um parlamento, encontre a formula pratica para um funcionamento eficaz e para a sequencia de vistos e promptidão de resoluções que demanda uma administração de tal importancia.



## Os "Electricos" de Lisboa

Tendo a commissão dos comerciantes e moradores das ruas do Chiado e do Carmo, na justa comprehensão da qualificação especial que deve ser reservada áquellas ruas, e da sua impropriedade para transito de carreiras populares, feito distribuir profusamente, na cidade, uma reprodução do nosso artigo anterior, isso nos valeu o elogio de muitos e também as observações de alguns que viram, acaso, na nossa attitudem um mal querer á companhia, a que um entusiasta chama «a melhor companhia do mundo».

Se se refere aos lucros que ella dá, ás extraordinarias receitas que aufera, explorando o bolso do publico que tem que se servir dos seus carros, graças ao extraordinario monopólio que soube arrancar a uma camara... complacente, e ás artes com que tem sabido amoldar aos seus interesses todas as outras—até as mais renitentes e mais laudatoriamente acclamadas defensoras dos interesses

da cidade—como por exemplo a ultima; se quem nos escreve é um dos felizes accionistas e como tal considera o seu dinheiro melhor garantido do que em qualquer outra das melhores empresas de tremvias do mundo, então tem razão.

Bem importante, bem mais do que a Carris de Lisboa, é a dos Omnibus de Paris, e, como aqui demonstrámos n'um artigo, em 1 de janeiro ultimo, ella tão largamente melhorou o seu serviço substituindo os carros de tracção animal pelos auto-omnibus, tão progressista foi, escolhendo d'estes o modelo mais commodo, tão liberalmente se prestou a estabelecer duas unicas zonas, a 27 e a 45 reis, para *atravessar toda a grande Paris*, que... chegou a ter prejuizos na sua exploração.

Os accionistas da Carris de ferro de Lisboa teem toda a razão para mandar casas de perus, pelo Natal, á sollicita direcção da companhia, que tão encarniçadamente lhes defende os seus interesses.

O publico é que tem a maior razão para se queixar porque ella nem faz nem deixa fazer o que conduza ás commodidades de que elle precisa.

Se não fosse o famigerado e odioso monopólio, já nós teríamos um serviço de auto-omnibus, como o ha em Paris, em Londres, em Berlim; e não o temos porque a companhia não deixa. Se não fôra a mirabolante interpretação do contracto, sobre tarifas, já teríamos carreiras pelos mesmos, ou pouco diferentes, preços porque os ha *em toda a parte*; e tê-las-hiamos mais frequentes como também em toda a parte existem.

Porque, isto de ter o monopólio da viação electrica, servila por carros enormes, dentro da cidade, para levar muitos passageiros d'uma vez, e só cada 10 ou cada 20 minutos, lhes pôr um carro á disposição, é explorar carreiras electricas á guisa de antigos omnibus.

Os carros em Lisboa são em geral, limpos, a marcha é rapida, como em toda a parte, mas são caros e raros como em parte alguma — eis porque nos insurgimos contra a forma ambiciosa porque a companhia explora, não a viação electrica, mas o publico.

Se por elles rapidamente nos transportamos de um a outro ponto, o tempo que se perde esperando-os é prodigioso, e, para os pequenos percursos, tanto tempo se gasta como indo a pé.

E' que a companhia não quer comprehendender que, sem diminuir os seus lucros, poderia reduzir a tarifa ao razoável, aumentando o numero de carreiras tornando-as mais frequentes, e fazendo certas concessões que facilitavam a utilização dos carros e agradavam ao publico.

Um exemplo:

Os carros da circulação «Praça do Rio de Janeiro» teem uma paragem excepcional em S. Mamede, para acertar o horario. Vezes ha em que se está alli 6 minutos e mais, e sucede até, um carro alcançar alli o outro tendo que estacionar 10 minutos á espera da sua hora.

Ha tempos os expedidores, compadecidos do publico, permittiam que os passageiros do carro que chega, passassem, á sua vista, ao da frente, no que só havia a vantagem de não os fazer esperar 10 minutos, e sem o menor prejuizo para a companhia.

Mas esta, sabendo d'isso, prohibiu a concessão, e até cremos que censurou o expedidor, porque nem essa mesma facilidade ella consente.

Fomos pessoalmente pedir a um director que a concessão—bem simples—fosse restabelecida, e até seria lógico que os passageiros da zona desde o Camões podessem aproveitar os carros do Rato e Campolide, que alcançam sempre em S. Mamede o que faz a circulação.

Nem o menor perigo de fraude havia, porque, para o evitar, bastava que (como se usa em Nova-York) o passageiro tivesse que mostrar o seu bilhete ao expedidor, que até, se quizessem, lhe poria um carimbo, validando-o para o outro carro.

Foi-nos respondido que isso não podia ser! Muito amavel, o mesmo director nos prometteu que ia regular as carreiras de forma a diminuir as demoras em S. Mamede. E querem os leitores saber como a companhia o faz? Dando ordem aos guarda-freios para, sempre que vão adeantados, demorarem mais a marcha, e se, de longe vêem que está lá outro carro parado, páram elles, a 100 metros de distancia, até que elle parta.

Nestas condições, no dia 22 de julho, depois de termos feito o trajecto da Avenida a S. Mamede em marcha de carroça do lixo, parámos 2 minutos a meio da travessa, e tendo chegado ao largo á 1 hora e 21 minutos, só d'alli partimos á 1,29, isto é, levámos da Avenida ao nosso escriptorio 24 minutos mais do que vindo a pé! Deu-se este caso no carro n.º 429, conductor 186.

E aqui está como a companhia desagrada ao publico. Outro exemplo:

A Companhia dos Caminhos de ferro toma varios bilhetes de assignatura para os seus continuos.

Estes bilhetes são validos por annos economicos, isto é, começando em 1 de julho.

Sucedeu que um dos continuos falleceu no dia 10, isto é, cahindo doente no principio do mez, o bilhete quasi nem foi utilizado.

Pois a Companhia Carris recusou-se terminantemente a transferir-lhe o bilhete para o continuo que ficou em logar do fallecido, apropriando-se assim de 50\$000 reis sob a rigorosa applicação do principio de que os bilhetes são intransmissiveis, o que é admissivel com um assignante isolado, mas se torna abusivo tratando-se de uma companhia cujo pessoal toma centenas de assignaturas.

Uma comissão foi nomeada pela camara para estudar os novos pedidos da Carris. Que ella se inspire no verdadeiro interesse do publico, e se a companhia quer dispôr de novas ruas para os seus carros — a da Prata, a dos Fanqueiros, a Antonio Maria Cardoso, a Calçada de S. Francisco, que as pague em concessões ao publico.

Uma d'estas seria a diminuição do preço de 3 para 2 centavos em todas as carreiras centraes, o que sabemos ser difficult, porque a companhia se funda na mirabolante interpretação do contracto — falseando-a a seu talante — e a regularização das zonas, acabando com o contrasenso de se considerar uma zona um percurso de 100 metros, como a rua Alexandre Herculano, um trecho da Avenida Fontes e outras.

## CARREIRAS DE AUTOMOVEIS

Por vezes aqui temos encarecido as vantagens para o publico e para as administrações ferro-viarias, do estabelecimento de carreiras de automoveis das estações de caminhos de ferro para as localidades mais importantes.

De norte a sul está o paiz cheio de carreiras de diligencias, como ha 50 annos, com a aggravante de que n'aquelle tempo eram novas e agora estão a cahir de podres.

Teem, é certo, aparecido n'alguns pontos magnificos automoveis que teem dado optimos resultados, se bem que algumas carreiras teem acabado, devido umas vezes á pouca pratica de quem dirige taes serviços e outras á dificuldade de concertos, etc.

Como são empresas que precisam de muito capital, os caminhos de ferro se poderiam encarregar d'esse serviço, como se está já praticando em França e Inglaterra, com tão bons resultados.

Ha regiões importantissimas que bem justificavam a existencia de carreiras de automoveis, como seja, de Gouveia á villa, de Villa Franca das Naves á Pinhel e Figueira de Castello Rodrigo, de Vizeu a Regoa, da Guarda á cida de, de Paialvo a Thomar, de Braga a Caldelas, Arcos e Monção, de Fafe a Villa Pouca d'Aguiar, de Amarante a

Basto, de Pocinho a Villa Franca das Naves por Foscôa e Trancoso, etc., etc.

Teem dado optimos resultados as carreiras de automoveis já estabelecidas, de Braga ao Gerez, de Vianna a Ponte de Lima, da Lapella a Melgaço, de Coimbra a Ceia, da Regoa a Lamego, etc.

Quantas viagens para estas importantes regiões não se deixam de fazer devido a falta de bons meios de transporte? Muitissimas certamente. Porque quem sae de uma commoda carroagem do caminho de ferro e vê á sua espera na estação um d'esses horrorosos churriões, para o conduzir a uma distancia de dezenas de kilometros, sente logo vontade de desistir da viagem.

\* \* \*

A Companhia da Beira-Alta no louvavel intuito de acabar com esses incommodos meios de transporte, vae em breve inaugurar um serviço de auto-omnibus, ligando as localidades mais importantes da região servida pela sua linha, ás respectivas estações.

O serviço vae ser inaugurado com quatro magnificos auto-omnibus, em construcção na casa Panhard & Levassor devendo os primeiros entrar em serviço ainda este mez.

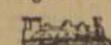
Os automoveis que são do modelo mais aperfeiçoado teem um compartimento de 1.<sup>a</sup> classe e outro de 3.<sup>a</sup> podendo comportar ao todo 17 passageiros; e tendo ainda bastante logar para bagagens.

Não está, ao que nos consta, ainda resolvido quaes as regiões a servir; podemos no entanto dizer que a intenção da Companhia é ligar todas as localidades importantes da sua linha.

Ficarão d'esta forma muito bem servidos os povos da Beira, e estamos certos, as receitas da Companhia irão augmentar consideravelmente.

Não tem a linha da Beira Alta linhas tributarias como a linha do Minho, do Douro, do Sul, etc., e d'ahi o procurar realizá-las fazendo carreiras de automoveis.

Bom será que este exemplo seja seguido não só por outras companhias particulares como pelas administrações do Estado, e realizado, de um modo geral, este desideratum, então poderia dizer-se que é facil viajar em Portugal e as bellezas do paiz começariam assim a ser valorizadas.



## A nossa "Gazeta," no Brasil

No vapor Amazon partiu para o Rio de Janeiro o distinto jornalista portuguez Sr. Portugal da Silva, que vae, n'aquelle paiz, exercer a sua actividade no ramo intellectual em que tão proficientemente a applicou entre nós.

Aproveitando as suas bellas qualidades de homem honesto e de collega na imprensa, conhedor do nosso meio jornalistico, e de activo trabalhador das letras, encarregámos o Sr. Portugal da Silva de nos representar, n'aquelle grande centro, onde o nosso jornal não é desconhecido, mas onde a sua vulgarização deve ser bem acceita e dar proficuos resultados a nossa publicidade.

