

Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 26.º ANNO

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

842
NUMERO 616

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

Proprietário-diretor

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Agosto de 1913

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

Viagens circulatorias

Vantagens aos nossos assig-
nantes.  Ver pag. 252 d'este numero.



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Transportes de madeira em bruto, ou serrada.

Caminhos de ferro Portuguezes. — Tarifa especial interna n.º 1 (G. V.) : transportes de ácido carbonico comprimido; Tarifa especial temporaria n.º 7 (G. V.) : viagens de recreio, aos domingos e dias de feriado official; Tarifa especial n.º 101 (P. V.) : transportes de madeira em bruto ou serrada.



SUMMARIO

Páginas

| | |
|--|-----|
| Os caminhos de ferro da Povoa e de Guimarães, por Fernando de Sousa. | 24 |
| Caminhos de ferro e agricultura, por M. Ilo de Mattos. | 24 |
| Parte Official. — Ministério do Fomento : Decretos pela Direcção Geral de Obras Públicas e Minas. | 250 |
| Bibliographia | 250 |
| Viagens e Transportes | 251 |
| Viagens circulatorias | 252 |
| Excursões aos domingos | 254 |
| A futura exposição do Panamá-Pacifico | 255 |
| A nova estação Central Terminus de Nova-York | 255 |
| Parte financeira | 256 |
| Boletim Commercial e Financeiro | 257 |
| Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras | 257 |
| Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis | 257 |
| Linhos Portuguezas. — Companhia Portugueza. — Beira Alta. — Estremoz. — Portalegre-Castello de Vide. — Moçambique. — Pemba — Quelimane. — S. Thomé | 258 |
| Linhos estrangeiros. — Espanha. — França — Itália | 258 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Relatório (continuação) | 258 |
| Arrematações | 259 |
| Agenda do Viajante | 260 |
| Horário dos comboios | 260 |
| | 260 |



Os caminhos de ferro da Povoa e de Guimarães

I

Entre as diversas linhas da rede portuguesa merecem particular atenção as do Porto à Povoa e Famalicão, e da Trofa a Guimarães e Fafe.

Construídas ambas de via estreita, com capital exclusivamente português, sem subvenções, nem garantia de juro: não tendo recebido nenhuma d'ellas auxílio pecuniário do Estado, a não ser algumas excepções de direitos para o material e as vantagens da base 5.º da lei de 14 de julho de 1899 para o troço de Guimarães a Fafe, conquistaram ambas tráfego relativamente avultado e estão am-

bas em condições de remunerar o capital-acções, facto quasi sem exemplo na história dos nossos caminhos de ferro.

Para em tudo se destacarem das outras linhas portuguesas, até se dá a coincidência de terem sido as respectivas concessões feitas, não por contrato ou alvará, mas por decretos redigidos por forma diversa do diploma orgânico de todas as outras concessões, de modo que são omissos em pontos essenciais, como a duração da concessão. Com excepção do troço de Guimarães a Fafe concedido por 99 anos, as três concessões: do Porto à Povoa, da Povoa a Famalicão, e da Trofa a Guimarães, por decretos de 19 de junho de 1873, 19 de dezembro de 1876 e 16 de abril de 1879 tem duração indefinida, o que não quer dizer perpetua, pois esses decretos as sujeitam às leis vigentes, e o decreto fundamental de 31 de dezembro de 1864 considera todos os caminhos de ferro como fazendo parte do domínio público.

Em qualquer ocasião pode o Estado remediar a omissão e definir o que se acha indeterminado. Assim o fez em 1912 na lei relativa às linhas do Alto Minho, cuja fusão com aquellas foi permitida, fixando-se, para todas, o prazo de concessão de 80 anos, que só se torna válido efectivo mediante a fusão prevista.

Tenho presentes os relatórios de 1912 das duas companhias, parecendo-me interessante a sua análise conjunta, dadas as íntimas afinidades, que apontei, entre elas existentes.

* * * * *
A linha da Povoa foi aberta à exploração em 1 de outubro de 1875 entre o Porto e a Povoa; em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 quilómetros até à estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até Famalicão, ficando a linha com 57 quilómetros. Em 6 de maio de 1893 foram-lhe acrescentados os 6 quilómetros do ramal da Senhora da Hora a Leixões.

As distâncias de aplicação somam 64 quilómetros.

Linha suburbana do Porto, teve a da Povoa, por muito tempo, quasi exclusivamente o tráfego de passageiros e recovagens. Com efeito, a tonelagem da pequena velocidade tinha atingido em 1892, antes da ligação com Leixões, 18:970 toneladas apenas.

Nesse ano o rendimento da grande velocidade, passageiros e recovagens, era de 63.806\$282 reis contra 12.930\$070 da p. v., relação de 4,93:1, que se não encontra em quasi nenhuma outra linha do país, pois a relação media geral era, em 1892, de 1,22:1, pouco diferente da igualdade que comumente existe entre as duas parcelas da receita.

Em 1893, por virtude da ligação com Leixões e a despeito da falta d'installações n'aquelle porto, já a tonelagem subiu a 23:214 toneladas. Foi a partir de 1900 que o movimento se accentuou, atingindo 49:986 toneladas, até chegar ao maximo de 89:199 toneladas em 1909. Em 1910 ainda se transportaram 88:470 toneladas, mas em 1911 e 1912 o tráfego diminuiu pelo retrahimento havido na exportação de toros, descendo respectivamente a 76:280 e 78:987 toneladas.

Reunirei, por quinquennios, os dados característicos

mais importantes, que ácerca do trafego se encontram na estatística oficial, tomando por ponto de partida 1880.

Aos dados do quinquenio findo em 1910 juntarei os dos dois ultimos annos.

Convém pôr em relevo a divergência existente entre a estatística oficial e a da Companhia, que resulta do relatório de 1911. Figuram n'este, para 1910 1.050:167 passageiros, 2.671 toneladas de g. v. e 88:470 de p. v., com os rendimentos de 112:185\$778, 8:377\$246 e 50:758\$320 reis.

A estatística oficial accusa 1.043:167 passageiros, 3:632 toneladas g. v., 8:470 p. v., com os rendimentos de 110:913\$570, 9:649\$450 e 50:758\$320 reis.

Os numeros são os mesmos para a p. v. Sommando as receitas de passageiros e g. v., achamos 120:563\$024 no relatório da Companhia e na estatística oficial, o que provem de estar no primeiro o rendimento de bagagens englobado no dos passageiros, e no segundo terem sido adicionadas bagagens e recovagens, tanto no peso, como na receita.

Na receita kilometrica ha tambem uma pequena divergência, devida a englobar n'ella a Companhia as receitas fóra do trafego, quando a estatística oficial as deixa á parte.

À diferença é pequena; assim, em 1910, o relatório da Companhia accusa 2:692\$588 contra 2:676\$896 da estatística oficial. Em 1911 e 1912 a receita, incluindo as fóra do trafego, foi de 2:732\$537 e 2:647\$622.

Ficam portanto explicadas as divergencias notadas.

| Ano | Número de passageiros | Toneladas | | Rendimento em contos | | | Por kilometro (em mil reis) | | |
|-----------|-----------------------|-----------|-------|----------------------|-------|-------|-----------------------------|-------|------------|
| | | g. v. | p. v. | pas. os | v | p. v. | recei | Desp. | Coef |
| 1880..... | 11 | 205:908 | 69 | 8:633 | 346 | 1.3 | 9,1 | 1:022 | 93,3 0,91 |
| 1885..... | 57 | 282:419 | 2:96 | 20:632 | 48,9 | 5,9 | 13,4 | 1:205 | 887 0,74 |
| 1890..... | 57 | 351:286 | 3:76 | 18:880 | 61,4 | 6,2 | 13,1 | 1:417 | 835 0,59 |
| 1895..... | 63 | 401:440 | 2:56 | 22:530 | 63,7 | 5,4 | 5,4 | 1:343 | 861 0,64 |
| 1900..... | 64 | 666:075 | 3:55 | 19:986 | 84,0 | 7,3 | 28,7 | 1:876 | 1:371 0,73 |
| 1905..... | 64 | 904:043 | 3:312 | 16:434 | 99,2 | 7,8 | 10,4 | 2:302 | 1:479 0,64 |
| 1910..... | 64 | 1.043:167 | 3:632 | 38:470 | 114,0 | 9,6 | 30,8 | 2:677 | 1:801 0,67 |
| 1911..... | 66 | 1.103:544 | 2.626 | 8:987 | 114,7 | 9,3 | 15,8 | 2:700 | 1:958 0,72 |
| 1912..... | 66 | 1.071:062 | 2:374 | 76:286 | 116,8 | 8,4 | 13,1 | 2:630 | 1:882 0,7 |

Deram-se em 1912 factos excepcionaes, que influiram desfavoravelmente no movimento de passageiros, como foi o quasi estado de sitio, em que durante muitos dias de julho se encontrou o Porto.

Foi de 1896 a 1910, que na linha da Povoa, como aliás em todas linhas portuguezas, mais se desenvolveu o trafego, tendo-se mantido quasi estacionario ultimamente.

O numero de passageiros kilometricos foi em 1912 de 15.056:677, a que corresponde pois o percurso medio de 14^{km},7 e a tarifa media de 7,14 reis, bastante baixa, como é natural em trafego suburbano, em que predomina a 3.^a classe.

Nos dados estatisticos do relatório vem o numero de passageiros, em globo, sem discriminação das parcellas pertencentes a cada classe. Só para os annos anteriores a 1911 podemos determinar a relação entre as duas classes, recorrendo á estatística oficial.

| | Passageiros | | Relação entre as classes |
|-----------|------------------------|------------------------|--------------------------|
| | 1. ^a classe | 2. ^a classe | |
| 1900..... | 50:726 | 615:349 | 1:12,1 |
| 1905..... | 74:136 | 829:907 | 1:11,2 |
| 1910..... | 89:862 | 953:305 | 1:10,6 |

No total dos transportes effectuados de 1877 a 1910, representados por 1.453:936 passageiros de 1.^a classe e 15.575:901 de 2.^a, a relação é de 1:10,7, sensivelmente igual á de 1910.

Fica assim explicada a baixa tarifa media que deduzimos.

Não é facil deduzir do relatório de 1912 o percurso e tarifa media das mercadorias.

Figuram n'elle 2.371 toneladas de grande velocidade,

76.280 toneladas de pequena velocidade e 2.232:546 toneladas kilometricas. Refere-se esta cifra unicamente á pequena velocidade? Nesse caso o percurso medio é de 29,^{km}2 e a tarifa media de 18,9 reis.

Pelo contrario, se aquella cifra da tonelagem kilometrica abrange a recovagem, chega-se á tarifa media de 22 reis e ao percurso medio de 28 kilometros.

Nas mercadorias avultam principalmente as seguintes, nos dois ultimos annos:

| | Tonelagem | | Receita em mil reis | |
|---------------|-----------|--------|---------------------|--------|
| | 1911 | 1912 | 1911 | 1912 |
| Madeiras | 33:913 | 28:236 | 16:850 | 13:410 |
| Mercearias | 4:597 | 4:602 | 3:031 | 3:127 |
| Vinho | 5:531 | 6:747 | 4:672 | 4:970 |
| Ferro | 7:462 | 8:104 | 3:960 | 4:261 |
| Cereaes | 7:732 | 7:771 | 3:274 | 3:318 |
| Farinhas | 4:577 | 4:407 | 2:856 | 2:779 |
| Peixe (g. v.) | 873 | 720 | 2:451 | 1:611 |

O caracter peculiar do trafego suburbano, revelado já pela tarifa media, manifesta-se pela exigua receita do trem kilometrico, que foi de 448,85 em 1911 e 464,55 em 1912.

Foi o percurso de 389:575 kilometros em 1911 e 354:725 em 1912. Esta diminuição de percurso explica, em parte, a da despesa total, apesar de ter subido o custo do trem kilometrico de 321,65 reis em 1911 a 330,17 em 1912.

O diminuto preço do trem kilometrico, correlativo da receita exigua que se obteve, derivou ainda da natureza do trafego, servido por comboios leves.

Esse custo decompõe-se pela seguinte forma:

| | 1911 | 1912 |
|----------------------------|--------|--------|
| Direcção e serviços geraes | 36,07 | 38,92 |
| Movimento | 74,56 | 79,84 |
| Via e obras | 62,37 | 54,81 |
| Tracção e officinas | 148,65 | 156,60 |
| Total | 321,65 | 330,17 |

Qual deve ser a lei do crescimento das receitas da Povoa, conforme se pôde legitimamente inferir da estatística do periodo decorrido?

E' preciso ser prudente nas previsões de futuros aumentos, pois actualmente as receitas pouco variam de anno para anno.

Não se deve porém concluir que o trafego attingiu o limite da sua elasticidade. Se a adaptação do porto de Leixões a usos commerciaes se realizar; se se effectuar a ligação de aquelle porto com os caes do Douro pela via de 1^m, conforme a judicosa proposta do Sr. Spratley, perflhada pelo Sr. Ezechiel de Campos; se a linha for trazida no Porto a uma estação mais central que a da Boa-Vista; se, finalmente, se construirem as linhas do Alto Minho e a ligação com a linha de Guimarães, conforme está previsto e auctorizado, o trafego da linha da Povoa terá largo incremento, quer nos passageiros, quer nas mercadorias.

São pois animadoras as perspectivas do futuro, se esses melhoramentos se realizarem. Sem elles não é provável que o trafego vá muito álem da cifra actual, e o que são inevitaveis são avultadas despesas em grandes reparações e renovação da via e do material circulante.

Tem a Povoa tres tipos de carril, de 24,7—20—16 kilogrammas.

O carril de 24,7 està assente apenas entre a Boa Vista e a Senhora da Hora; o de 20 kilogrammas vai d'esta estação á Povoa; o de 16 da Povoa a Famalicão. Conviria levar o primeiro tipo até á Povoa, pelo menos, na parte de maior movimento, onde ha 18 comboios por dia, e

aproveitar o carril de 20 kilogrammas levantado n'esses 24 kilometros para a renovação da via além da Povoa, caso a isso se preste pelo seu estado.

Se a essa despesa se juntarem as obras necessarias em algumas estações e o melhoramento do material circulante, ascenderá a cifra avultada o dispendio que é preciso fazer.

Por outro lado, se as obras do porto de Leixões se fizerem, o ramal de S. Gens terá que ser aproveitado em muito mais larga escala que actualmente, para serviço da pedreira, tornando-se então mais sensivel a ruina dos carros em parte da sua extensão, já hoje grande.