Dos Srs. engenheiros d'aquelle paiz, a quem o nosso representante se vae dirigir, da nossa parte, receberá elle o affectuoso accolhimento que merece, pela extrema affabilidade do seu tracto, e d'elles conseguirá que dêem a esta folha as primicias da sua collaboração, em todas as grandes obras em que a engenharia brasileira está mostrando a applicação da sua sciencia aos melhoramentos, não só ferro-viarios, como de todos os ramos a que se dedica.

Confiamos muito na dedicação do Sr. Portugal da Silva, cujo acendrado patriotismo vae auxiliar, álem-mar, essa vibração continua das lembranças da patria que emociona o coração de todos os bons Portuguezes, e os faz procurar prestar-lhe quantos serviços podem.

O que esperamos, pois, do nosso representante, será um importante e proficuo resultado para o nosso jornal.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## ➤ Viagens circulatorias aos nossos assignantes

Os complicados detalhes a que tem que obedecer a organização de um serviço de **viagens circulatorias**, com bilhetes de **itinerario fixo**, como não os ha hoje no paiz, serviço que é **exclusivamente destinado aos nossos assignantes e annunciantes**, forçam-nos a demorar por mais uns dias, bem a nosso pesar, a abertura da venda d'estes bilhetes, a qual se effectuará, sem dúvida, a 16 do corrente.

Antes de nos ocuparmos do que serão estes bilhetes, é indispensável consignar aqui a nossa muita gratidão para com todas as Direcções, tanto do Estado como das Companhias, pela maneira penhorante porque accolheram a nossa proposta para o estabelecimento d'este serviço, levando a sua dedicação pela nossa *Gazeta* ainda além dos nossos pedidos e concedendo a esses bilhetes vantagens extraordinárias que os nossos leitores apreciarão.

A Direcção do Sul e Sueste e a da Companhia Portugueza ás quaes principalmente nos dirigimos foram d'uma sollicitude captivante para nos facilitar a realização da ideia.

De entre as demais ás quaes igualmente protestamos a nossa gratidão devemos ainda destacar a dos Caminhos de ferro de Guimarães que não só accedeu a que a sua linha entre na combinação, havendo *coupons* para a viagem Trofa-Guimarães e Trofa-Fafe e volta, como recusou qualquer garantia que lhe offerecemos, demonstrando uma confiança que em absoluto nos lisonjeia. Da Companhia do Valle do Vouga acabamos também de receber a conformidade para que facultemos bilhetes para excursões na sua linha.

Assim, por **todas as linhas ferreas portuguezas** poderá circular, em agradáveis digressões, por preços muito reduzidos, quem for assignante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

No proximo numero daremos todos os detalhes d'este serviço.

## Festas e romarias

Agosto é o mez em que maior numero de arraiaes, feiras e romarias se realizam do norte ao sul do paiz. Quasi não ha aldeia ou logarejo onde a pretexto de qualquer coisa, se não arvorem umas bandeiras, um coreto e umas barracas de «comes e bebes», onde o povo se vá dar umas horas á folia sob um céo d'um azul inegualável e um sol escaldante que faz resverver o sangue á rapaziada alegre e cheia de vida.

Innumeras são pois as festas, todas ellas pictóreas, onde o leitor poderá durante o mez ir recrear-se, e se fossemos a referirmo-nos a todas ellas não nos chegaria o espaço; por isso limitamo-nos a fazer referencia a algumas das principaes, em povoações servidas pelo caminho de ferro e para as quaes haverá bilhetes a preços reduzidos.

Depois da feira de Tavira, da romaria do Vimieiro e das festas em Mealhada a que alludimos no nosso ultimo numero e que terminam no dia 3, e da festa á Senhora da Saúde em Revellas, que tem logar n'aquelle mesmo dia e por motivo da qual ha paragem extraordinaria d'alguns comboios no apeadeiro que serve a localidade, temos a famosa

### Romaria ao Senhor da Serra de Semide

Ha na nossa terra varios *Senhores da Serra* que, dada a devoção que o povinho por elles tem, devem ter sido todos um e o mesmo. O de Semide é um d'elles, e lá está a imagem exposta á veneração dos fieis n'uma modesta e ingenua capellinha onde accorrem os romeiros que de leguas em redor vão debaixo d'um sol abrasador e cheios de poeira prestar o preito do seu culto. Uns padres e sacristas mastigam um latim macarrónico; um cornetim e uma flauta com acompanhamento de bombo e rabecão, fazem echoar pela capella umas notas desafinadas que desafiam os desafinadissimos coros que a massa dos devotos atira aos ares como a melhor manifestação das suas crenças. Mas tudo aquillo é ingenuo e gracioso, tudo aquillo tem qualquer coisa digna de observação; de tudo aquillo transpira uma simplicidade commovente, que, embora se choque com certa civilização, não perde a nota sentimental que tanto caracteriza o nosso bom povo e que só uma alma d'artista pôde bem interpretar.

A romaria de Semide é como a do Senhor da Serra de Bellas, genuinamente popular; impõe-se porém mais ao observador turista por ser ainda menos civilizada, isto é, concorrida quasi exclusivamente por gente do campo, ao

passo que a de Bellas é também muito frequentada pela gente da capital, que com os seus costumes citadinos lançam na romaria uma nota de contraste.

Com o pretexto d'esta romaria, a companhia dos caminhos de ferro estabelece bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para as estações de Ceira e Tremoia que ficam proximas da localidade, havendo álem d'isso um comboio especial de ida e volta no dia 17, um dos dias de maior affluencia, entre Coimbra e Trémota.

Vendem d'esses bilhetes, que são validos para ida e volta durante os dias 12 a 24, as estações desde Pombal até Ovar, de Leiria até Figueira e Verride, e de Carvalhosas até Louzã.

Uma outra romaria também importante é a que nos dias 13 a 17 deste mez se realiza em

### Coruche

Em homenagem á Senhora do Castello, o symbolo religioso mais venerado n'aquelle villa ribatejana. Todos os annos se fazem a romaria e grandes festas, não faltando a musica, os bailes populares, o fogo de vistos, etc., com que o povo costuma expandir a sua devoção e alegria. Às vezes á mistura com os folguedos, lá vae uma cabeça rachada com uma paulada, o que não deixa de ser uma nota digna de registo, porque raro é ser uma manifestação de malvadez, mas quasi sempre um excesso de paixão excitada pelos vapores do alcohol, pois que os pagãos deuses Baccho e Cupido aparecem sempre n'estas festas a exercer a sua influencia com muita mais força que os deuses christãos.

Para estas festas também o caminho de ferro faz serviço especial, sendo os bilhetes validos para ida de 12 a 17 e volta de 13 a 20 pelos comboios ordinarios.

Vendem d'estes bilhetes as estações de Lisboa, Villa Franca até Entroncamento, Barquinha até Abrantes, e Muge até Vendas Novas.

O bilhete de Lisboa-Rocio custa 2 escudos apenas.

### Em Caldas da Rainha

N'esta opulenta estação thermal realiza-se todos os annos n'este mez uma grande feira, importante pela concorrência e pelos negocios que n'ella se fazem.

Por esta occasião, entre outras festas, ha sempre uma tourada, pelo menos.

Este anno a feira vae desde 15 a 17, realizando-se no primeiro d'estes dias uma grande corrida de touros em cuja lide tomam parte habeis discípulos da arte de Marialva.

Ha bilhetes de ida e volta entre Lisboa e Caldas, que

custam apenas 2\$10 em 2.<sup>a</sup> classe, e 1\$40 em 3.<sup>a</sup> e que são validos para ida pelos comboios ordinarios de 14 a 17, e volta de 15 a 18.

### Em Estarreja

N'esta laboriosa villa é a Senhora do Monte que provoca uma festa.

E' uma Senhora como as outras, por quem o povo tem devoção e que dizem fazer grandes milagres. Pois que os vá fazendo e servindo de pretexto para um dia de folia e uns lucros para os negociantes de vinhos e de petiscos, o que já não é mau.

Por causa d'esta Senhora faz o caminho de ferro parar em Cannellas e Cacia no dia 15 d'este mez o seu comboio n.<sup>o</sup> 2212, e alterar a marcha do comboio 1525, para que os devotos das povoações distantes não possam faltar.

E d'aqui podemos tomar um comboio para o norte e ir até

### Vianna do Castello

assistir ás grandiosas festas da Senhora da Agonia, as mais lindas que no genero se realizam em todo o Portugal.

Nenhum Portuguez que tenha verdadeiro amor pelo que é caracteristicamente nosso, deve deixar de ir, pelo menos uma vez na vida, ás festas da Agonia.

Não vamos aqui descrevê-las, não só porque nos faltaria o espaço, mas tambem porque nos reconheçemos faltos de estylo sufficientemente rendilhado para podermos dar, sequer uma pallida ideia, do que é Vianna nos dias da sua feira.

Claro que para estas festas o caminho de ferro offerece bilhetes reduzidos que são vendidos pelas estações das linhas do Minho e Douro e pelas principaes da Companhia Portugueza.

O bilhete de Lisboa-Rocio custa, em 2.<sup>a</sup> classe 5\$50 e em 3.<sup>a</sup> 3\$90.

Não perca, pois, o leitor, a occasião magnifica que se lhes offerece para admirar um dos mais bellos quadros portuguezes.

### Em Figueira da Foz

N'esta linda cidade que, desde que entra o verão, se pôde dizer está em festa permanente, realiza-se no dia 17 uma corrida de toiros que está despertando grande entusiasmo entre os amadores.

Tambem por este motivo o caminho de ferro estabelece serviço reduzido, vendendo bilhetes de ida e volta as estações de Mogosores até Campanhã, Torres Vedras até Vallado, Fundão até Sabugal, as da linha da Louzã e da linha da Beira Alta.

Tambem ha bilhetes de Lisboa que custam 4\$08 em 2.<sup>a</sup> classe e 2\$98 em 3.<sup>a</sup>.

### Fructas, hortaliças e outros generos frescos para os mercados e domicilios em Lisboa

Desde o dia 20 do mez findo foi tornada applicavel ás remessas de fructas, hortaliças, flores e leite, procedentes das linhas da Beira Alta e do ramal de Vizeu, a tarifa 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza, de que por vezes temos fallado, e que até agora tinha apenas applicação ás remessas procedentes d'estações d'esta Companhia com destino á capital para entrega nos mercados ou nos domicilios.

Para esta ampliação da tarifa ás procedencias do ramal de Vizeu, creou a Companhia Nacional uma nova tarifa de grande velocidade—n.<sup>o</sup> 9—ligavel em Santa Comba á ampliação que a Companhia da Beira Alta acaba tambem de estabelecer á sua tarifa 3, e que por sua vez é ligavel á 24 da C. P. nas transmissões de Guarda, Pampliosa ou Figueira. O preço no ramal de Vizeu para qualquer das suas procedencias é de \$03.024 por tonelada e kilometro.

Nas linhas da Beira é este mesmo preço applicado até o 100º kilometro, e o de \$02.646 do 101 em deante.