Aquelle porto deve ser servido ao mesmo tempo pela via larga e pela via estreita, tendo que ser adoptada para esta a largura de 1 metro que é a da rede do Alto Minho e Guimarães e virá a ser tambem a da Povoa.

Não pôde pois o ramal de S. Gens, ficar com 0,90, nem a exigua diferença para a via de 1 metro permittiria o assentamento de terceiro carril.

Mais convirá portanto que o porto de Leixões, adoptando para a sua via estreita a bitola definitiva de 1 metro, transforme o seu material de transporte de pedra e refaça a linha das pedreiras. Em quanto ella tiver 0,90, não convém à Povoa o alargamento da via por causa do considerável movimento de passageiros e mercadorias do ramal.

Demais, a ligação com a linha de Guimarães só attingirá verdadeira importancia, quando as obras de Leixões estiverem realizadas.

Pôde mesmo a linha de Lousado a Mindelo ser construída e haver baldeação em Mindelo, se a dependencia em que se encontra o alargamento da linha da Povoa das obras de Leixões tiver feito demorar a sua realização.

Encontra-se pois a Companhia da Povoa n'um momento critico em que a sua acção, para ser criteriosa e evitar despesas escusadas, tem que ser subordinada ao plano das obras de Leixões e ao acordo que tem forçosamente que intervir com a Administração de aquelle porto.

Pôde ser até que convenha de futuro construir a linha de Modivas a Leça, em tempo requerida pela Companhia.

*

No anno de 1912 os resultados geraes da exploração foram os seguintes:

| | | |
|-----------------------------|--------------|------|
| Passageiros e bagagens..... | 118:235\$280 | reis |
| Mercadorias (g. v.)..... | 6:959\$643 | " |
| " (p. v.)..... | 42:227\$669 | " |
| Receita eventual..... | 900\$840 | " |
| " fóra do trafego..... | 1:124\$374 | " |
| | 169:447\$816 | " |
| Despesas d'exploração | 120:424\$702 | " |
| Receita liquida..... | 49:023\$114 | " |

A receita liquida foi inferior apenas em 545\$838 á de 1911 apesar do encarecimento do carvão.

E' de notar que a greve de 1910 determinou aumentos de vencimentos cujo gravame se fez sentir nos exercícios de 1911 a 1912.

Em 1911 a receita foi de 174:882\$392 e a despesa 125:314\$440 reis.

A diminuição da despesa em 1912 deu-se no serviço de via e obras, provavelmente pelo adiamento de reparações.

Alem da despesa d'exploração teve a Companhia o encargo de 22:137\$750 reis do coupon das suas obrigações e 2:480\$615 reis de despesas geraes (honorarios, contribuições, etc.) que não estão englobadas n'aquelles.

Com algumas outras pequenas verbas, foi pois o saldo da c/ de ganhos e perdas 24:206\$854, dos quaes são levados a fundo de reserva 1:210\$350, ficando 22:996\$504 de lucros a distribuir para um capital-acções de 545 con-

tos, o que permittiria, em rigor, um dividendo de cerca de 4 %.

Parece porém prudente que perante despesas inevitáveis de certo vulto se não precipite a Companhia a fazer distribuições de lucros que poderiam não se manter nos annos seguintes.

No balanço figura no activo a linha, com a parte feita de 2.000 por 1:116.598\$828 o que representa 19:200\$000 por kilometro, incluindo o material circulante e não contando com a construcção do ramal de Leixões, que pertence ao Estado.

Figuram ainda terrenos e propriedades por 6:750\$869, materiaes em deposito por 34:540\$359, caixa e deposito por 11:244\$053, devedores e estações por 7:340\$610, valores em deposito por 2:000\$000: total do activo reis 1.178:384\$719.

No passivo figura o capital com 984:550\$000 reis, sendo 545:000\$000 de acções e o resto de obrigações, 5:664\$945 de fundo de reserva, 2:671\$200 de dividendos a pagar, 12:485\$250 de coupons a pagar, 3:060\$000 de amortizações d'obrigações, 53:615\$946 de lucros a distribuir, 73:347\$214 de credores, 10:690\$310 da caixa de aposentações, 7:693\$000 de depositos de fianças, 300\$000 de depositos, inscrevendo-se os lucros e perdas de 24:206\$855 para perfazer o total igual ao activo de 1.178:384\$719 reis.

A Caixa de aposentações teve o saldo de 1911 de 9:577\$130 e as receitas proprias de 5:374\$680, sendo 3:660\$560 de contribuições de empregados, e o resto de receitas diversas cedidas, em que avultam bilhetes de gare e bonus.

A despesa com subsídios na inhabilidade, doenças e funeraes, foi de 4:261\$490, passando o saldo de 10:690\$310 reis para 1913.

No proximo artigo analysarei o relatorio da Companhia de Guimarães.

J. Fernando de Souza.



Caminhos de ferro e agricultura

885 (01)

Parece que já nada ha que dizer sobre a influencia das linhas ferreas no desenvolvimento da agricultura.

No entanto a «Railway Age Gazette» dos começos de abril passado, ocupa perto de quatro paginas do seu formato in-4.º com o resumo d'um estudo referente aos aumentos das installações e material agricola comparados com as installações e material ferro-viario destinados a servir aquelles.

Cheio de estatísticas e embora consagrado ás linhas da America do Norte, este estudo, pela sua novidade, merece registo nas columnas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Bushels (medida americana de capacidade correspondente a 36¹,347664) e *balas* (medida de um peso certo de algodão correspondente a um dado volume), são por tal modo diferentes da tonelada-milha e do passageiro-milha, que não é possivel fazer uma comparação directa entre elles, mas convém cotejar d'um modo geral as relações respectivas do aumento. Isto é, se, durante um periodo extenso, a tonelada-milha e o passageiro-milha por milha de tracção media aumentaram n'uma relação substancialmente maior do que o bushel ou a bala por acre (4046,^{ma}21) n'uma dada colheita, bom é saber se os caminhos de ferro fizeram efficientemente maiores progressos do que a agricultura medida por dadas colheitas.

Frequentemente se assevera que o agricultor sofre em resultado do inconveniente de ser fixada a área de terreno e que elle não pôde aumentá-la como deseja. Esta impressão é apenas verdadeira em parte e provem talvez do facto de estar dependente da polícia governamental da terra livre, e de que, se o agricultor carece de mais terra, deve empregar maior capital, assim como o faz o caminho de ferro quando amplia as suas linhas.

Mas não é só na agricultura que os esforços para ampliação productiva se deparam. A agricultura não está sujeita a regulamentações como as dos caminhos de ferro, e na zona da actividade ferro-viaria, exige-se, no interesse publico, muita despesa improductiva ou relativamente improductiva. Se forem consideraveis estas despesas podem estorvar o desenvolvimento de uma instalação material bem planeada para manter efficazmente o tráfego. Ainda as instalações agrícolas, abstrahindo das forças naturaes, estão sob a finalização do agricultor. Dentro d'um limite pratico pôde produzir muito ou pouco, como lhe aprouver, e portanto a responsabilidade da grande ou pequena produção por acre só d'elle depende.

O carril porém realiza um serviço e das exigencias d'este depende a sua instalação, de modo que não procede a seu arbitrio. A circunstancia de estar em contacto com o publico obriga-o a modificar a sua capacidade, mas não põe de parte o facto de que a intensidade do tráfego largamente depende do volume do tráfego offerecido.

Estas diferenças fundamentaes de carácter entre as industrias agricola e ferro-viaria pareceriam destruir á primeira vista qualquer comparação entre a sua efficacia. Deve porém recordar-se, conforme se disse, que as duas industrias se não comparam uma com a outra, mas sim o aumento da efficiencia de cada uma é que se coteja durante uma serie de annos.

O record da efficiencia de cada industria é que se confronta n'um periodo com o record da outra. Tem-se em conta a escala em que a instalação agricola e a ferro-viaria se desenvolveram, o aumento total e unitario das instalações, e relativamente ao primeiro estabelecimento, e a relação a que provem do aumento da população na cultura e no estabelecimento.

Em 1900 a tracção media dos caminhos de ferro nos Estados Unidos, comprehendia 206.231 milhas e em 1910 attingiu 266.185 milhas. Cresceu portanto 59.544 milhas ou 28 por cento.

O arroteamento das terras de lavoura nos Estados Unidos, sobe de 414.498.000 acres em 1900 a 478.451.000 acres em 1910 ou augmenta 63.953.000 acres, isto é 15,4 por cento desde 1900 até 1910.

É evidente que o estabelecimento das linhas ferreas quasi que aumentou no dobro, mas melhor se apreciam as relações de accrescimo nos tres districtos dos Estados Unidos.

Os districtos considerados pela «Gazette» que temos vindo traduzindo são o de leste, comprendendo os estados de New-England, New-York, New-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland, o districto de Columbia, Ohio, Indiana e Michigan; o do sul que inclue todos os Estados para o sul dos rios Potomac e Ohio e para leste do Mississippi, e finalmente o de oeste que encerra os estados do Illinois e Wisconsin e todos os Estados a oeste do Mississippi.

Sob este ponto de vista, nos districtos de leste, as linhas ferreas cresceram 16,4 por cento e o melhoramento das terras diminuiu 1,4 por cento. No districto do sul a percentagem do aumento foi de 31,9 para as linhas ferreas e 7,7 para a agricultura, e no oeste respectivamente 35,2 e 24,4.

Estas percentagens contuem uma ultima columna d'um quadro estatistico cheio de algarismos e o mesmo succede para quasi todos os valores que se lerão no seguimento d'esta notula.

Depois da comparação em planta o auctor procede á do agregado de instalações e observa que a tonelada-milha se representa em 1900 por 141.596.551.000 e em 1910 por 255.016.910.000, ou 80,1 por cento de accrescimo, e relativamente a passageiro-milha, os valores são

16.038.076.000 em 1900
32.338.496.000 em 1910

ou 101,6 por cento.

Mas cingindo o problema a mais de perto, dá uma longa estatistica de productos agrícolas com os seus valores representativos em bushels, libras e balas em 1900 e em 1910, isto depois de exprimir tambem em algarismos as areas consagradas á cultura d'esses productos.

D'esse quadro estatistico conclue-se que a producção do milho desceu 4,3 por cento e que as outras percentagens augmentaram, 3,8 para o trigo; 6,8 para a aveia; 44,9 para a cevada; 15,5 para o centeio; 32,2 para o trigo mourisco; 42,4 para as batatas; 23 para o feno; 21,6 para o tabaco e 11,7 para o algodão.

A relação bruta do aumento ferro-viario entre 1900 e 1910 vai de 80 a 100 por cento, nota a «Railway Age». O aumento de producção, não das colheitas combinadas, mas sendo atribuido a dada colheita um peso proporcional á area que lhe é destinada, fica inferior a 9 por cento.

Ao fazer o exame por unidade de area, observa que as mudanças climaticas, as variações de estações e os desastres de toda a ordem, factores que não podem nem ser previstos nem verificados directamente, afectam a agricultura e indirectamente as operações ferro-viarias. O accrescimo da agricultura em campos novos pôde dar-se durante algum tempo por unidade, ao passo que a extensão das linhas ferreas em territorios novos pôde decrescer por unidade. Em caso algum esta influencia, incide sobre qualquer parcella necessaria na determinação do tempo sendo actual a efficiencia da operação. Tendo bem presente no espirito esta condição seria, interessante comparar a quota-parte da agricultura e das linhas ferreas por unidade.

A percentagem de aumento por tonelada-milha de 1900 para 1910, passou para 39,8, e a do passageiro-milha subiu a 56,5.

Por acre decresceu 10,3 por cento a aveia, 16 a cevada, 7,8 o milho e 15,5 o algodão.

Quanto ás percentagens de crescimento foram-ellas de 23,2 para o trigo, 8 para o centeio; 21,5 para o trigo mourisco; 14,1 para as batatas; 4,7 para o feno e 3,5 para o tabaco.

A relação de aumento efectivo no caminho de ferro medida pelo accrescimo do tráfego por milha em tracção media no conjunto não foi inferior a 40 por cento na decade.

Considerando o peso de cada colheita em proporção com a area productiva, a media das dez colheitas mostra um decrescimento de menos de um por cento. Nenhuma das dez colheitas dá um accrescimo que se approxime sequer de 40 por cento, ao passo que em quatro das dez colheitas, se dá diminuição por acre, de modo que não só não indicam ganho na efficiencia de producção mas revelam que houve perda.

Comparando por districtos, vê-se que nas tres grandes divisões geographicas dos Estados Unidos houve a leste um aumento superior a 40 por cento nos caminhos de ferro. A efficiencia de producção de oito colheitas que variam alli em quantidade suficiente para garantir a comparação com o caminho de ferro, ficou sempre inferior ao accrescimo de 40 por cento accusado pelo caminho de ferro.

De resto, as percentagens dadas pela «Railway Age Gazette» são as seguintes:

A leste, por tonelada-milha 43,1; por passageiros-milha 42,3 nos caminhos de ferro e na agricultura a aveia decresceu 12,8 por cento, e o tabaco diminuiu 3,4 por cento.

A percentagem de aumento foi no milho 1,1; no trigo 26,3; no centeio 6,3; no trigo mourisco 22,6; nas batatas 23,2 e no feno e forragens 11,1.

No districto do sul as percentagens dos caminhos de ferro foram por tonelada-milha 50 e por passageiro-milha 62,7, ao passo que a agricultura accusa uma diminuição de 2,3 por cento no algodão e accrescimos de 7 por cento no milho e 5,7 no tabaco.

No districto de oeste a tonelada-milha de 1900 para 1910 aumentou 43,8 por cento e o passageiro-milha 86,2.

Na agricultura, as percentagens de decrescimento foram no milho 13,6; na aveia 11,3; na cevada 16 e no algodão 30,3; e os aumentos 20,3 por cento no trigo; 11,4 no centeio; 4,5 nas batatas e 2,5 no feno.

Depois de considerações que muito alongariam esta notula, a «Railway Age Gazette» considera o valor das colheitas e o seu poder de compra.

Segundo o «United-States Department of Agriculture», escreve, o valor medio de um acre agricultavel de dez colheitas era de 9,13 dollars em 1899 e de 15,51 em 1911, aumentando pois 6,38 dollars ou 69,9 por cento.