O retorno das taras que a tarifa 24 da C. P. concede

ao preço de \$02 por cada rótulo de tara, é para estes casos de \$02 para cada administração em cujas linhas a remessa percorrer.

### Ampliação da tarifa 8 de p. v. do Sul e Sueste

Entra hoje em vigor nas linhas do Sul e Sueste a 7.<sup>a</sup> ampliação á tarifa n.<sup>o</sup> 8 do Sul e Sueste, pela qual o minério de zinco quando expedido de qualquer estação para as do Barreiro, Setubal, Portimão, Faro ou Villa Real de Santo Antonio, gosa do preço de \$00.56 por tonelada e kilometro.

### Transporte de adubos nas linhas da Beira Alta

No dia 20 do mez findo entrou em vigor nas linhas da Beira Alta a 7.<sup>a</sup> ampliação é tarifa 5 de p. v., pela qual são estabelecidos para o transporte de adubos de todas as qualidades e de materias primas para a sua fabricação, os preços de \$01.6 por tonelada e kilometro para as expedições de 1.000 kilos ou pagando como tal, com o minimo de cobrança de \$96 por tonelada, e de \$01 tonelada e kilometro, com o minimo de \$60 por tonelada até 100 kilometros; de 101 á 253 kilometros \$01.2 e \$00.8 tonelada e kilometro com os minimos de 1\$60 e 1\$00, respectivamente, por tonelada. Alem d'estes preços cobram-se as despesas de manutenção \$04 por tonelada, ou só as de evoluções e manobras \$02 quando se trate de vagões completos.

## Cartas do Extranjeiro

Meu caro redactor:

Agora que V. suspendeu, por uns numeros, as suas descripções de viagens vou—sem aspirações a substitui-lo—dar-lhe uma leve descripção do serviço que pôde prestar a nova linha de *Font-Romeu (Pyrenéos Orientaes)* cuja abertura se realizou a 15 d'este mez.

A *Cerdagne franceza*, esta admiravel região, até aqui pouco frequentada, está destinada a tornar-se n'um centro de excursões, de esportes e de curas d'ar, de primeira ordem. Servida por um caminho de ferro electrico, que parte da estação de Villefranche-Vernet-les-Bains para ir terminar em Bourg-Madame, perto da fronteira e da cidade hespanhola de Puycerda, a *Cerdagne franceza* é hoje de um accesso facil; será d'oravante cada dia mais visitada pela multidão de turistas, que, em todas as estações, procuram nos planaltos uma mansão agradavel, saudavel e reconfortante.

*Font-Romeu* fica no centro d'esta região pictoresca e unica no mundo, n'um ponto admiravel. Situada a 1.770 metros de altitude, em pleno meio-dia e abrigada contra os ventos do norte, esta nova estação climaterica apresenta todas as vantagens de Engadine, sem ter o contra das suas nevoas e das suas chuvas, gosando com effeito, de um clima, que é, em todas as estações, de incomparavel pureza.

De *Font-Romeu*, a vista alonga-se pelo panorama esplendido das montanhas da *Cerdagne* e pelas immensas florestas de pinheiros de muitos milhares de hectares que a circumdam, e que se prestam para os mais commodos, mais agradaveis e mais hygienicos passeios.

A'lem d'isso *Font-Romeu* não é sómente uma estação climaterica sem rival; é tambem e principalmente o centro de excursões mais bem situado da região oriental dos Pyrenéos, cujas florestas sempre verdes, montanhas, lagos e valles, constituem paizagens esplendidas, variadas e maravilhosas.

Pôde-se d'allí percorrer, a cavallo, de trem, ou de automovel, toda a *Cerdagne*. Pôde-se subir aos picos da cadeia meridional dos Pyrenéos, o *Cambre d'Aze*, o *Puigmal*, e ir em exploração aos bellissimos valles que a recortam pelo norte, o profundo valle do *Têt*, com o magnifico lago

das *Bouillouses* no planalto, a 2.000 metros de altitude media; a uma serie de lindos lagos, o de *Badeille*, o *Longo*, o *Negro*, o de *Racou*; mais ao longe o majestoso *Carlitte*, e o *Laoux*, n'um dos pontos mais selvaticos e bellos d'este lado dos Pyrenéos; ao noroeste, o pictoresco valle de *Carol* junto ao collo de *Puymorens*, e as nascentes do *Ariège*; a nordeste, o *Capcir* e o profundo valle do *Aude*, com as suas gargantas maravilhosas. Ao oeste, perto de *Odeillo*, o chaos de *Targasonne*, que causará o pasmo de todos os turistas apaixonados pelo pictoresco; mais ao longe um pouco, *Puycerda*, a «Cerdagne» hespanhola; a leste, *Mont-Louis*, o valle do *Tét*, as gargantas de *Graüs-de-Cana-veilles*, e, no valle adjacente, as gargantas alterosas e selvaticas de *Carança*.

Em quanto no verão, os visitantes de Font-Romeu gosarão do encanto das mais variadas excursões, no inverno deparar-se-lhes-hão immensas planicies de neve e de gelo apropriadas a todos os generos de esporte. Durante um extenso periodo, a neve cobre o planalto, declives muito proprios a corridas em *lugges* e em *bobsleighs* patentearão aos aficionados d'estas diversões de inverno, as mais favoraveis condições para o *ski* e para a patinagem; só terão a dificuldade da escolha para se entreterem com os seus exercícios por todas as cercanias de Font-Romeu. E' tambem aqui o ponto de partida de um dos serviços de excursões por auto-carros organizados pela Companhia dos Caminhos de ferro do «Midi», pois que Font-Romeu está destinado a tornar-se n'um dos pontos mais notaveis e visitados da *Route des Pyrénées*.

Font-Romeu fica na vizinhança da estação de *Odeillo-via-Font-Romeu*, servida pelo novo camiño de ferro electrico da *Cerdagne* franceza, inaugurado a 15 de julho. Dentro de alguns annos, este caminho de ferro estará para mais ligado ao Transpyrenaico em construcção, que deve pôr *Toulouse* em comunicação directa com *Barcelona*, por *Aix-les-Thermes*, *Bourg-Madame*, *Puycerda* e *Ripoll*. Então Font-Romeu ficará à mesma distancia de *Paris*, que as estações mais proximas da Suissa.

O *Grand-Hôtel de Font-Romeu*, propriedade da «Sociedade dos Caminhos de ferro e dos Hoteis de montanha dos Pyrenéos», offerece aos hóspedes uma installação irrepre-hensivel. Está construído pelo modelo dos mais modernos hoteis e mais bem arranjados interiormente, e sem luxo excessivo; os seus 130 quartos teem todos gabinete de *toilette* com agua quente e fria, *water-closet*, e o gabinete de *toilette* dos quartos maiores tem tambem uma banheira privativa, sendo todos construidos segundo um tipo hygienico, altos, espacosos e com amplas janellas. Vastas galerias, salas bem mobitadas e elegantes, podem receber toda a clientela do hotel.

Emfim, os serviços geraes são prestados com o maximo esmero; o aquecimento faz-se pelo vapor, em baixa pressão; a illuminação pela electricidade; um ascensor conduz a todos os andares; os hóspedes teem ás ordens telegrapho, telephone, etc., etc.... Amplas varandas e terraços permitem o descanso ao ar livre, perante o deslumbrante panorama da *Cerdagne*.

J. B.



## BORDOADAS DE CEGO

Do Sr. Eduardo Coelho recebemos uma longa contestação ás annotações, que sob o mesmo titulo acima aqui foram feitas á sua epistola a M. Noblemaire, publicada no *Diario de Noticias*. Não estão nos habitos da *Gazeta*, nem cabem na estreiteza do espaço de que dispomos, discussões que mais interessam o amor proprio dos contendores do que esclarecem o publico. Sentimos pois não poder inserir a extensa carta do Sr. Coelho, que alias não traz para o esclarecimento do assumpto factos novos dignos de menção.

## O Canal do Panamá e as suas consequencias económicas

Estando proxima a abertura d'esta nova grande via maritima internacional, que ha-de ser o canal do Panamá, abertura que se esperava no meado do proximo anno de 1914, e que se sabe, agora, só poderá effectuar-se no fim do anno, julgamos util resumir um excellente artigo do Sr. Leonardo Fea, publicado na *Rassegna Nazionale*, do 1.º do passado julho, aproveitando o resumo já feito pela *Rassegna dei Lavori pubblici e delle Strade ferrate*, periodicos ambos de Roma:

«Calaremos por completo tudo quanto respeite aos precedentes historicos do Canal: as primeiras iniciativas que nos reportariam á epocha da dominação hespanhola, o vigoroso impulso dado á ideia da perforação do isthmo do Panamá por Fernando de Lesseps, a rivalidade com os Estados Unidos, a constituição da companhia internacional para a construcção do canal, o inicio dos trabalhos effectuado em 1882, as enormes dificuldades sanitarias, technicas e por ultimo financeiras com que se debateu a companhia e que se aplanaram em 1889 com o tão famoso *crack*, que devorou parte consideravel da fortuna mobiliaria da França, factos todos que estão bem presentes á memoria universal. Recordemos unicamente que no momento da fallencia, em vez da despesa prevista de 1.540 milhões de francos, estava-se com a quarta parte do trabalho feito, e com a já effectuada despesa de 1.940 milhões.

Em 1904, apôs cinco annos de suspensão de trabalhos, consegue-se organizar uma *Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá*, com um capital de cerca de 65 milhões, a qual deveria reparar as obras anteriormente effectuadas, reembolsar os credores da primitiva companhia em 50% do capital adeantado, e continuar com os trabalhos; mas, com quanto modificado o projecto, e substituida a ideia de um canal de nível, pela de um canal com represas ou eclusas, muito mais barato, e havendo os trabalhos seguido com sufficiente actividade até 1899, era sempre muito palpavel a desproporcionalidade entre os meios disponiveis e o fim em vista, por forma que fosse dado contar com a resistencia da companhia, até á inauguração da obra, tanto mais que os Estados Unidos, que de começo haviam manifestado um certo desinteresse, depois das dificuldades soffridas na sua mobilização naval, por occasião da guerra com a Hespanha, pensaram por fim em nomear uma comissão incumbida de reemprender o exame de toda a questão, e entendiam-se com a Inglaterra para ficarem auctorizados a construirem um canal entre o Atlântico e o Pacifico, por sua conta directa e imediata, e tambem com a nova Companhia do Panamá, afim de d'ella alcançarem o resgate da concessão.

Em 1902 os Estados Unidos obtinham o almejado accordo com a Inglaterra, e, a 28 de junho do mesmo anno, um voto do Congresso, fundado nas conclusões da comissão supra-mentionada, que eram todas favoraveis á preferencia pelo canal do Panamá, e auctorizando esse voto o Presidente a comprar todas as plantas e obras já effectuadas, e a tratar com a Columbia, cujo territorio o canal atravessa, ácerca do estado juridico do mesmo, que deveria ficar sob a alta fiscalização dos Estados Unidos.