Convém reproduzir aqui a tabella publicada pela «Railway Age Gazette» embora se supprimam as considerações que sobre ella faz.

| Colheitas | Valor do acre em 1911 | Percentagem de aumento sobre 1899 |
|----------------------|--------------------------|---|
| Milho | \$14,79 | 73,8 |
| Trigo..... | 10,96 | 50,1 |
| Aveia | 10,98 | 38,3 |
| Cevada..... | 18,38 | 70,2 |
| Centeio..... | 12,96 | 105,1 |
| Trigo mourisco | 15,29 | 97,5 |
| Batatas..... | 64,60 | 71,8 |
| Feno..... | 11,38 | 11,8 |
| Tabaco | 84,13 | 61,7 |
| Algodão | 20,32 | 52,3 |

Na serie de considerações que se seguem no periodico norte-americano não deixa de ter interesse a tabella em que mostra o accrescimo da percentagem do poder de compra, correspondente a cada acre productor de milho, trigo, algodão e outras coiheitas, em correspondencia com os artefactos de que precisa o lavrador.

Essas percentagens compara-as entre 1899 e 1911, e vê-se que o milho cresceu para todos os generos ao passo que a percentagem do poder de compra do trigo e algodão decresceu para o café e para as pinturas ou tintas. Essas diminuições vão marcadas com a letra *d* na tabella que se transcreve da revista de Fulton-street.

| Generos | Milho | Trigo | Algodão | Outras colheitas |
|-------------------------------|-------|------------|------------|---------------------|
| Arame de aço..... | 70 | 47 | 49 | 60 |
| Arreios..... | 45 | 20 | 22 | 30 |
| Artigos de lata..... | 63 | 41 | 43 | 53 |
| Assucar..... | 37 | 19 | 20 | 29 |
| Banha de porco..... | 25 | 8 | 10 | 18 |
| Barbante..... | 71 | 48 | 60 | 61 |
| Café | 11 | <i>d</i> 4 | <i>d</i> 3 | 4 |
| Cal | 47 | 28 | 29 | 38 |
| Farinha | 30 | 20 | 18 | 25 |
| Fogões..... | 51 | 30 | 32 | 42 |
| Machadas..... | 60 | 38 | 40 | 50 |
| Overalls ⁽¹⁾ | 30 | 13 | 14 | 23 |
| Pás..... | 57 | 37 | 38 | 40 |
| Petroleo..... | 112 | 83 | 86 | 99 |
| Pregos..... | 68 | 45 | 47 | 58 |
| Tecidos d'algodão..... | 33 | 15 | 16 | 25 |
| Tintas | 9 | <i>d</i> 7 | <i>d</i> 4 | 4 |
| Tubos de ferro..... | 46 | 26 | 27 | 37 |
| Sal..... | 44 | 23 | 26 | 35 |

⁽¹⁾ Overalls são uma especie de escarcella que usam os agricultores assim como os ceifões alemtejanos, que se vestem por cima das calças, para estas se não estragarem. A' letra «sobretudo».

Também entram na comparação os carros de lavoura (*wagon-single* e *wagon-double*), que se representam respectivamente pelas percentagens de 55 e 42 para o milho, 34 e 23 para o trigo, 35 e 24 para o algodão e 46 e 33 para os outros generos agrícolas.

Estes 21 generos que refere a *Railway Age Gazette* foram tirados d'uma lista que contem 83 no relatorio do Departamento da Agricultura.

Entre 1899 e 1911 o poder de compra, em media, do acre agricultado cresceu para 82 de entre os 83 generos referidos, isto é, o preço recebido por uma colheita que cresceu em media por acre, está em mais elevada relação do que o preço pago por estes generos. Aquelle cujo preço ficou mais firme do que o dos productos agrícolas foram as vassouras.

O poder de compra de 1:000 unidades de generos agrícolas de 1:000 unidades de tráfego merece também registo, mas aqui, em lugar de transcrever as tabellas que publica a *Railway Age Gazette*, é preferivel dar a conhecer as considerações que a elles se seguem.

O poder de compra do valor de 1000 bushels de milho subiu de 100 em 1900 a 152,4 em 1910, ou um accrescimo de 52,4 por cento; analogamente o poder liberatorio do trigo passou de 100 a 143,8; o do algodão de 100 a 163,4 e o de sete generos agrícolas principaes de alimentação cresceu 26,4 por cento.

O poder de compra das receitas de 1000 toneladas-milha desceu de 100 em 1900 a 86,7, ou 13,3 por cento; por 1000 passageiros-milhas diminuiu 18,8 por cento.

Estas estatísticas referem-se ao poder liberatorio de todos os generos. Quando se especificarem por grupos de generos, como por exemplo alimentos, vestuario e outros analogos, vê-se que o poder liberatorio das varias colheitas amplamente cresceu durante a decade, ao passo que o poder das receitas por tonelada-milha e passageiro-milha, decresceu com uma unica excepção.

Essa excepção é constituida pelas drogas e productos chimicos, que por tonelada-milha passaram de 100 em 1900 a 102,1 em 1910; no entanto por passageiro-milha desceram n'aquelles annos de 100 a 95,7. Este descrescimento de 4,3 por cento foi o menor observado na tabella passageiro-milha.

Correlativamente com o aumento do valor das colheitas e como consequencia directa d'este aumento, o valor da propriedade rural cresceu grandemente durante a decade que finda em 1910. O valor do conjunto, incluindo a terra, edificios, utensilios, machinismos e gados, subiu 100,5 por cento, isto é dobrou. Só o valor da terra por sua parte aumentou 118,1 por cento.

No mesmo periodo o custo do estabelecimento do caminho de ferro subiu 40,2 por cento; a sua capitalização bruta foi 60,3 por cento e a liquida 63,3.

Por mil habitantes, as installações agrícolas e ferro-viarias tambem foram estudadas pela «Railway Age Gazette» accusando percentagens decrescentes para o milho (20,9), trigo (14,3), aveia (11,8), centeio (4,6) e algodão (7,7). Os accrescimos foram para a cevada (19,7), trigo mourisco (9,2), batatas (17,6), feno (1,6) e tabaco meio por cento.

Em 1000 habitantes, a tonelada-milha cresceu 48,8 e o passageiro-milha 66,6.

O valor de installação d'estes dez generos agrícolas e o das linhas ferreas relativamente á população, mostra-o a revista americana em dois quadros, no primeiro dos quaes avalia os productos de lavoura no local da colheita. Quanto aos ferro-viarios, os valores representam as receitas pelo tráfego de manutenção e exprime-os em rendimento de frete e passageiro.

O valor do milho por mil habitantes accusa uma percentagem de 43,5, o trigo 46,9, a aveia 57,8, a cevada 83,4, o centeio 37,3, o trigo mourisco 34,1, as batatas 39,8, o feno e forragens 40,6, o tabaco 51,2 e o algodão 79,6.

Nas linhas ferreas, os fretes por mil habitantes passaram de 13.807 dollars a 20.936, ou 51,6 por cento, e o rendimento dos passageiros foi de 4.260 dollars para 6.839 ou 60,6 por cento.

Embora esta pequena nota não dê senão uma ideia incompleta d'um estudo aliás resumido na «Railway Age Gazette» encerra ideias tão originais que valia a pena registá-lo na publicação que em Portugal representa a vida ferro-viaria do paiz.

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 da ponte sobre o rio Vouga ao quilómetro 49,95 da linha férrea do Vale do Vouga, com data de 4 do corrente mês, apresentado pela «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger», concessionária do caminho de ferro do Vale do Vouga, 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, devendo a respectiva direcção fiscal verificar que o material empregado na construção satisfaça as condições, em que se basearam os cálculos justificativos da estabilidade daquela obra de arte, e que na composição da argamassa empregada entrem, pelo menos, 450 quilogramas de cimento Portland artificial de 1ª qualidade por 1 metro de areia.

Paços do Governo da República, em 5 de Agosto de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que a conta de liquidação das garantias de juro da linha de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, concessionária da mesma linha, referente ao ano económico de 1 de Julho de 1912 a 30 de Junho de 1913, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 1 do corrente mês, aprovar a referida conta e ordenar à mencionada Companhia, seja paga a quantia de 17.156\$89, como liquidação da citada garantia, relativa ao ano económico de 1912—1913.

Paços do Governo da República, em 5 de Agosto de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juros da linha da Foz Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária da referida linha, referente ao 2º semestre do ano económico de 1912—1913, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 1 de Agosto corrente aprovar a referida conta e ordenar que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 18.209\$20 em harmonia com o artigo 27º do seu contrato, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

Paços do Governo da República, em 5 de Agosto de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária da referida linha, referente ao ano económico decorrido desde 1 de Julho de 1912 a 30 de Junho de 1913, está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 1 do corrente mês, aprovar a referida conta e ordenar que à mencionada Companhia seja paga pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de concessão, aprovado por carta de lei de 24 de Maio, a quantia de 92.226\$05 como liquidação da citada garantia no referido ano económico.

Paços do Governo da República, em 5 de Agosto de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que o projecto apresentado pela Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger, concessionária do caminho de ferro do Vale do Vouga, duma variante ao projecto aprovado, no término da sua linha, para a ligar com a da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, de Santa Comba Dão a Vizeu, na estação de Vizeu, 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 7 de Agosto de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

BIBLIOGRAPHIA

Acaba de ser publicada em França a «Statistique des Chemins de Fer Français» relativa às linhas de interesse local de França, Argélia e Tunísia.

Relativa a 31 de dezembro de 1910, esta publicação com perto de mil páginas in-4º, dá uma ideia clara do desenvolvimento da rede secundária tanto na França, como no que os Franceses denominam *A maior França*.

Já em notícia minuciosa demos conta da publicação oficial relativa a 1909 (1), de modo que hoje não nos resta senão dizer que o presente volume continua accusando o desenvolvimento das linhas francesas, cuja extensão passou de 11.404 quilómetros em 1909 para 11.669 em 1910 nos caminhos de ferro de interesse local, e nos tremvias de 11.527 para 11.969.

Os créditos dispendidos em 1910 para corresponder aos compromissos tomados, subiram a 9.468.042,22 francos dos quaes 3.822.534,53 para tremvias.

O capital realizado pelas companhias era distribuído por 4.063.031 acções no valor nominal de 966.656.685 francos, e 1.282.691 obrigações emitidas, valendo nominalmente 513.021.783 francos.

Assim como o verificámos na estatística de 1909, linhas houve ainda em 1910 que deram prejuízo.

Quanto a pessoal, passou de 1909 para 1910, o das administrações centrais passou de 358 para 394, o do movimento e tráfego de 3.137 para 3.315, o do material e tracção de 2.444 para 2.582, o de via e obras de 2.133 para 2.327. Os jornaleiros que em 1909 eram 1.095, subiram a 1.231 em 1910 e as jornaleiras de 997 atingiram 1.044.

O material circulante foi aumentado com 625 unidades toda a especie. O percurso anual total dos comboios foi de 20.444.188 quilómetros, mas a velocidade kilométrica horária que ficou permanecendo a mesma que em 1909, nos comboios de passageiros diminuiu, nos mixtos e nos de mercadorias, respectivamente de 5 a 45 e 4 a 45 em 1909 para 5 a 30 e 4 a 30 em 1910.

O número total de passageiros por quilómetro que ficara em 1909 em 273.527.042, atingiu 284.507.786 em 1910.

Um quadro de recapitulação geral dos principais documentos referentes a 1909 e a 1910, ocupa 38 páginas em que num relance se obtem os valores allusivos à extensão e custo das linhas, às suas receitas, despesas e produto líquido e ao seu movimento.

Ainda valeria a pena dar ideia dos elementos estatísticos, que se deparam a partir da página 825, relativos às linhas de interesse local da Argélia e Tunísia, mas vedo-no-lo a necessidade de dar lugar a outras matérias que interessam aos leitores da *Gazeta*, restando-nos agradecer à Direcção dos Caminhos de Ferro do Ministério das Obras Públicas, Correios e Telegraphos, a reunião d'esta publicação interessantíssima, e que é um primor não só pelos dados que ministra como pela sua impressão de tal modo cuidada que faz gosto ler estes quadros cheios de algarismos onde se não observa o aspecto carrancudo que costumam revestir as estatísticas.

Mello de Mattos

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de fevereiro último.

VIAGENS E TRANSPORTES

Viagens de recreio, aos domingos e dias feriados

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que, diga-se de passagem, tem nos ultimos tempos posto em vigor uma serie de medidas vantajosas para o publico, e que, por isso, tem sido recebidas com o maior aplauso, acaba de estabelecer uma nova tarifa especial de bilhetes de ida e volta aos domingos e dias de feriado official, para viagens de recreio ás praias, thermas e outras localidades que offerecem attractivos, e cuja modicidade de preços excede tudo quanto no genero havia entre nós estabelecido.

Referimo-nós á tarifa especial temporaria n.º 7 bis, que entrou em vigor no dia 9 d'este mez e cujo aproveitamento nesse dia já foi grande, apesar de ainda o publico em grande parte não ter d'ella conhecimento.

Estabelece o § 1.º da tarifa, como verá o leitor pelo exemplar que distribuimos com o presente numero, bilhetes para excursões nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto.

Os seus preços são tão economicos que em muitos casos representam reducções que vão até a mais de 40 por cento nos bilhetes das tarifas especiaes permanentes, que já de si tem grande reducção sobre a tarifa geral.

Por exemplo: um bilhete de ida e volta do Caes do Sodré a Cascaes importa pela tarifa ordinaria em \$90 em 1.ª, \$68 em 2.ª e \$44 em 3.ª; pela nova tarifa custa essa viagem ao domingo \$58 em 1.ª, \$42 em 2.ª e \$30 em 3.ª, isto é uma reducção de 40 % sobre aquelles.

A viagem de Lisboa-Rocio a Cintra custa pela tarifa ordinaria, ida e volta, 1\$08 em 1.ª, \$72 em 2.ª e \$46 em 3.ª, pela tarifa 7 bis custa ao domingo ou nos dias feriados, \$60 em 1.ª, \$42 em 2.ª e \$28 em 3.ª, o que representa uma reducção de mais de 40 %.

Do Porto-Campanhã a Aveiro e volta, custa o bilhete ordinario em 2.ª classe 1\$54; o da nova tarifa custa apenas \$92.

Por estes poucos exemplos já o leitor pôde bem avaliar das vantagens que offerecem estes bilhetes.

Vejamos agora os do § 2.º da tarifa que constituem uma verdadeira innovação entre nós: bilhetes para praias, thermas e pontos de turismo, vendidos pelas estações de Lisboa-Rocio, Porto-Campanhã e Gaia.

Estes bilhetes prestam-se admiravelmente para a excursão ao Bussaco, podendo a vigem ser feita isoladamente pelos comboios ordinarios e até pelos rapidos.

Cada bilhete de Lisboa a Luso e volta custa 5\$60 em 1.ª classe, 4\$36 em 2.ª e 3\$12 em 3.ª; de Campanhã ou Gaia a Luso 2\$88 em 1.ª, 2\$26 em 2.ª e 1\$60 em 3.ª

Os passageiros que utilizarem os comboios rapidos pagam uma pequena sobretaxa de \$10 em 1.ª classe ou \$05 em 2.ª por cada fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso.

Os bilhetes estão á venda nos sabbados depois do meio dia e nos domingos de manhã, de forma que os passageiros procedentes de Lisboa, por exemplo, poderão partir no sabbado pelo comboio rapido n.º 55 ás 18,55, chegando ao Luso, ás 23-37, e alli pernoitam. No domingo de manhã fazem a ascensão ao Bussaco, podendo regressar de Luso ás 16,45 de maneira a chegarem a Lisboa no rapido ás 23-53 de domingo. Se quizerem ter maior demora em Luso ainda poderão utilizar para o regresso os comboios que d'allí partem ás 21-44 de domingo ou ás 9-8 de segunda-feira seguinte.

Os que não queiram pernoitar no Luso poderão partir de Lisboa no comboio correio da noite, ás 21,35 de sabbado, ou no rapido das 8,30 de domingo, pelos quaes chegarão a Luso respectivamente ás 5,28 ou ás 13,6 de do-

mingo, regressando do Luso por qualquer dos comboios acima indicados.

Outra excursão tambem muito interessante é a Leiria, para visita á Batalha. Custa o bilhete de Lisboa a Leiria por esta tarifa 3\$60 em 1.ª; 2\$80 em 2.ª e 2\$00 em 3.ª.

Na estação de Leiria ha diligencia para a cidade ao preço de \$10 por passageiro, e da cidade á Batalha e volta vae um trem por 2\$50.

Para esta excursão convem tomar n'um sabbado o comboio que parte do Rocio ás 16,23, para chegar a Leiria ás 22,9.

Para pernoitar n'esta pitoresca cidade recommendamos o Hotel Liz, que tem quartos confortaveis e boa comida.

Para a volta a Lisboa convem tomar o comboio que parte de Leiria ás 19,34 para chegar a Lisboa aos 32 minutos.

E assim por tão modico preço se pôde ir gosar um dia na linda cidade do Liz, cujo castello é o melhor padrão que temos dos tempos medievaes, e apreciar o mais bello monumento architectonico que ha em Portugal — o mosteiro da Batalha.

Outras varias excursões recommendaveis, como a Tomar, Coimbra, Santarem, se podem fazer economicamente com os bilhetes d'esta nova tarifa.

Já se não pôde dizer, como por vezes temos ouvido, que só lá fôra se viaja com economia.

A nova tarifa que a Companhia Portugueza acaba de pôr em vigor até 30 do proximo mez de Novembro, e que estamos convencidos obterá o melhor exito, vem contribuir poderosamente para o desenvolvimento do excursinismo entre as classes menos abastadas, permittindo assim que tão util como agradavel diversão não seja apenas apanagio dos protegidos da fortuna.

E entrados uma vez no caminho das viagens baratas, ficamos esperançados que outras tarifas virão n'um futuro proximo, não só da Companhia Portugueza como das outras empresas ferro-riarias, dar logar a que nos ocupemos d'ellas com o mesmo entusiasmo com que nos apraz referirmo-nos á n.º 7-bis.

Feira e touradas em Badajoz

Badajoz está em festa. Inaugurou-se hontem a grande feira annual, a mais importante que se effectua na nobre cidade extremenha, e com a feira começaram tambem as festas, cujo programma é deveras attrahente.

A'lem das touradas, divertimento imprescindivel ao povo hespanhol, destacamos do programma outros numeros que devem ser interessantissimos.

No dia 15: grande Diana (alvorada) em que tomam parte as bandas dos regimentos de *Castilla* e *Gravelinas*, da *Guardia Municipal* e os clarins de *Villarobledo*; concurso de balões artisticos; inauguração da Kermesse em beneficio das cantinas escolares; concertos musicaes e fogos aquaticos no Guadiana.

No dia 16: *Cucañas* e grande concerto pela banda portugueza da Guarda Nacional Republicana, que ás 10 horas da noite executará em S. Francisco o seu magnifico repertorio, e grande verbena na famosa praça da *Soledad*.

N'este mesmo dia realiza-se a primeira tourada, em que tomam parte os afamados «espadas» Garcia Malla e José Garate Limeño, com as suas *cuadrillas*.

No dia 17: Fogo de vistas de estylo japonez, ás 10 horas da manhã. Este numero deve produzir grande sensaçao, pois raras vezes, tanto em Hespanha como em Portugal, se tem visto. A'lem dos concertos musicaes e outros numeros menos importantes, tambem haverá tourada n'este dia, ás 6 horas da tarde, em que lidarão os mesmos artistas que na corrida de 16.

A animação e graça que o povo hespanhol sabe imprimir ás suas festas, é só por si um motivo de recommendation, para o leitor dar um passeio até Badajoz n'um d'estes dias, o que de certo lhe sae baratissimo, attenta a modicidade dos preços dos bilhetes que o caminho de ferro estabeleceu para ida desde ante-hontem até hoje, e volta até ao dia 19 por todos os comboios ordinarios e pelo especial que parte hoje aos 37 minutos da madrugada e regressa amanhã a Lisboa.

As principaes estações da Companhia Portugueza vendem d'estes bilhetes, sendo o preço de Lisboa de 4\$84 em 1.^a classe, e 2\$54 em 2.^a.

Estamos certos que não faltarão Portuguezes nas festas de Badajoz, onde costumam ser sempre bem recebidos com a lhaneza que tanto caracteriza o povo nosso vizinho.

Feira e festas na Covilhã

Nos dias 24 a 26 d'este mez teem logar na laboriosa cidade de Covilhã a feira annual e as festas a S. Tiago que prometem ser deslumbrantes.

A feira de S. Tiago é a mais importante que se costuma realizar n'aquelle cidade. Grandes são as operaçoes commerciaes que n'ella se realizam.

As festas são sempre concorridissimas, indo alli forasteiros de grandes distancias.

O caminho de ferro estabelece nos dias das festas bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, válidos para ida nos dias 22 a 26 e volta de 24 a 28, pelos comboios ordinarios, excepto os rapidos e o Sud-Express.

Vendem d'estes bilhetes todas as estações da linha da Beira-Baixa e as de Lisboa-Rocio, Santarem, Abrantes, Beira-Baixa e Ponte de Sor.

De Lisboa os preços são: de 5\$0 em 2.^a classe e 4\$14 em 3.^a.

Senhor da Serra em Bellas

E' nos dias 31 d'este mez e 1 do proximo setembro, que tem logar a tradicional e pictoresca romaria ao Senhor da Serra em Bellas.

Estamos certos que como nos annos anteriores a affluencia de romeiros, que é para o caso como quem diz dos amadores das diversões populares, ha-de ser enorme.

Muita alegria esfusante, muita po-ira, bons petiscos ingeridos á sombra do bello arvoredo, e bom vinho, que é das coisas boas que ha na nossa terra, e que o povo tanto aprecia... ás vezes até demais.

Como de costume, o caminho de ferro faz serviço de comboios a preços muito reduzidos.

Feira nas Caldas da Rainha

E' amanhã o ultimo dia da importante feira annual que tem chamado enorme concorrença áquelle magnifica estancia thermal, e á qual nos referimos no nosso numero anterior.

Senhor da Serra de Sernide

Como dissemos no nosso ultimo numero, foi o dia 12 o primeiro da romaria ao Senhor da Serra de Sernide. A concorrença de forasteiros a este interessante logar tem sido muito numerosa.

A romaria dura até 24 d'este mez, dando portanto bastante tempo á lá ir quem ainda o não tenha podido fazer. E' aproveitar, pois, os bilhetes baratos, que são validos até áquelle dia.

Transporte de taras precedendo o cheio

Deve entrar brevemente em vigor a ampliação já aprovada pelo governo, da concessão que a tarifa especial n.^o 11 de pequena velocidade, combinada entre o Caminho de ferro do Sul e Sueste e a Companhia Portugueza, estabelece para o transporte das taras em retorno á estação de procedencia das remessas de líquidos, ao transporte

das taras quando sejam remetidas d'uma estação para á mesma regressarem cheias.

E' esta uma medida de largo alcance e alta vantagem para o commercio, que a estava reclamando.

Ampliação de tarifa

Entrou em vigor no dia 10 d'este mez a ampliação a que aqui já nos referimos, da tarifa especial n.^o 101 de pequena velocidade aos transportes de madeira em bruto ou serrada, procedentes de Barcellos e Valença, com destino a varias estações do Sul e Sueste ou vice-versa.

Aos transportes de Barcellos correspondem, como já dissemos, os preços da 3.^a serie da tarifa; para Valença foi estabelecido o preço de 4\$10 por tonelada.

Consta-nos que grande vae ser o aproveitamento d'estes preços.

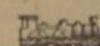
Materias primas para adubos, do Porto para Salamanca

Por um additamento á sua tarifa combinada P. H. n.^o 2 de pequena velocidade, a Direcção do Minho e Douro acaba de estabelecer uma importante vantagem para os expedidores de materias primas para adubos, que consiste no bonus de 15 % sobre os preços da referida tarifa, ao expedidor que desde 1 de janeiro d'este anno até 31 de dezembro de 1916 tiver transportado 10.000 toneladas da estação de Porto-Alfandega para Salamanca.

A bonificação será feita por meio de reembolso quando comprovado com as cartas de porte ter transportado aquella tonelagem; pode, porém, ser feita anualmente quando tiver transportado 2.500 toneladas durante o anno, e deixar depositado 10 % da quantia a reembolsar, para garantia do transporte total.

Transportes de acido carbonico comprimido

Segundo um Aviso que a Companhia Portugueza acaba de publicar, a partir de hontem são considerados incluidos no § 1.^o da tarifa especial n.^o 1 de grande velocidade, em vigor nas linhas da Companhia, os transportes de acido carbonico comprimido, quando apresentado em tubos ou frascos de ferro hermeticamente fechados e resistentes á pressão interior e aos choques exteriores.



VIAGENS CIRCULATORIAS

Um verdadeiro brinde nosso

O facto de, desde ha muito, não termos tido occasião de oferecer um brinde valioso aos nossos assignantes e annunciantes, levou-nos a estudar um meio de lhes sermos agradaveis por outra forma e tornar-lhes de verdadeira utilidade a assignatura d'esta revista.

Nesse intuito posemo-nos d'accordo com todas as linhas ferreas do paiz para a criação de uns bilhetes especiaes circulatorios ou de excursão aos principaes pontos do paiz, e o favoravel acolhimento que a nossa ideia teve, por parte de todos — o que já aqui agradecemos e nunca é demais pôr em relevo — se penhora a nossa gratidão, tambem lisonjeia a nossa *Gazeta*, porque é mais um testemunho de quanto todas as Direcções de caminhos de ferro de Portugal, sem excepção, a consideram e estimam.

A nova combinação tem por effeito podermos oferecer, aos nossos assignantes, uns bilhetes, segundo determinados itinerarios fixos, que lhes permittam visitar todos os pontos interessantes do paiz, as suas thermas, praias, estações de verão, etc.

Mas não só para viagens de recreio ou de cura, estes bilhetes servem.

Sejamos praticos e pensemos que a muitos dos nossos assignantes serão uteis bilhetes que lhes permittam fazer longas viagens de commercio, visitando os mercados, os centros agricolas e industriaes, para o desenvolvimento do seu negocio.

Tambem isso foi previsto na organização d'este serviço, e como o assignante tem o direito de **adquirir quantos bilhetes quizer e immediatamente quando o quizer**, bem se imagina a grande vantagem que para os nossos subscriptores conseguimos obter, e que constitue um verdadeiro **brinde** que lhes fazemos.

Os bilhetes serão estabelecidos com itinerarios fixos, que, por enquanto, serão 5, e em breve annuncaremos outros.

O abatimento que representam sobre o preço das tarifas geraes, vai desde 27 por cento, nos bilhetes de menor percurso, até 40 por cento nos de maior distancia.

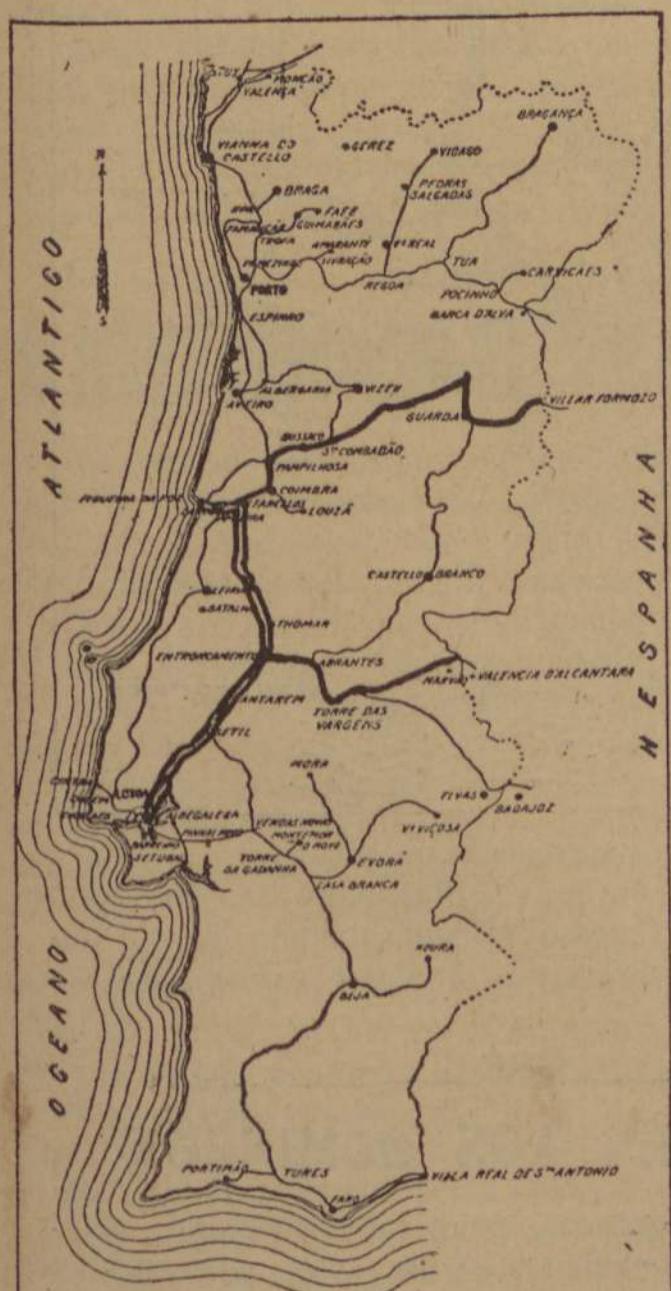
Os itinerarios, são, como dissemos, fixos. O passageiro tem, porém, a faculdade de começar a viagem *em qualquer ponto do trajecto*, devendo terminá-la ahi, e ainda a de fazer o percurso n'um ou outro sentido, só com a restrição de uma vez começado o trajecto n'um sentido, não poder alterá-lo.