Estão presentes á memoria de todos as dificuldades sugeridas pelo governo columbiano, e logo apôs a farça da revolução separatista, a constituição, a 3 de novembro de 1903, do Panamá em republica independente, e o tractado de 19 de novembro do mesmo anno, em virtude do qual uma zona de 8 kilometros para ambos os lados do canal, com excepção das cidades de Colombo e de Panamá, ficava ás ordens de um governador nomeado pelos Esta-

dos-Únidos, sem intervenção nem fiscalização nenhuma do governo da república recentemente creada.

Com a opção definitiva do canal com eclusas, e fixado o projecto uma vez por todas, recomeçaram, em 1907, as obras, confiadas então á direcção da Engenharia Militar Americana, tendo á frente o coronel Goethals, nomeado com plenos poderes de governador autocrata da *Canal-Zone*.

O canal, partindo do Atlântico em Simon, perto de Colombo, atravessa 15 kilómetros, depois a serra Quebracha e entra em Gatun pelo valle do rio Chagres, que acompanha durante 45 kilómetros, passando a seguir ao valle do Bispo, onde tem um percurso de 15 kilómetros. Entrando na vertente do Pacífico, segue constantemente o valle do rio Grande, durante 16 kilómetros, e alcança o oceano em Balbôa, perto do Panamá. A extensão total do canal é de cerca de 93 kilómetros; e a largura varia-lhe entre um maximo de 300 e um minimo de 90 metros.

Os maiores problemas a resolver, eram: o talho do nó montanhoso de Culebra, e a regulação das marés. O talho de Culebra tem 15 kilómetros de comprimento, e se o canal houvesse sido construído de nível, segundo o projecto primitivo, importaria isso a excavação e remoção de cerca de 200 milhões de metros cúbicos de terra e pedra, na proximidade de uma queda d'água da altura de 150 metros, e com o imminente perigo de desmoronamentos, os quaes ainda assim se não evitaram de todo, nem com a elevação do leito do canal, no seu maximo de 26 metros acima do nível do mar. O aproveitamento do rio Chagres obteve-se transmutando-lhe o leito no de um grande lago artificial, que se ficou chamando de Gatun, para o que foi necessário interceptar o valle com um grande dique de 230 metros de comprimento, 35 de altura e 640 de espessura, uma como verdadeira montanha artificial, formada com as matérias extraídas no corte de Culebra.

O canal com eclusas resolve, sem necessidade d'outro expediente, o problema da regulação das marés, que teria sido de capital importância n'um canal de nível, por quanto, ao passo que no Atlântico não atingem 80 centímetros de altura, ultrapassam elas no Pacífico 6,5, e uma violentíssima corrente se desenvolveria no canal no sentido oeste-leste.

As consequencias da abertura da nova grande via marítima internacional podem ser consideradas sob o duplo ponto de vista: político e comercial. Do ponto de vista político não ha dúvida que o canal do Panamá, aberto em território posto sob a suzerania dos Estados-Únidos, assinala a conquista definitiva da hegemonia dos Estados-Únidos norte-americanos sobre todos os Estados das Américas central e meridional, e da raça anglo-saxonia americanizada sobre a latina das antigas colônias hespanholas e portuguezas. Tambem é indubitável que foi um grande prejuízo moral para a Europa o ter tão gigantesca empresa passado das suas mãos para as dos Americanos, e não haverá quem não distinga a grande previdencia de Napoleão III ao tentar a conquista do Mexico, malograda pela rivalidade dos seus aliados e pela curteza de vistos dos seus adversários internos. E sem frisar que os Estados-Únidos verão a sua potencia naval enormemente acrescida, não tanto pela facilidade que lhes assiste de fortificarem as margens do canal, como pela rápida conjuncão que possam operar das suas esquadras em ambos os oceanos.

Quanto ao ponto de vista comercial, melhor do que grandes phrases podem fallar os algarismos que abaixo inserimos, e pelos quaes se pôde deduzir que o canal do Panamá activará essencialmente a vida comercial do Chile, do Peru, do Equador, da California e da Columbia, que se avizinhão immenso dos centros principaes de cultura (Europa e Nova-Inglaterra) e que irão aumentar as importações dos Estados-Únidos n'estes paizes, no Japão e na China, ao passo que o commercio europeu sómente

virá a lucrar pelo que respeita ao trânsito com as costas americanas do Pacífico.

Distância em milhas

	Via Panamá	Via Magalhães	Via Suez
Liverpool — S. Francisco.	7.810	13.481	15.511
» — Valparaíso....	7.180	8.718	17.779
» — Melbourne....	12.445	12.777	10.972
» — Yokoama....	12.245	16.527	11.037
» — Hong-Kong...	13.759	16.879	9.578
» — Manilla .....	13.916	16.330	9.453
» — Singapura....	15.230	15.709	8.134
Nova-York — S. Francisco ..	5.260	13.105	—
» — Callao .....	3.360	9.567	—
» — Valparaíso....	4.634	8.342	—
» — Melbourne....	9.895	12.401	12.899
» — Yokoama....	9.695	15.151	12.964
» — Hong-Kong...	11.209	16.503	11.515
» — Manilla .....	11.366	15.954	11.389
» — Singapura....	12.680	15.333	11.061



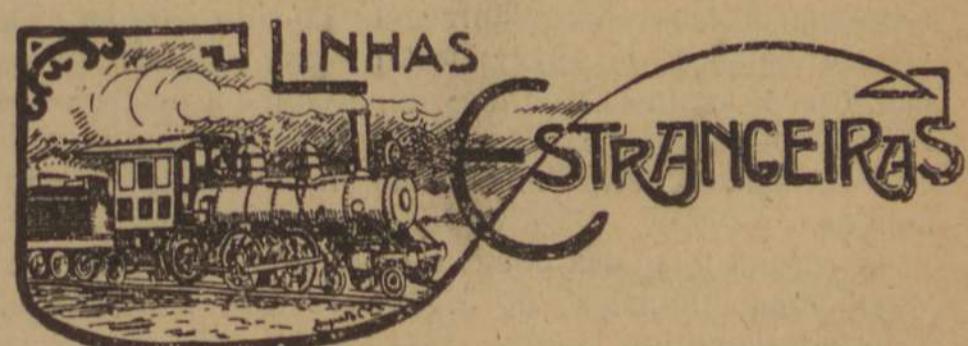
**Portalegre.** — Foi nomeada uma comissão constituída pelos Srs. engenheiro inspector Aguilar Teixeira Cardoso, engenheiro chefe de 1.ª classe Antonio José de Albuquerque do Amaral Cardoso e engenheiro chefe de 2.ª classe Antonio da Conceição Parreira, afim de proceder á avaliação dos estudos e trabalhos já feitos, d'esta linha ferrea.

**Quelimane.** — Vae ser contractado um engenheiro competente em assumptos ferro-viarios, para proceder á construcção d'este caminho de ferro.

**Moambo a Chiaiani.** — Já começou a construcção d'este caminho de ferro, melhoramento de grande utilidade commercial e economica. Vae esta linha servir a grande fabrica de assucar estabelecida em Chiaiani.

**Lourenço Marques.** — Já foi resolvido que fosse construída a doca secca junto á concessão Lingham, em vez de o ser no local designado pelo projecto para as instalações do porto e do caminho de ferro.

Pensa-se tambem em mudar do kilometro 2 para o kilometro 5 a estação de formação e de expedição dos comboios. Com esta alteração ficam desaproveitadas as importantes instalações já feitas ao kilometro 2 e entre elles a do edificio da estação.



**França**

Vae ser inaugurada uma nova linha no metropolitano de Paris. A nova secção, que mede 4.500 metros de extensão, e que terá desde já oito estações (praça Beaugrenelle, rua do Commercio, avenida de La Motte-Picquet, Campo-de-Marte, Escola Militar, boulevard de La Tour-Maubourg, Magdalena, Ópera) dará correspondencia: na estação La Motte-Picquet com a linha Estrella-Italia-

Estação do Norte, na estação da Magdalena com o Norte-Sul, na estação da Opera com a linha praça Gambetta-Porta-de-Champerret e com a linha Opera-Pré-Saint-Gervais-La Villette.

Está aberta á circulação desde 13 do mez passado.

#### Russia

Projecta-se a construcção de um novo caminho de ferro transiberiano, ao sul do já existente e a este mais ou menos paralelo.

O novo traçado irá de Orenburgo a Akmolinsk e a Semipalatinsk, para descer em seguida ao sul a apanhar Taschkent, ou pelo occidente do lago Balkach (menos oneroso) ou pelo oriente do mesmo lago.

A Direcção dos caminhos de ferro, de acordo com a orientação das auctoridades militares, pensa em continuar mais tarde esta linha Orenburgo-Semipalatinsk, para o oriente, pelo sul dos montes Altai e paralelamente a estes, para penetrar no coração da Mongolia exterior, cerca de Urga.

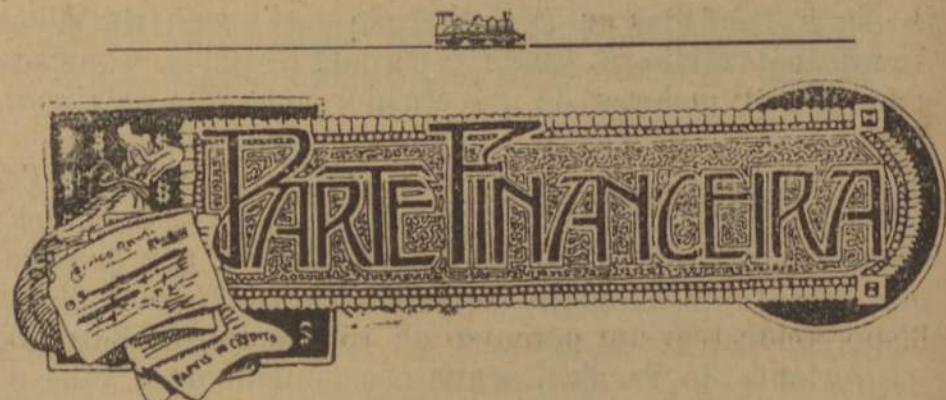
#### Estados Unidos

A Companhia do caminho de ferro Chicago-Nord-Western creou um novo trem directo entre Chicago e S. Francisco, exclusivamente formado com vagões de aço; o trajecto deveria effectuar-se em 64 horas e 30 m.nutos, attingindo assim o despique (*record*) da velocidade.

De facto, o calculo fôra bem feito, e o primeiro comboio gastou 68 horas. E' o unico que não contem senão vagões de luxo (*palace-cars*).

Tem salas de banho e de cabelleireiro, creadas de quarto e creados para os viajantes de ambos os sexos, estenographos e datylographos, iluminação e ventilação electricas, aquecimento pelo vapor, limpeza pelo vacuo, bibliotheca, etc, etc.

vo de 24:206\$854 réis, ao que a Direcção propõe a seguinte applicação: para fundo de reserva 1:210\$350 réis e lucros a distribuir, 22:996\$504 réis com o que o Conselho fiscal, no seu parecer, diz estar de acordo.



#### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 31 de Julho de 1913.

Persegue-nos a fatalidade da falta, já não diremos de patriotismo, porque n'estes tempos de insanía que vão correndo, já nem a palavra «patria» faz pulsar de orgulho ou esfluviar de amor, corações embrutecidos; mas falta de juizo, é o termo, em certos elementos de desordem que existem no paiz, e que, apesar das energicas providencias governamentaes, o põem em continuo sobre-salto.

Ao louco movimento de 27 de Abril succediam-se os desgraçados factos de 10 de Junho que enluctaram, para sempre, esta data tão sympathica; agora, os da ultima semana, e que só demonstram a permanencia de um estado moral doentio, n'uma parte da familia portugueza, doença que, todos os dias se vê, não é facil de debellar.

Sem nos intromettermos na politica, á qual tornamos responsável de todas as nossas desgraças, não deixaremos de consignar a nossa convicção de que foram arrojadas demais as propagandas demagogicas que se fizeram e se teem continuado, sendo difícil agora destruir, em mentes mal preparadas, os germens nocivos que essa propaganda n'elles fez desenvolver.

Este estado de sobresalto dos espiritos é o mais prejudicial para o paiz, e com elle se prejudicam as proprias classes proletarias em que estas revoltas se manifestam.

O que nos vale é que a grande maioria do povo, isolada de suggestões, trabalha e acompanha o movimento economico que, tudo nos promette, vae melhorando, porque o paiz tem recursos para viver desafogadamente, quando a paz entre em todos os espiritos e se produzam os efeitos de leis economicas de que hão de resultar beneficios geraes.

A ultima nota da dívida fluctuante publicada no «Diario» alcança a 31 de maio, e a sua comparação com os annos anteriores, em fim do anno economico, é a seguinte :

	INTERNA	EXTERNA	TOTAL
	Contos	Contos	Contos
30 de junho de 1910 —	70:407	11:651	82:058
30 de junho de 1911 —	70:807	11:660	82:468
30 de junho de 1912 —	77:688	11:363	89:052
31 de maio de 1913 —	86:300	4:996	91:296

Pelo que se vê diminuiu consideravelmente, nos ultimos 11 meses, a dívida externa, mas aumentou a interna mais desproporcionalmente, de forma a dar, no total, um excesso de 2.214 contos.

Não trazem estas notas por companhia, esclarecimentos que nos habilitem a julgar como se conseguiu este resultado.

Se, pois, essas verbas com efeito, significam que devemos menos no estrangeiro, bom é isso, e de tal resultado temos que lisonjear-nos, como Portuguezes.

Foram resgatadas no dia 21 da mão dos credores as 72.718 obrigações da Companhia Real que estavam empenhadas em virtude de um contracto de empréstimo, renovado em 1909, 1910 e 1911, na importancia de 21 milhões de francos, contracto efectuado pelo Banco de Portugal, em relações com casas bancarias nacionaes e extranjeiras, como, por exemplo, a casa Henry Burnay, Banco Lisboa & Açores, Sociedade Torlades, Banque de l'Union Parisienne, etc., estando, pela ultima, ligado a esta operação o *Comptoir National d'Escompte*. A este foi agora pago o resgate.

Assim se livrou o paiz de um encargo que era hoje de 115.500 francos, a  $5\frac{1}{2}\%$ , ou mais de 230 contos, e já fôra na primitiva, de  $6\%$  tendo depois sido reformado a  $5\frac{3}{4}\%$  por cento.

A Junta do Credito Publico recomeçou as suas concursos semanais arrematando no 1.º em 15 do corrente, 25.000 libras ao preço de 5.231,6 ( $45\frac{7}{8}\%$ ). No segundo concurso, em 22, a Junta resolveu não aceitar as propostas pelo preço exagerado pedido pelos vendedores.

## Institutos de cegos no Porto

Recebemos o Relatorio d'este Instituto, que, como se diz no frontispicio, é o unico na circunscripção do Norte. E' seu director o nosso dilecto amigo Sr. Miguel Motta, que com o mais acrisolado zelo se lhe tem dedicado.

Os resultados colhidos n'este instituto modelar são muito satisfactorios, como pessoalmente alli presenciamos ha pouco o exemplo; no capitulo instrucção, foram coroados do melhor exito os exames feitos pelos educandos. Indo a exame do primeiro grau, na Eschola Parochial do Bomfim, cinco alumnos do Instituto, dois ficaram aprovados com distincção, e os outros *nemine*. Todos os alumnos se apresentaram muito bem, e superiormente habilitados, causando admiração a maneira prompta e intelligente como responderam a todas as perguntas. As provas escriptas foram feitas á machina de escrever devidamente. A gymnastica sueca, e outros exercícios physicos ou esportivos tambem são cuidadosamente feitos n'este estabelecimento.

Parabens, pois, ao incansavel director, a quem por esta occasião endereçamos o nosso agradecimento pela maneira como alli recebeu a nossa visita.

## Companhia do Porto á Povoa e Famalicão

O relatorio d'esta Companhia respeitante ao anno de 1912, mostra que a situação melhorou consideravelmente nos dois ultimos annos, apresentando-se o passivo exigivel do balanço de 1912 por tal forma reduzido que, se não fossem algumas reformas importantes e inadiaveis da linha, poderia começar-se a amortização das contas de lucros suspensos, sem necessidade de recorrer a suprimentos.

A receita total das linhas foi de 169:447\$816 réis, havendo uma diminuição de 5:434\$576 réis, relativamente á do anno anterior.

As despesas da exploração importaram em 120:424\$702 réis, ou menos 4:889\$738 réis, comparadas com as do anno de 1911, e a baixa seria apreciavel se não fosse o agravamento do preço do carvão, que em 1911 ficou em media a 6\$706 e em 1912 a 7\$250 réis.

A conta de lucros e perdas apresenta um saldo positivo

No concurso d'hoje, porém, teve que adjudicar uma parte do fornecimento, tomando tres lotes de 5.000 libras a  $45 \frac{1}{2}$ , 5\$274,7,  $45 \frac{15}{32}$ , 5\$278,3 e  $45 \frac{7}{16}$ , 5\$281,9.

Como por aqui se vê, os cambios manifestaram-se com certa firmeza, para o que alguma coisa terá concorrido o estado de excitação do paiz, porque a vinda de cambiaes do Brasil tem aumentado, o anno agricola, apesar dos ultimos calores terem queimado as searas, dá lisonjeiras esperanças, a questão balkanica tende a resolver-se e portanto razão havia para melhoria.

\*  
As libras ficaram hoje a 5\$24 e 5\$27 e o Rio Londres a  $16 \frac{5}{32}$  ou reis fracos 14\$854.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	45 $\frac{1}{2}$	45 $\frac{3}{8}$	46	45 $\frac{1}{8}$
" 90 d/v.....	46	—	46 $\frac{5}{8}$	—
Paris cheque.....	626	629	619	622
Berlim "	257 $\frac{1}{2}$	258 $\frac{1}{2}$	254 $\frac{1}{2}$	255 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque.....	433 $\frac{1}{2}$	435 $\frac{1}{2}$	429	431
Madrid cheque .....	960	970	950	960

## Cotações nas bolsas portugueza e extranjeiras

Bolsas e títulos	JULHO														
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31	
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	—	38,90	38,95	38,95	39,05	39,05	39,10	39,15	—	—	39,10	—	39,10	39,55	
Dívida Interna 3% coupon.....	38,85	38,90	38,90	38,95	39	39	39,05	39,20	—	39,10	—	39,10	39,10	39,10	
" 4% 1888, c/premios.....	20\$40	—	20\$40	20\$35	—	—	—	20\$40	20\$35	20\$35	20\$40	—	—	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ % 1888/9.....	a 56\$00	a 56\$00	—	—	c 55\$50	c 55\$50	a 56\$30	c 55\$70	—	c 55\$50	c 55\$70	c 55\$50	a 56\$00	a 56\$50	
" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	50\$00	—	—	—	—	50\$00	
" 3 % 1905 c/premios.....	—	—	9\$00	—	—	—	a 9\$05	—	—	—	9\$00	9\$00	9\$00	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ % 1905, (C.º de F.º Est).....	c 80\$00	—	—	—	—	—	c 81\$00	—	—	c 81\$50	—	—	c 82\$00	—	
" 5 % 1909, ob. (C.º de F.º Est).....	—	—	c 79\$00	—	—	—	—	—	c 79\$50	—	—	—	—	c 80\$00	
Externa 3% coupon 1.ª série.....	65\$60	65\$70	65\$80	65\$90	65\$90	66\$00	66\$20	66\$20	66\$10	66\$10	66\$10	66\$00	—	—	
" 3 % 2.ª série.....	—	65\$00	—	—	68\$20	—	—	68\$70	68\$70	—	—	—	—	—	
" 3 % 3.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68\$70	—	—	68\$70	
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal.....	—	154\$50	—	155\$00	—	155\$00	154\$80	155\$00	—	—	—	154\$90	155\$00	—	
" Comercial de Lisboa.....	—	133\$500	—	134\$000	134\$000	—	—	—	—	134\$500	—	134\$500	—	—	
" Nacional Ultramarino.....	—	—	100\$000	—	100\$000	—	—	—	—	—	—	—	100\$000	—	
" Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107\$00	—	
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	59\$00	—	—	—	59\$00	—	
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon.....	72\$60	—	73\$00	—	73\$00	73\$00	—	73\$50	—	—	73\$00	—	72\$70	72\$70	
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	58\$90	—	58\$90	—	58\$90	58\$90	a 58\$90	58\$90	—	58\$90	58\$90	58\$90	58\$80	58\$80	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	85\$70	—	86\$00	86\$00	86\$00	86\$00	—	85\$80	—	—	85\$80	—	—	86\$20	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	62\$40	—	62\$40	—	—	—	—	—	—	63\$50	—	—	—	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	47\$80	47\$80	47\$80	47\$40	—	—	—	—	47\$90	—	47\$80	—	47\$90	47\$80	
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	16\$30	—	16\$40	—	16\$40	16\$40	—	16\$40	
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90\$00	—	—	—	
Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	71\$60	—	71\$60	—	—	—	—	—	—	71\$60	—	—	71\$60	—	
Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	89\$50	—	—	—	—	—	—	—	80\$00	80\$00	80\$00	—	
" 5 %.....	89\$50	—	89\$50	—	79\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 $\frac{1}{2}$ %.....	79\$60	—	—	—	—	—	—	—	62,60	—	—	—	—	—	
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Cáceres-Portugal.....	30	—	—	—	30	29,50	30	—	—	—	29	29	29	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	435	433	435	434	433	435,50	—	—	—	—	—	—	—	
Andaluzes.....	—	300	299	298	—	297,50	297	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	298	300	304	304	301	302	305	303	303	305	308	307	307	—	
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	—	229	—	—	229	—	228	—	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta.....	276	278	—	—	—	272	277	279	276	273	277	273	273	—	
Madrid-Cáceres-Portugal.....	—	—	—	169	—	170	—	169	—	—	168	166	166	—	
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—	
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa.....	83,81	—	—	—	83,81	—	—	83,67	83,81	—	—	—	83,68	—	

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					

## Maneira prática de descobrir as ondas hertzianas

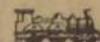
O Sr. Leithauser acaba de descobrir que uma chamma pôde desempenhar perfeitamente o papel de delatriz das ondas radiotelegraphicais, funcionando, segundo parece, como pilha, dependendo a direcção da corrente produzida pela combinação da chamma com os electrodos, da diferença de temperatura das peças de metal, e advertindo que ambos os electrodos devem estar aquecidos ao rubro.