Detalhemos, pois, os itinerarios, cuja venda vae ser aberta, esperamos, na proxima semana.

Itinerario A

Preços: 1.ª classe, Esc. 11\$10; 2.ª classe, 8\$28

Prazo de validade 60 dias



Como se vê, comprehende, coi no pontos terminus, Lisboa, fronteira de Valencia d'Alcanta- ra, Villar Formoso, Figueira da Foz.

POZ.
Não tratámos, como se vê, só dos nossos assignantes de Lisboa ou do Porto; temo-los em todo o paiz, e de todo o paiz nos podem ser requisitados bilhetes que enviaremos, tendo recebido o seu importe e os portes do correio e registo.

Serve, portanto, não só para entrar no paiz por uma d'aquellas fronteiras, fazera excursão até Lisboa e Figueira

Boa e Figueira, e voltar por outra, como para quem, de cá, queira ir a Espanha, sahir por Valencia d'Alcantara e regressar por Villar Formoso, ou vice-versa, e ainda mesmo para quem principio a viagem, por exemplo, em Coimbra, ir d'ahi a Villar Formoso, entrar depois por Marvão, vir a Lisboa e á Figueira (o que é facultativo e não obrigatorio) e regressar a Coimbra.

O **Itinerario B** é semelhante ao anterior, sendo só para a zona do norte, com as fronteiras.

Terminus: Villar Formoso, Coimbra, Campanhã, Braga, Vidago, Barca-d'Alva.

Assim, um passageiro de Aveiro, por exemplo, pode utilizar o bilhete vindo a Coimbra e d'ahi a Villar Formoso, entrando depois por Barca d'Alva; ou d'Aveiro seguir a Campanhã, Braga, Ermezinde, Vida-go, sahindo por Barca d'Alva, e entrando depois por Villar Formoso, a Coimbra e Aveiro.

Itinerario B

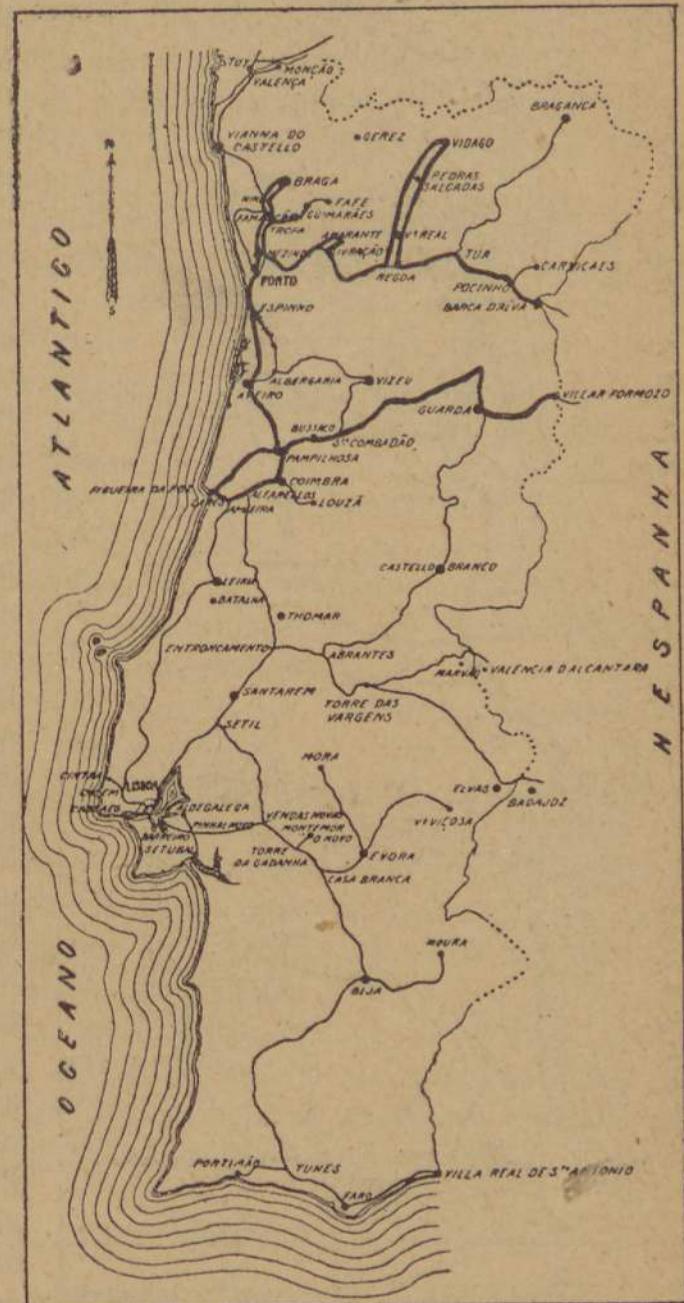
Preços: 1.^a classe, 11\$70; 2.^a, 8\$78

Prazo de validade 60 dias

Itinerario B

Precos: 1.ª classe, 11\$70; 2.ª, 8\$78

Prazo de validade 60 dias



Da mesma forma em Trofa podem ir pela interessante linha de Guimaraes, até esta cidade e volta, por 1\$08 ou até Fafe e volta por 1

O **Itinerario C** estabelece um circulo pela Beira Baixa, Beira Alta, e Norte, irradiando do Entroncamento a Lisboa e da Pampilhosa ao Porto e Braga.

Ficam assim todos os povos servidos pela grande linha Lisboa-Braga em relações com o grande círculo de Leste-Beiras-Norte.

E' largo o percurso, e d'elle podem partir em qualquer dos dois sentidos os que queiram visitar uma grande parte do paiz.

Supponhamos: de Lisboa pôde-se ir á Covilhã, visitar a Serra da Estrella e descer pela pitoresca linha da Beira Alta á Pampilhosa, visitando, em caminho, as Caldas da Felgueira, depois Aveiro, o Bussaco, etc., onde, como acima dizemos, indo munido com o bilhete supplementar do Valle do Vouga, se pôde fazer a mesma excursão que indicámos no itinerario B.

D'ahi vae-se repousar no Porto, d'onde se segue a Braga, o que facilita a ida a Caldellas e ao Gerez, voltando de Braga directamente, ou detendo-se em transito, a Lisboa.

Bem entendido que ao passar em Trofa se pôde, indo munido do coupon Trofa-Guimarães ou Trofa-Fafe, visitar esta linha, que tantos attractivos tem.

O **Itinerario D** não é um bilhete circulatorio; é antes uma ida e volta entre os extremos Lisboa, Porto, Figueira, Louzã e Villar Formoso: deve portanto, e será de grá ned

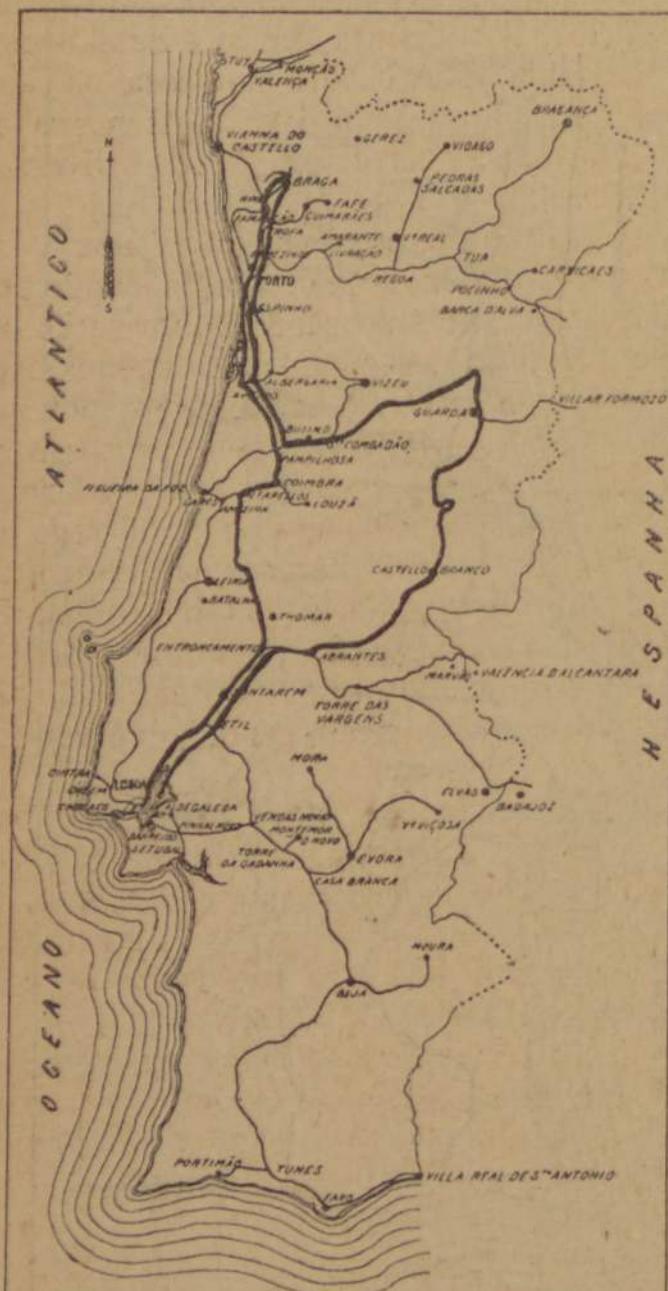
consumo, para todos que de qualquer dos pontos extremos ou intermedios d'este grande percurso queiram ir a Hespanha ou a França e visitar ainda os outros terminus na ida ou na volta.

Como se vê, serve para atrair ao nosso paiz os nossos assignantes no extranjeiro, que, com esse incitamento poderão visitar as duas capitais, do paiz e do norte, todos os pontos intermedios e ainda a Figueira e Louzã.

Itinerario C

Preços: 1.ª classe 15\$30; 2.ª, 11\$48

Prazo de validade 80 dias



Porto e regressar de lá á fronteira.

Alem d'isso tambem se pôde percorrer, no todo ou em parte, a linha do valle do Vouga, como dissemos para os itinerarios B. e C.

O Itinerario G, do que não damos o graphic, por falta de tempo, é mais largo que os anteriores: comprehende toda a linha do Norte, Lisboa, Porto, toda a do Oeste, Lisboa, Cintra, Figueira; a da Beira Alta, Figueira a Santa Comba, e toda a de Vizeu: a do Minho até Caminha, a do Douro até Regoa e a do Corgo até Pedras Salgadas. Os seus preços são: 1.ª classe 20\$10; 2.ª 16\$20.

Serve, portanto, a quem vá ao Gerez, a Caldellas, ás Pedras Salgadas (e mesmo a Vidago, tomando bilhetes ordinarios, só entre esses pontos), ás outras thermas e praias do Norte, á Figueira, a S. Pedro do Sul (por Vizeu) como para os procedentes do norte, á capital e á poetica Cintra, podendo visitar, em transito, os monumentos da linha do Oeste (Batalha, Alcobaça) as Caldas da Rainha, Thomar, Coimbra e facultativamente as linhas do Vouga e de Guimarães.

Não esqueçamos tambem, em questão de prazos de validade, que elles podem ser ampliados por tres periodos de 10 dias, de uma só vez ou por duas ou tres vezes, fazendo-se o pedido, com a apresentação do bilhete, em qualquer estação do percurso, antes de expirado o prazo para o qual o bilhete está valido.

Como se comprehende sendo estes bilhetes considerados **brindes aos nossos assignantes, só são vendidos na nossa redacção — Rua Nova da Trindade, 48, 1.º**

As requisições poderão ser feitas pessoalmente quando o requisitante seja conhecido, ou mediante a apresentação do seu récibo (de assignatura ou de annuncio) do anno corrente.

As requisições de fóra de Lisboa deverão vir acompanhadas do seu importe e de carta assignada, e do récibo e 10 centavos (100 reis) para o porte e seguro ou mais 5 centavos (50 reis), por bilhete, quando seja mais de um.

O assignante tem direito a requisitar, para si e para senhoras ou menores da sua familia *quantos bilhetes quizer*, não só de uma vez mas por successivos pedidos durante o anno.

Excepcionalmente os socios e os caixeiros viajantes das casas commerciaes poderão gosar d'estas vantagens mediante requisição da casa e apresentação para estes, do seu bilhete de identidade das mesmas.

Temos também que as collecções de amostras que acompanhem os portadores d'estes bilhetes são consideradas bagagens.

Das companhias, associações ou sociedades que são ou venham a ser nossas subscritoras aproveitarão esta faculdade o presidente e secretarios da Direcção, por não ser possível torná-la latitudinaria a todos os accionistas ou socios.

A venda começará em breves dias, e, se isso fôr, como esperamos, antes do nosso proximo numero, será o publico avisado por noticias nos jornaes e cartazes nas estações.



EXCURSÕES AOS DOMINGOS

A Companhia Portugueza, n'um louvavel intuito, estabeleceu uma tarifa de bilhetes de ida e volta para viagens de recreio aos domingos, aos arredores de Lisboa e Porto e ás thermas e praias servidas pelas suas linhas. N'outro logar damos desenvolvida noticia a esse respeito.

Mas dá-se um caso que parece singular:

Pelos actuaes preços pôde-se ir aos domingos a Cintra por preços reduzidos, quasi 50 por cento; mas se o passageiro quiser respirar o ar do mar e ir á Praia das Maçãs, custa-lhe o bilhete do carro electrico mais caro ao domin-

go do que no dia de semana, ou seja 400 reis ida e volta enquanto que nos outros dias custa apenas 300 reis.

Parece impossivel, mas é verdade.

A companhia Cintra ao Oceano tem tido uma vida atribulada graças ás habilidades que se exerceram no começo da sua existencia, mas que ella siga o exemplo da Carris de Lisboa, augmentando os preços aos domingos e dias de festa, para os logares mais propicios para viajar, parece-nos contraproducente.

A Praia das Maçãs não tem tido o desenvolvimento que se prophetizava quando da inauguração da carreira. A que se deve o desenvolvimento de Algés e da Amadora? Sem duvida á modicidade dos preços de transportes, pois que ha logares nos arredores de Lisboa, bem mais saudáveis, mas que estão despovoados, ou devido á falta de transportes, ou se os ha, ao preço elevado d'elles.

O moroso desenvolvimento da Praia das Maçãs é devido ao preço elevado das carreiras. De Cintra á Praia são 11 kilometros; e o preço é de 200 reis, enquanto que de Lisboa a Queluz sendo 12 kilometros custa 160 reis em 2.^a classe e 110 em 3.^a.

E o preço da assignatura para estes pontos é de réis 6\$600 em 2.^a e 4\$450 em 3.^a, ou seja 220 e 150 por dia respectivamente, isto na assignatura mensal, enquanto que na annual custa 85 e 63 reis, tambem respectivamente.

Ora a companhia Cintra ao Oceano não procede assim; dá uns cadernos de bilhetes por preço pouco reduzido, e aos domingos supprime as idas e voltas Cintra-Praia. Estamos certos que se ella tivesse andado por outro caminho teria uma situação menos precaria, e a Praia das Maçãs seria mais concorrida, pois não lhe faltam as bellezas naturaes.

Seria optima occasião para a companhia acabar com esse preço elevado e ainda barateá-lo em harmonia com os da Companhia Portugueza, para assim compartir, em maior numero, dos passageiros que aos domingos vão a Cintra, atraídos pela modicidade do transporte.



A futura exposição do "Panamá-Pacífico"

Querem os Americanos celebrar com a merecida ostentação o facto transcendental da inauguração do canal do Panamá, do seu canal, que é muito d'elles, pois sobre elle teem direitos de soberania e de posse.

Todos os demais povos do mundo teem por igual interesse n'esta grandiosa solemnidade, cujos preparativos se estão desenvolvendo com affan sem precedentes nas pictorescas ribas da bahia de S. Francisco.

Portugal deve ser um dos paizes a quem mais cumpra interessar-se pelo assumpto, e por ser um dos mais proximos das plagas americanas, e certamente o mais unido ao mais vasto dos Estados de toda a America latina.

A superficie dos terrenos destinados á exposição, que está marcada para 1915, é extensissima. O grupo principal das construções, em que serão expostos os produtos industriaes de todo o orbe, ocupará o centro do local. A leste installar-se-hão as variadas series de diversões, cujo valor será grande tanto pelo caracter educativo que se lhes imprime, como pelas sommas com ellas dispendidas. A oeste do grupo central dos palacios da exposição, construir-se-ha um outro grupo tambem de palacios, com o aspecto imponente de verdadeiras residencias regias, no estylo dos diversos paizes. Os pavilhões extranjeiros, bem como os grupos principaes dos palacios, formarão todos um conjunto que dará á Exposição a apparencia de uma opulenta cidade, com o seu nucleo central, d'onde irradiarão numerosas avenidas conduzindo a todos os quadrantes, como raios de estrella que será uma enorme praça grandiosa e ampla como a de S. Pedro, em Roma.

O plano segundo o qual serão classificados os produtos enviados a esta exposição, foi cuidadosamente estudado e preparado debaixo da direcção do Dr. Frederico Skiff, summidade notoria em questões d'esta natureza, por haver já tido directa ingerencia n'outros certamens, inclusivé na exposição de Paris de 1900 e nas de S. Luiz e de Chicago.

Segundo o plano do Dr. Skiff os productos ficarão agrupados em onze repartições, a cada uma das quaes pertencerá o seu palacio.

As onze repartições serão as seguintes: Belias-Artes, Educação, Economia social, Artes liberaes, Manufacturas e Industrias varias, Machinas, Meios de transporte, Agricultura, Generos alimenticios, Horticultura, Minas e Metallurgia.

Em cada uma das repartições haverá uma serie de classes e de sub-classes, por forma que o visitante possa facilmente apprehender a exacta correlação entre as diversas secções ou installações.

A remessa e installação dos productos enviados á exposição também constituiram materia de detido estudo por parte da direcção: os productos de cada genero serão directamente armazenados em locaes mais ou menos centraes, e depois enviados ás diversas installações, por um caminho da ferro de dupla via, e o mesmo processo se observará com os productos que cheguem pela via ferrea.

Para os effeitos dos direitos alfandegarios, o terreno total da Exposição será considerado como zona livre, e os productos que venham a ser reexportados também estarão exemptos de qualquer contribuição. Os que forem vendidos sujeitam-se á tarifa alfandegaria ordinaria, com avaliação no termo da exposição, para se ter em conta a depreciação que hajam soffrido com a demora.

A Exposição, quando completa, deve apresentar um panorama maravilhoso. Das margens da bahia de S. Francisco ver-se-hão surgir formidaveis construções, que aparecerão em conjunto como um unico palacio gigantesco reparrido interiormente por enormes pateos ou jardins, cada qual com a sua nota artística diversa.

A grande altura dos edificios, e as suas enormes cupulas, a maior das quaes alcançará 122 metros, darão ao quadro uma impressionante nota de grandeza na moldura das pintorescas paragens do golfo da California.



A nova estação Central Terminus de Nova-York

A «New Grand Central Terminal» foi inaugurada no dia 1 de fevereiro d'este anno. A estação serve de cabeça ás redes da *New York Central and Hudson River Railroad* e da *New-York, New-Haven and Hartford Railroad*.

Esta estação, que é a mais importante testa hoje existente, foi construida em substituição da antiga já insuficiente, e sem interromper o tráfego, que é enorme.

Actualmente este tráfego consiste em mais de 100.000 passageiros e cerca de 800 trens de chegada e de partida por dia; mas a estação foi disposta de forma a ter um tráfego muito mais considerável ainda e espera-se que ella possa a vir a ter uma circulação de 250.000 passageiros por dia.

Para obter este resultado sem que se alargue exageradamente a superficie ocupada n'um logar onde o preço do terreno é extremamente elevado, colocaram-se os binarios debaixo da terra e em dois andares, estando os binarios das grandes linhas no andar superior e os das linhas secundarias no andar inferior.

Todo o terreno ocupado pelas vias de chegada fóra da estação propriamente dicta, será aproveitado para a construção de edificios, e as receitas provenientes servirão para cobrir o capital empregado na aquisição do terreno.

Esta disposição dos binarios em dois planos representa a vantagem de reduzir as dimensões do edifício necessário para o serviço. D'este arte a nova estação de Nova-York, embora comprehenda 68 binarios, necessita de um edifício principal de 94 metros de largura e 221 metros de comprimento, enquanto que a nova estação de Leipzig, por exemplo, apenas com 26 binarios, ocupará um edifício de 96 metros de largura e 300 metros de comprimento. Mas se se levar em linha de conta a superfície total ocupada pelos binarios e pelas plataformas, a estação de Nova-York ultrapassa muito as principaes estações europeias e americanas; essa superfície é de 28,33 hectares enquanto que a estação de Pennsylvania a Nova-York, que pela extensão da sua superfície é a que mais se lhe approxima, ocupa apenas 11,13 hectares.

Todos os comboios da estação Terminus de Nova-York atravessam um tunnel de quatro vias e chegam aos binarios situados na extremidade esquerda, os quaes se prolongam por meio d'uma plataforma até aos binarios que estão defronte do deposito, situada lateralmente à direita da estação. Logo que as carroagens estão vazias, partem na mesma direcção, e deixam logo as plataformas livres para a chegada d'outros comboios.

O movimento de trens na estação é feito por meio da locomotiva electrica. Não seria possível estabelecer um serviço primoroso com locomotivas a vapor, por causa do fumo.

Uma das particulares da nova estação é o facto de ella ter acesso por tres andares diferentes: no sub-solo entrase pelos corredores das diversas linhas metropolitanas, que passam na vizinhança da estação. A entrada seguinte é pela Avenida Vanderbilt, que rodeia a estação pela esquerda, e n'ella se acha a entrada principal. A entrada superior é a da Avenida do Parque, que chega à estação por um via-ducto passando sobre a praça Depew e que se divide em duas ruas que circumdam o edifício.

A construcção extende-se desde a 41.^a rua até à 57.^a entre as vias Lexington e Madison.

O comprimento total da estação e do feixe de binarios até ao tunnel, é de 1.190 metros, e a sua largura maxima é de 287 metros.

Os dois andares teem ao todo 68 binarios, contando os binarios do serviço, de um comprimento total de mais de 50 kilómetros.

A antiga estação ocupava uma superfície de cerca de 9,3 hectares com uma largura de 114 a 290 metros e um comprimento de 545 metros.

O edifício da estação propriamente dicta tinha 112 metros de largura e 220 metros de comprimento.

A estação possue uma installação de aquecimento por meio de agua quente, uma installação de ventilação movida a electricidade, uma rede condutora de ar comprimido e rarefeito pelo vacuo, um sistema protector contra incendios, com 300 bocas de incendio e 125 postes telephonicos de alarme, e uma installação de cabreas para as bagagens.

A officina destinada a produzir a força motriz ocupa o espaço de 28×50 metros comprehendido entre a 49.^a e a 50.^a rua.

Todos os apparelhos de signalização e de manobras do trasbordo são movidas a electricidade, e acham-se na maioria installados n'un edifício de quatro andares, todos subterraneos.

O sistema de movimento dos binarios dos trens secundarios consta de 400 linhas, e o dos expressos faz-se no ultimo andar.

Apesar da estação ter sido inaugurada no dia 1 de fevereiro, restam ainda muitos trabalhos a executar para o completamento da obra.

Até agora os trabalhos representam excavações que andam por 2 milhões de metros cubicos, e pela elevação de mais de 85.000 toneladas de armação de aço.

Durante nove annos os trabalhos ocuparam 1.000 a 2.000 operarios. Quando a obra estiver completa terá custado 180 milhões de dollars, pertencendo grande parte á expropriação.

A transformação da «Grand Central Terminal» foi dirigida pelos engenheiros da «New-York Central and Hudson River Railroad», que acharam soluções interessantissimas para os numerosos problemas que se apresentaram na transformação.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Agosto de 1913.

Completa calmaria no ambiente da finança e no mercado.

Do ministerio nada tem havido que interesse registar aqui; na Bolsa, estamos no periodo d' exodo dos veraneadores; as operações restringem-se; a desanimação accentua-se; nos cambios também se accentua firmeza, infelizmente, que já não podemos atribuir á questão balkanica, porque essa está resolvida.

E não obstante, o governo parece estar bem abastecido de creditos, no extrajeiro porque, sabemos de fonte certa, tem recuado a reforma das letras do Thesouro, dívida externa, que se vão vencendo, pagando-as de contado, o que obedece ao principio de reduzir, quanto possível esta parte da nossa dívida.

*
O boletim mensal dos depositos á ordem, em 31 de julho de 1913, para pagamento dos encargos da dívida publica, accusa o seguinte:

Lisboa, no Banco de Portugal, escudos 2.218:702,62; Amsterdam, na casa Lippmann Rosenthal & C.^a, florins 24:66,21; Bâle, no Bankverein Suisse, francos 73:123; Berlin, no Bank für Handel & Industrie, marcos 5.942:407,95; Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, francos 86 529,92; Londres, no Baring Brothers & C.^a, lb. 126:804-2-11; Paris, no Crédit Lyonnais, francos 5.290:303,15.

Neste saldo comprehende-se o duodecimo do mes de junho de 33:850,43, entregue pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado para pagamento dos encargos das obrigações da dívida interna dos emprestimos de 4½% de 1903 e 1905 e de 5% de 1909.

As existencias nas agencias de Amsterdam, Bâle, Berlin, Londres e Paris estão captivas dos pagamentos feitos durante o mes de julho, a liquidar.

*
A disposição tomada de, aproveitando-se a nova lei monetaria, se acabar oficialmente com os 5 reis ou meio centavo, resultou n'uma fonte de receita para o Thesouro que não é para desprezar.

O caso de, em todas as cobranças, (muitas das quaes, representando percentagens, como as contribuições, direitos de alfandega e outros, não podem deixar de calcular-se em millesimos de escudo) se arredondar, um millesimo que seja, para o cêntavo superior, é uma mina de que o Estado aufera bons proveitos.

Dos 5 e meio milhões de habitantes do paiz, só do continente, podemos calcular que metade, pelo menos, fazem annualmente dois pagamentos ao Estado, e como n'estes há quasi sempre arredondamentos que variam entre o augmento de 1 e o de 9 reis, ou em media, 5 reis, temos:

$$2.772.797 \times 2 \times 5 = 27.728 \text{ escudos.}$$

Se a isso juntarmos, por exemplo, os 5 reis a mais nos telegramas, porque antigamente se cebavam 5 reis do impresso e hoje se cobra 1 centavo, calculando que não é menor de 20 milhões o numero de despachos que se expedem annualmente, de todo o paiz, temos, só d'estas origens os bellos 128 contos que entram como receita do Thesouro e o publico paga sem o sentir.

*
A Repartição de Estatística do ministerio das Finanças, uma das repartições publicas em que se trabalha bem e se trabalha muito, com amor ao serviço, publicou a estatística do Comércio e Navegação em 1911, n'un bello volume que recebemos e agradecemos.

Sem nos podermos alongar aqui, na analyse d'este excellente trabalho, o que faremos com mais espaço, registamos que o bem elaborado grapho que acompanha o volume nos diz que o comércio geral diminuiu em 1911 de 156 para 149 mil contos, sendo 3 mil na importação e 4 mil na exportação.

*

A Junta do Credito Publico abriu na quinta feira, 14, concurso para a compra de 25.000 libras destinadas aos encargos do coupon externo de janeiro, e adquiriu 10.000 ao preço de 5\$34 cada uma, 10.000 a 5\$34,75 e 5.000 a 5\$344, isto é, um pouco menos do que a cotação que se sustentava dois dias antes, de 5\$35 por libra.