Para obter este resultado, o Sr. Leithauser coloca no extremo do emissor uma bobine de inducção que produz uma faísca de 5 milímetros, e um fio de antenas de 1<sup>m</sup>,5 de comprimento, e no extremo receptor, à distancia de 18 metros, põe uma antenna em ligação com um electrodo posto dentro da chamma de uma lampada de Bunsen, ficando o segundo electrodo em ligação com a terra.

O primeiro electrodo consiste n'uma capsula de platina aquecida ao rubro pela chamma, afim de fundir-se o carbonato de potassio que contem. O outro electrodo é um arame de cobre de 1 milímetro, colocado horizontalmente à distancia de 2 a 4 milímetros do primeiro. De cada electrodo partem os fios de um telephone, ou, em certos casos, de um galvanometro.

De cada vez que passa uma onda, ouve-se um ruido no telephone.

A corrente no telephone parece causada pela chamma, que faz as vezes de um rectificador de corrente.



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 7 de Junho de 1913.**

(Continuação)

### Mercadorias em pequena velocidade

Os mappas estatisticos n.<sup>o</sup> 31 e 32 conteem os numeros sobre o trafego em pequena velocidade.

O quadro seguinte mostra as receitas e a tonelagem nos dez ultimos annos:

Annos	Tonelagem Número de toneladas	Produto líquido de impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno precedente
1903	1.353.712	2.535.306\$588	+ 197.236\$700
1904	1.404.689	2.646.093\$544	+ 110.786\$956
1905	1.402.962	2.623.198\$223	- 22.895\$321
1906	1.489.886	2.820.024\$021	+ 196.825\$798
1907	1.512.949	2.847.283\$145	+ 27.259\$124
1908	1.574.136	2.832.254\$910	- 15.028\$235
1909	1.671.199	2.995.530\$785	+ 163.275\$875
1910	1.795.031	3.188.055\$965	+ 192.525\$180
1911	1.760.938	3.070.190\$211	- 117.865\$754
1912	1.868.950	3.384.622\$400	+ 314.432\$189

Examinando-se o mappa n.<sup>o</sup> 31 notar-se-ha que os principaes aumentos resultam:

de vinhos.....	72.644\$448
de materiaes de construcção.....	56.497\$534
de forragens.....	43.481\$274
de taras vazias.....	37.491\$606
de legumes.....	30.729\$828
de carvão.....	24.217\$557
de gado.....	24.225\$536

e as principaes diminuições são:

de cereaes.....	46.074\$331
e objectos manufacturados.....	10.365\$321

As colheitas de 1912 foram pouco favoraveis; a falta de forragens n'uma parte do paiz deu causa ao transportes de palha; pelo contrario os transportes de cereaes foram menos importantes. Os transportes de vinho tiveram notavel aumento assim como os materiaes de construcção, comprehendidos os toros para minas.

Com relação a estes ultimos transportes deve dizer-se que o aumento não compensou ainda a diminuição de 1911.

Do mesmo modo o aumento da receita pelos transportes de carvão apenas compensou, com ligeiro accrescimo, a reducção havida em 1911.

Eis a comparação dos elementos principaes do trafego das mercadorias de pequena velocidade em 1911 e 1912:

Percorso medio de tonelada.....	140,3 Km.	139,4 Km.
Receita líquida por tonelada.....	1\$912 réis	1\$973 réis
Receita líquida por tonelada e kilometro	13,62 "	14,15 "

A densidade do trafego de pequena velocidade eleva-se a 201:670 toneladas, algarismo que não é ainda muito elevado.

### Observações especiaes sobre o trafego internacional

O trafego com a Hespanha (Mappa n.<sup>o</sup> 34) teve um aumento de 44:853\$730 réis, sendo:

por Valencia de Alcantara.....	20:523\$068 réis
por Badajoz.....	24:330\$662 "

Pela fronteira de Valencia de Alcantara concorreram para o aumento os passageiros, a grande e a pequena velocidade, mas especialmente a grande velocidade. Pela fronteira de Badajoz é quasi a pequena velocidade que dá o accrescimo; os passageiros pouco deram.

### Trafego entre Portugal, Hespanha e França

Conserva-se estacionario este trafego, apesar dos esforços feitos para o desenvolver, por motivo da reducção relativamente importante (842 toneladas) dos minérios de Belmonte e Sabugal, da linha da Beira Baixa, expedidos para França.

E' sabido que a diferença de largura das vias francesas e hespanholas obrigavam até hoje ao trasbordo das mercadorias na fronteira hespanhola. Ha alguns annos na fronteira russo-alemã começaram a empregar-se os vagões chamados de eixos intermutáveis, susceptiveis, esses vagões, de se lhe applicarem eixos de dois tipos correspondentes á largura das vias nas fronteiras.

O mesmo sistema se applicou na fronteira franco-hespanhola. Ha pouco tempo entraram em serviço entre Paris e Lisboa vagões com eixos d'aquelle sistema. Esses vagões, alfandegados em Paris, são abertos em Lisboa, ou reciprocamente, o que faz ganhar cerca de 4 dias de viagem.

A applicação d'estes vagões tem encontrado dificuldades, especialmente pelo que respeita aos regulamentos fiscaes extranjeiros, exforgando-se as linhas interessadas em vencer essas dificuldades. As Companhias que concorrem no trafego entre Portugal, Hespanha e França, teem designados os comboios em que estes vagões devem circular, tendo grande importancia a velocidade dos transportes para o desenvolvimento d'este trafego especial.

Os quadros seguintes mostram os resultados do trafego de Portugal, Hespanha e França:

### Trafego directo com França

Designação	1912		1911		Diferença em 1912 sobre 1911	
	a mais	a menos	a mais	a menos	a mais	a menos
Passageiros (Número.....	6.928		6.049		909	
Receita.....	24.138\$063		24.028\$211		109\$852	
Mercadorias—Receita...	11:749\$476		12:408\$371		—	658\$895

### Mercadorias transportadas em grande e pequena velocidade—Portugal, Hespanha e França

Mercado rias	Peso em toneladas					
	Provenientes da França		Destinadas a França		Total	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Grande ve- locidade..	209,9	207,7	21,4	27,9	231,3	235,6
Peq. ve- locidade..	2.466,3	2.322,5	532,6	1.291,0	2.998,9	3.613,5
Totaes..	2.676,2	2.530,2	554,0	1.318,9	3.230,2	3.849,1
						614,9

### Produto em réis

Grande ve- locidade.	2:986\$953	2:969\$315	482\$041	656\$478	3:468\$994	3:625\$793	156\$799
Peq. ve- locidade..	7:219\$573	5:993\$613	1.060\$909	2:788\$965	8:280\$482	8:782\$578	502\$096
Totaes..	10:206\$529	8:962\$928	1.542\$950	3:445\$443	11:749\$476	12:408\$371	658\$895

(Continua)

# ARREMATAÇÕES

## Caminhos de Ferro do Estado

### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

#### Caminho de ferro da Regua a Chaves—Lanço de Vidaço a Chaves

Emprizada R—Extensão 8:820 metros

Construção de terraplenagens, serventias e obras de arte entre perfis 34 do quilometro 1 e 25 do quilometro 10, 1.ª parte—Vidaço a Moure

No dia 5 de Agosto de 1913, pela 1 hora da tarde, se hár-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede, n'esta cidade, ao concurso público para a adjudicação da emprizada de construção acima referida.

O deposito provisório, para ser admittido como licitante, será de 1:552\$000 reis, e poderá ser feito, até as 3 horas da tarde da vespere do concurso, nas thesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5% do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do receipto do deposito provisório e do atestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 14 horas, da manhã ás 3 da tarde, no serviço de via e obras d'esta direcção, em Campanhã, e, em Lisboa, na direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

#### Construção da linha do Sado

No dia 6 de Agosto de 1913, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se hár-de proceder à arrematação da emprizada de 50.000 metros quadrados de pedra britada para balastro, para a linha do Sado.

A base de licitação é de 2.000\$ e o deposito provisório de 500\$.

O concorrente, a quem a adjudicação for feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O deposito provisório deve ser feito, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás quinze horas do dia 5 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, e nas secretarias da 2.ª e 3.ª Secção de Construção, em Grandola, onde podem ser examinados, todos os dias utes, das dez ás dezaseis horas.

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

#### Tarefa n.º 144

#### Fornecimento de 20.000 travessas de pinho rectangulares com as dimensões de 2,80 X 0,26 X 0,14

Depositio provisório para cada lote 100\$00

No dia 4 de Agosto proximo pelas duas horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 2 (dois) lotes de travessas de pinho rectangulares composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões de 2,80 X 0,26 X 0,14.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou dois lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em.... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses.... lotes de travessas de pinho rectangulares composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2,80 X 0,26 X 0,14 pelo preço de..... cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição Central de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel)

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B.—Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

#### Tarefa n.º 145 Fornecimento de 160.000 travessas de pinho normaes

Depositio provisório para cada lote 100\$00

No dia 4 de Agosto proximo pelas duas horas da tarde na estação Central de Lisboa-Rocio, perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 16 (dezaseis) lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas normaes.

As propostas que poderão ser feitas para um ou mais lotes serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em.... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses.... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2,80 X 0,26 X 0,14 pelo preço de.... cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição de Via e Obras e das quais tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel)

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B.—Esta Companhia não concede passes aos fornecedores.

### Leilão

Em 13 d'Agosto proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113 da tarifa geral, proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 13 de Junho de 1913, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-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 12 do referido mez d'Agosto inclusive, das 10 ás 16 horas.

N.º 52.998, de Braga a Mogofores 3 caixas de garrafas vazias, com 145 kgr, a António Amaral; 16.953, de Vallado a Alcantara T., 2 vagões faxina, com 16.720, a Humberto Bottino; 65.508, de Rio Tinto a Caxarias, 1 barril de vinho, com 33, a A. Fins; 69.008, de Lisboa P. a Villa Franca, 40 peças de madeira em bruto, com 2064 a J. Ferreira & Companhia; 11.151, de Porto Alfandega a Torres Novas, 10 cacos vazios, com 1000, a Joaquim Gonçalves Monteiro; 347, de Bouro a Alcantara-mar, 1 vagão com toros de pinho, com 10.500 a Manuel Christino; 1784, de Assumar a Lisboa P. 1 caixote com vidraça, com 76, a Joaquim Vaz Pinheiro; 46.143, de Santarem a Lisboa P. 1 rolo de corda de linho, com 57, a Cruz & Sobrinho; 3410, de Belmonte a Lisboa P. 1 mala com diversidades, com 33, a Aurora Cadete; 9173, de Porto-Campanhã a Oliveira do Bairro, 3 sacos com sacos vazios, com 85, a Manuel de Mello.