*

As taxas desceram um pouco, ficando ainda superiores ás de ha quinze dias: a libra a 5\$30 comprá, e venda a 5\$34.

O Rio-Londres fechou a 16^{5/32} ou 14\$854 reis por esterlino.

Curso de cambios, comparados

| | Comprador | EM 15 DE AGOSTO | | EM 31 DE JULHO | |
|------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-----------|
| | | Vendedor | Comprador | Vendedor | Comprador |
| Londres cheque | 45 ^{1/16} | 44 ^{15/16} | 45 ^{1/2} | 45 ^{3/8} | |
| " 90 d/v..... | 45 ^{9/16} | — | 46 | — | |
| Paris cheque..... | 632 | 634 | 626 | 629 | |
| Berlim " | 260 | 261 | 257 ^{1/2} | 258 ^{1/2} | |
| Amsterdam cheque | 438 | 440 | 433 ^{1/2} | 435 ^{1/2} | |
| Madrid cheque | 970 | 980 | 960 | 970 | |

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

| Bolsas e títulos | AGOSTO | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---|---|
| | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | — | |
| Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento | 39 | 39 | 38,90 | 38,95 | 39 | 39 | 39,10 | 39,10 | 39,10 | 39,10 | 39,10 | 39,05 | 39,05 | — | |
| Dívida Interna 3% coupon..... | 39,05 | 39,05 | 38,90 | 38,95 | 39 | — | 39,15 | 39,20 | 39,20 | 39,15 | 39,15 | 39,05 | — | — | |
| " 4% 1888, c/premios | 20\$40 | — | c55\$50 | c55\$30 | — | c55\$30 | — | 20\$40 | — | 20\$35 | — | c55\$30 | c55\$50 | — | — |
| " 4 ^{1/2} 1888/9..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 4% 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 3% 1905 c/premios | — | — | 9\$05 | — | — | — | — | — | — | — | — | 9\$05 | 9\$05 | — | |
| " 4 ^{1/2} 1905, (C.º de F.º Est) | — | — | — | c82\$00 | — | c82\$00 | c82\$00 | — | — | — | — | c82\$00 | — | — | |
| " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | c80\$00 | c80\$60 | — | — | 80\$50 | — | — | — | — | |
| " Externa 3% coupon 1.ª serie | 66\$00 | 66\$10 | 66\$10 | — | 66\$10 | 6\$00 | 66\$10 | 66\$10 | 66\$10 | 66\$60 | 66\$80 | 66\$70 | 66\$90 | — | |
| " 3% 2.ª serie | 65\$20 | — | — | — | — | 63\$70 | 68\$80 | — | 68\$80 | — | 68\$90 | — | 68\$90 | — | |
| " 3% 3.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | 155\$05 | — | 155\$00 | — | — | — | — | |
| Obrigações dos Tabacos 4 ^{1/2} %..... | — | — | 154\$70 | 155\$00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Acções Banco de Portugal..... | — | — | — | — | — | — | — | — | 107\$50 | 108\$00 | — | — | — | — | |
| " Comercial de Lisboa..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Nacional Ultramarino..... | — | 100\$00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Lisboa & Açores..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | 58\$50 | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia Nacional..... | — | — | 4\$90 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia Tabacos, coupon..... | 72\$70 | — | — | — | 70\$10 | 70\$10 | 70\$10 | 70\$10 | — | — | 70\$20 | — | — | — | |
| " Companhia dos Phosphoros, coupon..... | — | — | — | 86\$00 | — | — | — | 58\$90 | — | 58\$90 | 58\$90 | 59\$00 | 59\$00 | — | |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa..... | — | — | — | — | 86\$00 | — | — | — | 86\$20 | — | — | 86\$70 | — | — | |
| " Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau..... | 64\$00 | — | — | — | 64\$20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau..... | 47\$80 | — | — | 48\$00 | 48\$20 | — | 48\$50 | 48\$50 | — | — | — | 9\$00 | 48\$90 | — | |
| " Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau..... | 16\$40 | — | 16\$40 | — | 16\$55 | — | — | 16\$90 | 17\$00 | 17\$10 | 17\$15 | 17\$15 | — | — | |
| " Companhia Nacional coupon 1.ª serie..... | — | — | — | — | — | — | — | a63\$50 | — | a63\$50 | — | — | — | — | |
| " Companhia Nacional coupon 2.ª serie..... | — | — | — | — | — | — | — | a80\$15 | — | — | — | — | — | — | |
| " prediaes 6%..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 5% | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " 4 ^{1/2} % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Paris: 3% portuguez 1.ª série | — | — | — | — | — | — | 61,70 | 62,35 | 62,50 | 62,70 | 63 | 62,60 | 62,25 | — | |
| Acções Companhia Cam. F. Port..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Madrid-Caceres-Portugal..... | — | 28 | 29,50 | 30 | 38 | 30,25 | 39 | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Madrid-Zaragoza-Alicante..... | 431 | — | 44 | 49,50 | 439,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Andaluzes..... | 29,50 | 298,50 | 300 | 304,50 | 308,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1º grau..... | — | 308 | 310 | 309 | 312 | 314 | 309 | 310 | 312 | — | 315 | 311 | — | — | |
| " Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..... | — | — | 230 | — | — | — | — | — | — | 232 | 232 | — | — | — | |
| " Companhia da Beira Alta..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| " Madrid-Caceres-Portugal..... | — | 170 | 169,50 | 167,50 | 170 | 175 | 175 | 175 | 170 | 170,50 | 172 | 172 | — | — | |
| Londres: 3% portuguez | — | — | — | 62,50 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | — | |
| Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 82,18 | — | — | |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | |
|--------|------------------------------|------------------|--|------|--|-------------------------|------|-------------------|--|--|
| | | 1913 | | 1912 | | Diferença em 1913 | 1913 | | | |



Companhia Portugueza — Proseguem com grande actividade os trabalhos da 2.ª via do Norte entre Coimbra B. e Mogofores, estando quasi concluída a terraplenagem.

— Entraram em serviço mais algumas carruagens de 3.ª classe, da serie 400, de corredor lateral, retrete e prateleiras.

Este novo material transita nos comboios 15, 8, 201 e 206.

São em numero de 20 as carruagens d'esta serie, e as restantes devem estar promptas ainda este anno, entrando depois na composição dos comboios de longo curso.

Beira Alta — Estão quasi concluídas 3 novas carruagens, de corredor lateral, 7 compartimentos, sendo 3 de 1.ª e 4 de 2.ª classe, do tipo mais moderno, destinadas aos comboios-omnibus, devendo entrar em serviço no proximo mez de setembro.

Extremoz-Portalegre-Castello de Vide. — A camara municipal deliberou interessar-se junto do Sr. ministro do Fomento, sobre a construcção d'este caminho de ferro, afim de ver se se consegue o desvio do troço entre Portalegre e aquella estação, indo a linha em direcção a Escuna e Portagem para servir Castello de Vide, depois de atravessar assim uma das mais ridentes e ricas regiões, como são os concelhos de Marvão, Portalegre e Castello de Vide.

Moçambique — Decorrem com grande actividade os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro, cuja testa vem a ser no Lumbo, no continente, em frente da ilha, e distando d'esta cerca de 2 kilometros.

Este caminho de ferro vae valorizar grandemente a ilha de Moçambique, pois chamará áquelle porto, quando concluído, bastante navegação.

A região que o caminho de ferro vae servir é feracissima, e as diversas povoações atravessadas, hoje já importantes, passarão a adquirir um enorme desenvolvimento commercial.

Pemba — Pelo novo projecto de construcção d'este caminho de ferro, terá elle o seu inicio na esplendida baía de Pemba, ao norte de Moçambique, a melhor da nossa costa africana oriental, e, depois de atravessar as bacias do Messala e do Lugenda, irá terminar na margem portugueza do lago Niassa, provavelmente em Metengula, séde administrativa do concelho do Lago, á beira de uma ampla baía, ancoradouro actual e futuro de toda a navegação lacustre.

A extensão total da nova linha será de 750 kilometros, approximadamente.

Quelimane — E' o engenheiro Sr. Pedro Alvares quem vae dirigir a construcção d'este caminho de ferro, até ao districto de Tete, aproveitando parte do traçado em tempo feito pelo engenheiro Sr. Delphim Monteiro, mas modificando-o a certa altura, com inflexão para o sul, por forma a penetrar no districto de Tete sem nunca sahir do território nacional.

S. Thomé — Já está aberto ao serviço o novo apeadeiro do Cruzeiro, d'este caminho de ferro, em frente da estação da Trindade. Fica, pois, a via com a extensão de mais uns cem metros.

Hespanha

Os representantes das Deputações provincias de Navarra, Logroño e Soria procuraram ultimamente o ministro do Fomento, de quem sollicitaram a activação do expediente para a construcção do caminho de ferro de Castejon a Soria, expediente que aliás já estava completamente terminado.

O ministro manifestou aos commisionados que por sua parte não haveria inconveniente em activá-lo quando fosse necessário, o tal expediente, porquanto ninguem mais do que elle se interessava no progredimento das varias regiões industriaes, e graças aos caminhos de ferro e ao desenvolvimento das vias de comunicação.

Aos membros das Deputações provincias aggregaram-se representantes de duas entidades dedicadas á construcção de vias ferreas, afim de sollicitarem dados que lhes possam servir na hora propria, quando do concurso do citado caminho de ferro.

França

As receitas da exploração dos tremvias de Paris e do departamento do Sena, ultrapassaram 444.000 francos as do anno anterior, e as despesas diminuiram em 147.000 francos, por forma que os lucros aumentaram em 591.000, apesar de se haverem efectuado grandes trabalhos de reparação das linhas.

O acabamento das obras de electrificação da rede modificam completamente o estado actual das cousas. Applicando aos 324 kilometros da concessão a receita obtida em 1912, que sómente se refere a 258 kilometros, alcançar-se-hia um suprimento de 14 a 15 milhões de francos, que facilmente se poderia elevar a 20 milhões com o desenvolvimento normal do trafego e sobretudo com o desaparecimento dos inconvenientes com que luta actualmente a exploração.

Italia

Em vista do parecer favorável do Conselho Superior das Obras Publicas, de Italia, continuam, por parte dos interessados, os debates para a construcção das linhas de tremvias de Tarento-S. Jorge-Manduria e de Tarento-Pulsano-Manduria.

A primeira, de Tarento-S. Jorge-Manduria, tem o comprimento de 35 kilometros, dos quaes 6.555 em estrada propria, e o resto (28,445 kilometros) em estrada distrital. Tem pendores pela maior parte levíssimos, e o raio minimo das curvas só em poucos casos desce a 1.2 metros. As estações projectadas ao longo da via, são as de S. Jorge-Fragagnano e Sava.

A segunda, de Tarento-Pulsano-Manduria, tem o desenvolvimento kilometrico total de 46,5, com pendores não superiores a $\frac{25}{1000}$, e curvas de raio não inferiores a 80 metros. São-lhe previstas as estações de Talsano, Leporano, Pulsano-Lizzano, Torricella e Maruggia.

As despesas previstas para a construcção das duas vias, são, respectivamente, de 1.280.000 e de 1.630.000 liras.

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)

Despesas de exploração

No mappa seguinte vao indicadas as diferenças de despesas entre 1911 e 1912 dos Serviços dependentes da Direcção Geral:

Despesas de 1912 comparadas com 1911

| Designação | Réde propria | Linha de Se- tit a Vendas Novas | Linha de Ar- gaíl (Coim- bra a Louzã) | Total |
|----------------------------|----------------|---------------------------------------|---|----------------|
| Direcção e Serviços Geraes | + 10.977.959 | + 457.8068 | + 98.5173 | + 11.533.5200 |
| Exploração | + 72.225.8916 | + 5.593.8671 | + 5.468.8526 | + 83.288.5133 |
| Material e Tracção | + 245.307.5197 | + 7.762.8415 | + 2.405.8541 | + 255.473.5153 |
| Via e Obras | + 109.636.9880 | + 19.407.5683 | + 15.969.889 | + 145.048.5556 |
| Totaes | + 438.148.052 | + 33.220.8833 | + 23.942.5151 | + 495.311.542 |

O percurso dos comboios foi o seguinte:

| Annos | Réde propria | Linha de Setil a Vendas Novas | Linha de Arganil (Coimbra a Louzã) | Total |
|------------------|---------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------|
| 1912 | Km. 6.492.716 | Km. 177.081 | Km. 66.914 | Km. 6.734.711 |
| 1911 | Km. 6.301.723 | Km. 162.490 | Km. 63.280 | Km. 6.527.498 |
| Augmento em 1912 | 190.993 | 14.586 | 3.634 | 209.213 |

A despesa por trem-kilometro elevou-se a 553 réis, tendo sido de 490 réis em 1911. O aumento foi pois de 63 réis, ou mais de 12%.

Como nos annos anteriores damos a nota dos coeffientes da exploracão das diversas linhas:

Coeffientes de exploracão

| Linhos | 1911 | 1912 |
|---|----------|----------|
| Linhos de Norte e Leste..... | 38,66 % | 41,68 % |
| Ramal de Caceres..... | 110,84 " | 110,96 " |
| Ramat de Coimbra..... | 76,79 " | 73,77 " |
| Linha de Lisboa-Cintra-Torre-Vedras..... | 51,13 " | 57,32 " |
| Linha de Cintura..... | 54,78 " | 92,11 " |
| Ramal de Cascaes..... | 82,92 " | 83,36 " |
| Linha Urbana..... | 97,63 " | 84,44 " |
| Total da réde não garantida..... | 45,06 " | 48,87 " |
| Linha de Torre Vedras Figueira-Alfarelos..... | 62,62 " | 65,80 " |
| Linha da Beira Baixa..... | 81,74 " | 81,90 " |
| Total da réde garantida..... | 69,78 " | 72,16 " |
| Total da réde da Companhia..... | 48,09 " | 51,86 " |
| Linha de Setil a Vendas Novas..... | 75,32 " | 83,72 " |
| Linha de Arganil (Coimbra a Louzã)..... | 101,31 " | 159,94 " |
| Total geral..... | 48,85 " | 53,06 " |

O aumento de despesas, que atinge 438:148\$052 reis na rede propria, eleva-se a 495:311\$042 reis comprehendidas as linhas exploradas por contractos.