### FREIOS DE VACUO

Gebrüder Hardy desejam vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhes foi concedido pela patente N.º 7.452, para «embolo para cilindros de freios de vacuo».

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

### ANIMATOGRAPHOS

**Olympia.**—Rua dos Condes. Sessões todas as noites. Salão de concertos e cinematographo. Todas as noites soirées elegantes. Às quintas, matinées-rose com programmas escolhidos de canto, concerto e «films». Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

**Trindade.**—Salão de Concertos e Cinematographo.—Terças e sextas, Soirées-concertos.—Quartas e sabbados, Soirées da Moda. Os melhores concertos de Lisboa.

## AGENDA DO VIADANTE

**BILBAO** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacarra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.ª

**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel-Grande Hotel do Elevador-Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz elétrica. 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 província, de inexcusaveis comodidades e asseio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

**LISBOA** **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.ºs 4, 5, 6, e 7.

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primo servico de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 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 meilleur 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.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuvado Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1913

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-R.		Porto	Espinho	Porto		Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
7 17	8 45	5 30	6 37	10 13	10 57	9 1	9 45	12 41	1 33	4 30	4 15	6 40	1 50
8 35	9 46	7 5	8 6	11 45	12 28	10 43	11 27	o 1 58	2 53	12 40	11	6 40	
b 9 19	9 59	7 55	8 58	12 45	1 29	12 28	1 11	4 14	5 9	9 10	3 15	6 55	1 50
11	12 6	a 8 28	9 6	1 45	2 31	1 30	2 23	g 5 3	6 1	11 10	12 7		
a 12 25	1 1	9 23	10 26	c 5 8	5 39	5 10	5 50	10 29	11 18				
12 58	2 5	a 10 18	10 54	5 35	6 23	6 42	7 29						
b 2 23	3 15	11 21	12 18	7 8	7 45	7 57	8 37						
3 4	4 9	b 1 15	1 56	7 47	8 28	8 50	9 34						
b 4 8	4 50	1 22	2 22	9 7	9 47	9 53	10 36						
a 5 15	5 51	3 19	4 20	10 36	11 19	10 42	11 25						
5 27	6 33	b 4 14	4 53	11 53	12 38	11 38	12 18						
b 6 12	6 55	a 5 5	5 42	1 18	2 2	—	—						
b 7 1	7 48	6 12	7 15										
7 30	8 36	a 6 3	6 37										
9	10 11	7 28	8 29										
b 10 24	11 9	8 2	9 44										
11 40	12 43	b 9 27	10 7										
b 12 40	1 22	10 33	11 35										
1	2 10	b 11 21	12										
Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.													
C. Sodré													
Cascaes													
C. Sodré													
6	7 8	5 24	6 30										
d 7 15	8 6	6 25	7 31										
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7										
d 8 20	2 32	12 53	1 23										
3 43	4 15	2 53	3 21										
6 25	6 56	4 55	5 27										
7 55	8 34	5 46	6 23										
—	10 1	10 28	—										
Mais os de Cintra excepto os a													
Lisboa-R.													
Queluz													
Lisboa-R.													
10 5	10 36	9 1	9 37										
11 58	12 31	10 51	11 19										
2	2 32	12 53	1 23										
3 43	4 15	2 53	3 21										
6 25	6 56	4 55	5 27										
7 55	8 34	5 46	6 23										
—	10 1	10 28	—										
Mais os de Cintra excepto os a													
Lisboa-R.													
Pampilhosa													
Lisboa-R.													
a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris										
(AParis)	8 54	12 16	10 52										
Lisboa-R.													
Entrone.													
7 25	11 28	7 20	11 5										
8 5	11 38	4 55	8 17										
Lisboa-P.													
V. Franca													
Lisboa-P.													
6 56	8 7	—	—										
Mais os de Cintra excepto os a													
Lisboa-R.													

# AVISO AO PUBLICO

## 4.º ADITAMENTO Á

## CLASSIFICAÇÃO GERAL

E

## 1.º ADITAMENTO ÁS

### Tarifas especiaes internas n.º 7, 10 e II de pequena velocidade

A partir de 25 de Julho de 1913 são substituídas as rubricas «Chicoria (raiz de) em bruto» e «Raiz de chicoria em bruto», que se acham expressas na Classificação Geral e na das tarifas especiaes internas n.ºs 7 e 10 de pequena velocidade, pelas novas rubricas «Chicoria (raiz de) seca» e «Raiz de chicoria, seca», conservando-se sem alteração as restantes indicações que ás antigas rubricas se referem.

Outrosim são incluidas na Classificação Geral e na tarifa especial interna n.º 11 as novas rubricas «Chicoria (raiz de) verde» e «Raiz de chicoria, verde».

As alterações acima apontadas devem ser introduzidas nas tarifas em vigor, da seguinte forma:

Classificação geral

DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS	Classe da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiaes internas aplicaveis	Carga minima dos vagões completos Tonelad.*
Rubricas a eliminar	Rubricas a incluir		
Chicoria (raiz de) em bruto.	II	7	10
Raiz de chicoria em bruto.	II	7	10
—	IV	11	—
—	IV	11	9
Chicoria (raiz de) verde.			
Raiz de chicoria, verde.			

Tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade

DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Series	Carga minima dos vagões completos Tonelad.*	Preços especiaes
Rubricas a eliminar	Rubricas a incluir			
Chicoria (raiz de) em bruto.	—			
Raiz de chicoria em bruto.	Chicoria (raiz de) seca.	—	3.º	—
—	Raiz de chicoria, seca.	—	3.º	—
—				

Tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade

DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Series	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Rubricas a eliminar	Rubricas a incluir		
Chicoria (raiz de) em bruto.	—	2.º	—
Raiz de chicoria em bruto.	Chicoria (raiz de) seca.	—	—
—	Raiz de chicoria, seca.	2.º	—
—			

Tarifa especial interna n.º II de pequena velocidade

DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Series	Carga minima dos vagões completos Tonelad.*	Preços especiaes
Rubricas a eliminar	Rubricas a incluir			
—	Chicoria (raiz de) verde.	—	2.º	9
—	Raiz de chicoria, verde.	—	2.º	9
—				

N. B.—É indispensável que os expedidores indiquem as palavras «raiz de» quando façam uso da rubrica «Chicoria (raiz de) verde» para expedirem esta mercadoria, a fim de não haver confusão com a «Chicoria verde (pasto)» que na tarifa n.º 11 está incluida noutras condições diferentes de preço e carga minima.

Lisboa, 23 de Julho de 1913.

B. 2224

Exploração—Serviço do Trafego  
Exp.ºs 861/873/886/888

950 exemplares

O Director Geral

L. Forquenot

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

## TARIFA ESPECIAL N.º 104 — PEQUENA VELOCIDADE

## Transporte de minério de urâno em bruto

COM DESTINO A EXPORTAÇÃO PELA BARRA DE LISBOA

De qualquer das estações desde Santa Comba-Dão até Villar Formoso para a de Alcantara-Mar  
(via Pampilhosa)

Por expedições de vagão completo de 10.000 quilos, mínimo, ou pagando como tal

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1913

## PREÇOS (EM ESCUDOS) POR TONELADA

Das estações da frente à estação abaixo indicada sem reciprocidade	Santa Comba-Dão	Carregal	Canas- Felgueira	Nellas	Mangualde	Gouveia	Fornos	Celorico	Villa Franca das Naves	Pinhel	Guarda	Villa Fernando	Cerdeira	Freineda	Villar Formoso	
Alcantara-Mar	B. A....	0\$68	0\$69	0\$76	0\$81	0\$88	0\$96	1\$00	1\$08	1\$14	1\$16	1\$23	1\$30	1\$30	1\$36	1\$38
	C. P....	2\$32	2\$31	2\$24	2\$19	2\$12	2\$04	2\$00	1\$92	1\$86	1\$84	1\$77	1\$70	1\$70	1\$64	1\$62
	Total..	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00	3\$00

## Concessão especial

O expedidor que, em seu nome e durante o prazo de um ano, a contar da data da primeira remessa, efectuar nas condições da presente tarifa, transportes que atinjam ou excedam o mínimo de 500 toneladas, terá direito ao reembolso da diferença entre o que houver pago e o que resultar da aplicação dos preços seguintes:

Atingindo ou excedendo 500 toneladas, ou pagando como tal.....	Escudos	2\$50	por tonelada
» » » 1.000 » » » » .....	»	2\$40	» »
» » » 1.500 » » » » .....	»	2\$30	» »
» » » 2.000 » » » » .....	»	2\$20	» »

Para este efeito serão remetidas ao Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas dos Caminhos de Ferro Portugueses (Lisboa — Santa Apolónia) as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente concessão, a fim de se proceder á respectiva liquidação.

CONDIÇÕES ORTUGUESAS CAMINHOS

**1.º – Despesas acessorias** – Os preços da presente tarifa compreendem o imposto de transito e as despesas de manutenção, excepto as de carga e descarga; mas não incluem os direitos de guia e registo, os impostos de sêlo e de assistencia, nem o aviso de chegada.

**2.º — Fracções de peso para aplicação das taxas** — Os excedentes da carga mínima dos vagões, quando os haja, serão taxados por fracções indivisíveis de 100 quilos.

**3.º — Fornecimento de material** — A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta só se obriga a fornecer material descoberto para os transportes efectuados ao abrigo d'esta tarifa.

Os expedidores poderão, com tudo, resguardar a mercadoria com encerados seus ou alugados ao Caminho de Ferro, nas condições da respectiva tarifa.

**4.<sup>a</sup> — Retorno d'encerados** — As Companhias combinadas encarregam-se, ex-ofício, de devolver ás estações de procedencia imediatamente á retirada das remessas, os encerados que tiverem servido para resguardo da mercadoria, mediante o pagamento de 0\$04 por encerado (0\$02 para cada Companhia), mais os direitos que correspondam por guia, registo, impostos e aviso de chegada. Este transporte será feito sem responsabilidade para o Caminho de Ferro.

5.º — **Prasos de transporte** — As Companhias combinadas reservam-se a faculdade de ampliar por mais 8 dias o prazo de entrega d'estas remessas, sem que por esse facto haja direito a reclamações.

6.<sup>a</sup> — **Exigencia de documento** — As Companhias combinadas reservam-se tambem o direito de tornar a aplicação d'esta tarifa dependente da apresentação de documento justificativo e idoneo que prove que o minério se destina a exportação pela barra de Lisboa.

**7.<sup>a</sup> — Aplicação de ofício** — Esta tarifa será aplicada de ofício a quaisquer remessas nas condições por ela exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o público e o remetente não reclamar por escrito na nota d'expedição a aplicação d'outra.

Em tudo que não seja contrario ao que se estipula na presente, ficam em vigor as condições das tarifas geraes e de despesas acessorias das linhas combinadas, que vigorem á data da expedição das remessas.

Lisboa, 19 de Julho de 1943.

## O Director Geral

L. Forquenot

Expediente n.º 944

### Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplaires

# Aviso ao publico

Segundo comunicação das Companhias espanholas, os apeadeiros **Los Eneros** e **El Triunfo**, pertencentes ao **Caminho de ferro de Peñarroya a Fuente del Arco e Conquista**, foram convertidos em caes e acham-se habilitados a fazer todo o serviço de mercadorias em pequena velocidade, interno e combinado, sempre que as remessas sejam expedidas ou consignadas á **Sociedad Minera y Metalurgica de Peñarroya**.

As distancias, desde a fronteira de Badajoz, são as seguintes:

	Via Fuente del Arco	Via Peñarroya
Los Eneros.....	242 quilometros	254 quilometros
El Triunfo.....	208	288

Quando se trate de expedições ao abrigo de tarifas directas combinadas, aplicaveis ás estações de Fuente del Arco ou Peñarroya, da Companhia de Madrid a Saragoça e Alicante, as taxas serão processadas desde ou até áquellas estações pela tarifa que corresponda, seguindo as remessas a taxar no restante percurso, quando procedam das linhas dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O apeadeiro de **La Margarita**, tambem pertencente ao Caminho de Ferro de Peñarroya a Fuente del Arco, foi encerrado.

Na linha de Almorchon a Belmez e entre os apeadeiros de **El Porvenir de la Industria e la Calera**, o segundo dos quaes passou a denominar-se **la Calera n.º 2**, foi construido o apeadeiro de **la Calera n.º 1** para serviço exclusivo das minas de Calera, o qual está habilitado para expedir e receber, em serviço interno e combinado, todas as expedições de vagões completos procedentes das minas ou a elas destinadas, uma vez que essas expedições sejam feitas em portes a cobrar, quando procedam do apeadeiro e em portes pagos quando a ele se destinem.

As condições a que teem que obedecer estes transportes são as seguintes:

Expedições do apeadeiro.	<b>Em direcção a Almorchon ou Belmez</b> — Aplicação do preço correspondente á estação de Peñarroya, aumentado de 1,25 pesetas por vagão, a titulo de evoluções e manobras.
	<b>Em direcção a Peñarroya para entrar nas linhas do Caminho de Ferro de Peñarroya a Fuente del Arco e Conquista</b> — Aplicação do preço de 0,15 pesetas a tonelada pelo transporte até á estação de Peñarroya, aumentado de 3,00 pesetas por vagão, a titulo de evoluções, manobras e paralisação de material.
Expedições destinadas ao apeadeiro.....	<b>Procedentes do lado de Almorchon ou Belmez</b> — Aplicação até Peñarroya do preço correspondente a esta estação, aumentado de 1,25 pesetas por vagão, a titulo de evoluções e manobras.
	<b>Procedentes das linhas de Peñarroya a Fuente del Arco e Conquista</b> — Aplicação do preço de 0,15 pesetas a tonelada pelo transporte desde a estação de Peñarroya até ao apeadeiro, aumentado de 3,00 pesetas por vagão, a titulo de evoluções, manobras e paralisação de material.

O apeadeiro de **Ventas Quemadas**, situado na linha de Merida a Sevilha, entre o apeadeiro de **los Labrados** e a estação de **Arenillas**, acha-se habilitado a expedir e a receber todas e quaisquer remessas de **recovagens, comestíveis e peixe fresco** de serviço interno e combinado, seja qual for o seu peso, com excepção das recovagens para as quais se estabeleceu o limite maximo de 50 quilos de peso. Os preços a cobrar da fronteira de Badajoz a destino, quando se trate de remessas das nossas linhas ou mais alem para o apeadeiro de **Ventas Quemadas**, são os seguintes:

	Escudos
Até 3 quilogramas.....	§11
Mais de 3 até 5 quilogramas.....	§17
» 5 » 8 »	§27
» 8 » 10 »	§34
» 10 » 15 »	§51
» 15 » 20 »	§68
» 20 » 25 »	§85
» 25 » 30 »	1§02
Além de 30 : cada fracção indivisível de 10 quilogramas.....	§34
Comestíveis.....	21§37,5 por tonelada (pesetas 118,75).
Peixe fresco.....	13§72,5 por tonelada (pesetas 76,25).

As taxas correspondentes ao percurso espanhol ha que adicionar o imposto de 5 %, para o Tesouro.

Na mesma linha de Merida a Sevilha, a estação de **Cazalla**, situada entre as de **Alanis** e **Fabrica del Pedroso**, passou a chamar-se **Cazalla y Constantina**.

Lisboa, 24 de Julho de 1913.

B. 2.221

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 2.125

950 exemplares

O Director Geral

L. Forquenot



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

# AVISO AO PÚBLICO

7.<sup>a</sup> ampliação á tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 8

DE

## PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 11 de julho de 1913)

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1913

O **Minério de zinco** quando exportado, por vagão completo, de qualquer estação para as de **Barreiro, Setúbal, Portimão, Faro ou Vila Real de Santo António**, gosa do preço de \$0056 por tonelada e quilometro, ficando incluido na rubrica «Minérios de ferro, pirites e minério lavado» e ao abrigo do preceituado na 4.<sup>a</sup> modificação desta tarifa.

## Observação

O **Minério de zinco** fica excluido do bonus que se concede áqueles minérios, não podendo, por isso, ser tomado em conta para a soma das expedições a cuja tonelagem anual, atingido o minimo prescrito de pezo, se concede esse beneficio.

Lisboa, 24 de junho de 1913.

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes.*

B. N.<sup>o</sup> 243

Exp. N.<sup>o</sup> 1:408



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## 3.º Aditamento á Tarifa Especial P. H. n.º 2—PEQUENA VELOCIDADE (N.º 17 da Companhia de Salamanca á Fronteira)

APROVADO POR DESPACHO MINISTERIAL DE 11 DE JULHO DE 1913

### Transporte de matérias primas para adubos procedentes de Alfandega com destino a Salamanca

O expedidor que comprovar com as respectivas cartas de porte ter transportado de 1 de Janeiro de 1913 a 31 de Dezembro de 1916 pelas linhas do Minho e Douro e nas condições da Tarifa P. H. n.º 2, de pequena velocidade, em vigor, o minimo de 10:000 toneladas de matérias primas destinadas á fabricação de adubos, da estação de Alfandega para a de Salamanca, receberá, como bonificação, a importancia correspondente a 15 % sobre os preços da referida Tarifa, na parte relativa a estas linhas.

A liquidação desta bonificação poderá ser feita anualmente, se o expedidor assim o desejar, sendo então necessário, para isso, provar com as respectivas cartas de porte ter transportado, durante o ano, o minimo de 2:500 toneladas, e deixar em deposito, para garantir o transporte total, a importancia correspondente a 10 % da quantia a reembolsar.

Porto, 5 de Julho de 1913.

O Engenheiro Director

*F. Figueiredo e Silva.*

T. N.º 614

**GRANDE VELOCIDADE**

**3.<sup>ª</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.<sup>º</sup> 2**

para o transporte de

Flores, hortaliças, legumes verdes, cerejas, ginjas, ameixas, melões, melancias, peras, pecegos, nesperas, figos, morangos, uvas e leite, com destino a FIGUEIRA DA FOZ e LISBOA, mercados da Praça da Figueira e Ribeira Nova e domicílios situados dentro da antiga circunvalação

Em applicação desde 20 de Julho de 1913

**Preços de qualquer estação d'esta Companhia para as de Figueira da Foz Local, ou Figueira da Foz Transmissão, Pampilhosa Transmissão e Guarda Transmissão, segundo a via normal:**

Do 1. <sup>º</sup> ao 100. <sup>º</sup> kilometros — tarifa geral 1. <sup>ª</sup> classe ...	\$03024	por tonelada e kilometro
Do 101. <sup>º</sup> em diante	»	2. <sup>ª</sup> » ... \$02646

**CONDIÇÕES**

1.<sup>ª</sup>—Os preços d'esta tarifa comprehendem as despezas accessórias com excepção dos direitos de guia, registo, sello e assistencia: \$09 por expedição.

2.<sup>ª</sup>—A presente tarifa só é applicável a remessas expedidas em portes pagos á partida.

3.<sup>ª</sup>—**IMPORTANTE**— Esta tarifa é ligável ás especiaes n.<sup>º</sup> 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza e n.<sup>º</sup> 9 de grande velocidade da Companhia Nacional.

4.<sup>ª</sup>—Cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e da morada do consignatário, para evitar que se confunda com outros de natureza ou forma analoga. As marcas e o endereço devem ser reproduzidos pelos remettentes nas respectivas notas de expedição, que devem conter, junto ao nome da estação destinataria, a designação da linha a que pertence.

**Regresso de taras vasias**

O regresso das taras vasias far-se-ha por pequena velocidade, para a estação expedidora da remessa em cheio, dentro do prazo maximo de 15 dias contados da data da remessa em cheio. Para que as precedentes disposições surtam efeito é necessário:

- que o retorno se faça de uma só vez para cada remessa em cheio;
- que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em numero igual ou inferior;
- que o remettente das taras em retorno apresente a carta de porte da remessa em cheio, para a compra dos competentes rotulos de retorno em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de \$02 cada um.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

Em tudo que não fôr contrario ás disposições da presente, ficam em vigor na parte relativa ao transporte em caminho de ferro, a Tarifa Geral e a de Despezas Accessórias actualmente em vigor nas linhas da Companhia.

Lisboa, 12 de Julho de 1913

O Administrador Delegado  
Luiz Ferreira da Silva Vianna.

PEQUENA VELOCIDADE

## 7.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 5

Para o transporte de adubos de todas as qualidades ou materias primas, não designadas, para a fabricação dos mesmos.

*Em applicação desde 20 de Julho de 1913*

### Preços por 1.000 kilogrammas

Percursos	Por expedição de 1.000 kilos ou pagando como tal		Por expedição de 10.000 kilos ou pagando como tal
	Escudos	Escudos	
Até 100 kilometros . . . . .	Por tonelada e kilometro com o minimo de . . . . .	\$016 \$96 por tonelada	\$01 \$60 por tonelada
	Por tonelada e kilometro com o minimo de . . . . .	\$012 1\$60 por tonelada	\$008 1\$ por tonelada
De 101 a 253 kilometros . . . . .		Mais \$40 de despezas accessorias por tonelada	Mais \$20 de despezas accessorias de evoluções e manobras por tonelada.

As operações de carga e descarga das remessas por wagon completo, serão efectuadas de conta do expedidor e consignatario.

As expedições de adubos efectuadas com a applicação d'esta tarifa nos mezes de **Abril, Maio e Junho**, é concedido no acto do despacho o bonus de **10%** sobre o preço do transporte, excluidas as despezas accessorias.

Lisboa, 9 de Julho de 1913.

O Administrador Delegado

**Luiz Ferreira da Silva Viana.**