Diz a nossa Direcção Geral que applicando-se um coefficiente de exploracão medio de 48%, coefficiente inferior ao de 1911—48.85%—o aumento das receitas teria podido comportar um aumento de 223:241\$690 reis de despesas sem que o coefficiente de exploracão fica-se aggravado. Se d'esta somma se deduzissem 10% para aumento de despesas de administracão, proporção superior á realidade, ver-se-hia que as despesas da exploracão dos Servicos dependentes da Direcção Geral não deviam ter ultrapassado de 200:000\$000 reis as de 1911. Infelizmente houve despesas excepcionaes devidas a causas de força maior que aggravaram pesadamente este exercicio.

Em primeiro logar o prego do carvão aumentou consideravelmente durante e ainda depois da prolongada greve das minas do Paiz de Galles.

O carvão entregue ao Material e Tracção custou mais 1\$266 reis do que o de 1911. A despesa feita pois pelo consumo de combustivel nas locomotivas excedeu neste anno as despesas correspondentes do anno anterior na importancia de 174:383\$041 reis, somma sobre a qual o aumento de despesa correspondente ao aumento de trabalho excede 25 contos de reis. E' pois uma importancia de cerca de 150 contos que vem sobrecarregar as despesas da tracção pela elevação do prego do carvão. Ha fortes motivos para recear que esta despesa se agrave ainda em 1913.

As inundações do Tejo foram em 1912 extraordinariamente grandes. O nível das aguas atingiu, como já ficou dicto, cota desconhecida até agora. As avarias causadas por estas inundações occasionaram despesas especiaes que excederam 80:700\$642 reis as despesas do mesmo genero do anno anterior.

O pesado servico das nossas locomotivas, cujo numero é inferior ás exigencias da exploracão (49,826 kilometros percorridos por cada uma d'ellas contra uma média variando de 31.512 kilometros da Companhia Paris-Lyon-Méditerranée a 41.979 kilometros da Companhia de Leste, de França) obriga-nos a reparações tanto mais custosas quanto temos que compensar o atraso d'essas reparações, que data de alguns annos. É assim que, por causa do numero e importancia das reparações das locomotivas, se dispenderá na conservacão ordinaria 14.933\$400 reis a mais que no ultimo anno e para trabalhos de conservacão de maior importancia 9.463\$431 reis ou seja o total de 24:396\$831 reis. Não é isto tudo consequencia do aumento de prego das reparações, mas do aumento do numero de locomotivas reparadas; a despesa media por locomotiva reparada foi meno que precedentemente.

Por seu turno o material circulante — carruagens e vagões — teve maior despesa de conservacão que no anno anterior.

Emfim, e de harmonia com as decisões do Conselho de Administração, dispender-se neste anno 71:986\$344 reis mais do que no anno de 1911 na renovacão da via.

Os algarismos que ficam citados explicam a aggravação de despesa de mais de 325 contos, alem das despesas normaes, que segundo o coeffiente de 1911 não podiam passar de 200 contos.

Assim se explicaria um aumento de 525 contos para os Servicos dependentes da Direcção Geral, aumento superior ao real que é de 495:311\$042 reis.

(Continua).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Sado

No dia 23 de Setembro proximo, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem d'um tramo metallico de taboleiro inferior com 42m.50 entre os eixos dos appoios para a ponte sobre a Ribeira de Padrões, da linha do Sado.

A base de licitação é de 8.000\$ e o deposito provisorio de 200\$.

O concorrente, a quem a adjudicacão fôr feita, reforçará o seu deposito até á percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicacão.

O deposito provisorio deve ser feito em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás quinze horas do dia 22 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na secretaria d'a 3.ª Secção de Construcção, em Grandola, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

No dia 23 de Setembro proximo, pelas doze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de construcção d'uma ponte de beton de cimento armado com o vão de 38m.80, contados entre os paramentos dos encontros de 41m.20 entre os espelhos dos estribos, do ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 7.200\$ e o deposito provisorio de 180\$.

O concorrente, a quem a adjudicacão fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até á percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicacão.

O deposito provisorio deve ser feito, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás quinze horas do dia 22 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do servico de construcção e estudos, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na secretaria da Secção, em Portimão, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

Annuncio

Na séde do Serviço do Movimento no Barreiro, se recebem até ás 12 horas do dia 5 de setembro proximo, propostas em carta fechada para a compra do lixo proveniente das limpezas das estações de Lavradio a Vendas Novas e das dos ramaes de Aldegallega e Setubal e das varreduras dos vagões descarregados nas mesmas estações durante um anno, conforme as condições patentes na repartição do movimento e nas estações acima referidas, podendo ser consultadas todos os dias uteis desde as 10 ás 16 horas.

As propostas serão do teor seguinte:

«O abaixo assignado, propõe-se comprar por..... centavos (por extenso) cada tonelada de mil kilos de lixo proveniente das limpezas das estações de Lavradio a Vendas Novas e das dos ramaes de Aldegallega e Setubal e das varreduras dos vagões descarregados nas mesmas estações, posto sobre vagões em qualquer d'aquellas estações, sujeitando-me em tudo, ás condições de venda de que tenho pleno e inteiro conhecimento. Data, morada e nome bem legivel».

Os concorrentes devem fazer o deposito provisorio de 10\$00 que será reforçado com igual quantia, por aquelle a quem fôr adjudicada a venda do lixo, nos termos das referidas condições para a arrematação.

Exteriormente devem designar: — «Proposta para a compra de lixo das estações de Lavradio a Vendas Novas e das dos ramaes de Aldegallega e Setubal».

WAGON-PLATAFORMA

Maxime Lambert deseja vender ou conceder licenças para a exploracão em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 6.419, para «wagon-plataforma».

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

AGENDA DO VIAGEM

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & C.º

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel-
Grande Hotel do
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 Neto. — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e assaeados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de incedíveis comodidades e asseio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto incedivel. 3 Fachadas — Precios, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Séghers.** — Representante de gran des fabritas 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 elétrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. | Lisboa-R. | Sacavém | Lisboa-R. | CHEG. | Porto | Espinho | PART. | CHEG. | Lisboa | CHEG. | Vila Viçosa | Lisboa | PART. | CHEG. | Vidago | PART. | CHEG. | |
|----------------------------------|--------|-----------|-------|-----------|---------|-----------|-------|--------|---------|-------|-------|--------|-------|-------------|--------|--------|-------|---------|---------|--------|-------|
| Lisboa-R. | Cintra | Lisboa-R. | | 6 46 | 7 26 | 6 20 | 6 58 | 7 35 | 8 33 | 9 40 | 10 37 | Lisboa | 9 10 | 4 15 | 6 40 | 1 50 | Regoa | 4 50 | 9 2 | k 3 50 | Regoa |
| 7 17 | 8 45 | 5 30 | 6 37 | 8 56 | 9 33 | 7 37 | 8 23 | 8 58 | 9 50 | 10 41 | 11 41 | 4 30 | 12 40 | 11 | 6 40 | 12 51 | 4 21 | a 7 46 | k 10 45 | | |
| 8 35 | 9 46 | 7 5 | 8 6 | 1 44 | 2 31 | 1 30 | 2 13 | 12 41 | 1 33 | 2 43 | 3 39 | | | | | a 3 45 | 6 45 | a 11 13 | m 2 12 | | |
| b 9 19 | 9 59 | 7 55 | 8 58 | 2 52 | 3 36 | 2 45 | 3 29 | o 1 58 | 2 53 | 5 47 | 6 44 | | | | | a 5 20 | 8 21 | 11 48 | 3 14 | | |
| 11 | 12 6 | a 8 28 | 9 6 | 4 15 | 4 58 | 4 2 | 4 46 | 9 5 3 | 6 1 | 11 10 | 12 7 | | | | | j 7 30 | 11 16 | 6 12 | 10 28 | | |
| 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 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 55 | 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 | — | — | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Queluz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cascaes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Sodré | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Português,
e Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

2.ª Ampliação á Tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 4 de julho de 1913

Desde 10 de agosto de 1913, a tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de maio de 1911, para transporte de mercadorias diversas por vagão completo de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal, de algumas estações dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para Viana do Castelo ou vice-versa, é ampliada aos transportes de **madeira em bruto ou serrada**, procedentes da estação de **Barcelos**, ou á mesma destinados, aos quaes serão aplicados os preços da 3.ª série da tarifa.

Para os mesmos transportes é também ampliada a referida tarifa á estação de **Valenca**, aos preços seguintes, por tonelada:

| Da estação abaixo indicada á de Vila Rial de Santo António ou vice-versa | Minho e Douro | Companhia Portuguêsa | Sul e Sueste | Total |
|---|---------------|-------------------------|--------------|-------|
| Valenca | 565 | 1\$74,5 | 1\$70,5 | 4\$10 |

Ficam em tudo mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, bem como o Aviso ao Púlico de 26 de janeiro de 1912.

Porto, 29 de julho de 1913.

O Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva

D. n.º 859

Exp. T n.º 744

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

Aviso ao publico

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

Transportes de acido carbonico comprimido

A partir de 15 de Agosto de 1913 considerar-se-hão incluidos no § 1.º da **tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade** em vigor, os transportes de **acido carbonico comprimido** quando apresentado em tubos ou frascos de ferro hermeticamente fechados e de perfeita resistencia à pressão interior e aos embates ou choques exteriores.

Ficam em vigor em tudo quanto não seja contrario ás disposições do presente aviso, as condições da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade.

Lisboa, 7 de Agosto de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2:229

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

TARIFA ESPECIAL TEMPORARIA N.º 7 BIS — GRANDE VELOCIDADE

Em vigor desde 9 de Agosto a 30 de Novembro de 1913

Bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, para viagens de recreio
em domingos ou dias de feriado oficial

§ 1.º

EXCURSÕES NAS LINHAS SUBURBANAS DE LISBOA E PORTO

Preços dos bilhetes especiais de IDA e VOLTA

(não incluidos os impostos de sêlo e de assistencia)

a) De Lisboa-Rocio ás estações e apeadeiros abaixo indicados e volta:

| Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
|-----------------|------------|------------|------------|-----------------|------------|------------|------------|
| Escudos | | | | | | | |
| Olivaes .. | \$26 | \$16 | \$12 | Amadora .. | \$22 | \$16 | \$10 |
| Sacavem .. | \$34 | \$22 | \$16 | Queluz .. | \$26 | \$22 | \$14 |
| Povoa .. | \$46 | \$30 | \$20 | Barcarena .. | \$32 | \$26 | \$16 |
| Alverca .. | \$56 | \$34 | \$22 | Cacem .. | \$38 | \$30 | \$18 |
| Alhandra .. | \$58 | \$36 | \$24 | Rio de Mouro .. | \$42 | \$32 | \$20 |
| Villa Franca .. | \$64 | \$40 | \$26 | Mercês .. | \$48 | \$36 | \$22 |
| Buraca .. | \$22 | \$16 | \$10 | Algueirão .. | \$54 | \$40 | \$24 |
| Damaia .. | \$22 | \$16 | \$10 | Cintra .. | \$60 | \$42 | \$28 |

b) De Caes do Sodré, Santos ou Alcantara Mar ás estações e apeadeiros abaixo indicados e volta:

| Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
|--------------------------|------------|------------|------------|-----------------------|------------|------------|------------|
| Escudos | | | | | | | |
| Dafundo .. | \$16 | \$14 | \$10 | Parede .. | \$44 | \$32 | \$22 |
| Cruz Quebrada .. | \$24 | \$18 | \$12 | Cae Agua .. | \$48 | \$36 | \$24 |
| Caxias .. | \$28 | \$22 | \$14 | S. João do Estoril .. | \$48 | \$36 | \$24 |
| Paço d'Arcos .. | \$32 | \$24 | \$16 | Estoril .. | \$52 | \$38 | \$26 |
| Santo Amaro ou Oeiras .. | \$36 | \$28 | \$18 | Mont'Estoril .. | \$56 | \$40 | \$28 |
| Carcavellos .. | \$40 | \$30 | \$20 | Cascaes .. | \$56 | \$40 | \$28 |

c) De Campanhã ou Gaia ás estações e apeadeiros abaixo indicados e volta:

| Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
|----------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|
| Escudos | | | | | | | |
| Granja .. | \$48 | \$32 | \$16 | Avanca .. | \$502 | \$68 | \$34 |
| Espinho .. | \$54 | \$36 | \$18 | Estarreja .. | \$514 | \$76 | \$38 |
| Esmoriz .. | \$66 | \$44 | \$22 | Canellas .. | \$520 | \$80 | \$40 |
| Ovar .. | \$90 | \$60 | \$30 | Cacia .. | \$526 | \$82 | \$42 |
| Vallega .. | \$96 | \$64 | \$32 | Aveiro .. | \$538 | \$92 | \$46 |

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS BILHETES DO § 1.º

1.º — Prazo de validade — São válidos apenas no dia da venda, tanto para a ida como para o regresso, podendo contudo ser também utilizados para a volta pelo 1.º comboio do dia seguinte ao da venda. Estes bilhetes estarão à venda unicamente aos domingos e dias de feriado oficial.

2.º — Comboios — Podem ser utilizados unicamente nos comboios em que, segundo as disposições dos cartazes horários em vigor, sejam admitidos os portadores de bilhetes das tarifas locais, usualmente chamadas de tramwais.

3.º — Abandono de percurso — São válidos para o desembarque, à ida, ou para o embarque, à volta, em qualquer das estações ou apeadeiros intermedios do percurso designado nos bilhetes, entendendo-se, porém, que, em tal caso, o passageiro desiste de efectuar o percurso que assim abandona de sua livre vontade, sem que por esse motivo lhe assista o direito a indemnização alguma.

§ 2.º

EXCURSÕES A PRAIAS, TERMAS E OUTRAS LOCALIDADES SERVIDAS PELAS LINHAS DÉSTA COMPANHIA

Preços dos bilhetes especiais de IDA e VOLTA

(não incluidos os impostos de sêlo e de assistência)

a) De Lisboa Rocio ás estações abaixo indicadas e volta:

| Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
|---------------------------|------------|------------|------------|--------------------------------|------------|------------|------------|
| Escudos | | | | | | | |
| Carregado | 3\$96 | 3\$72 | 3\$52 | Mafra | 3\$96 | 3\$74 | 3\$54 |
| Azambuja | 1\$20 | 3\$92 | 3\$66 | Torres Vedras | 1\$62 | 1\$26 | 3\$90 |
| Sant'Anna | 1\$60 | 1\$24 | 3\$88 | Caldas | 2\$60 | 2\$02 | 1\$46 |
| Santarem | 1\$94 | 1\$52 | 1\$08 | S. Martinho | 2\$90 | 2\$24 | 1\$60 |
| Torres Novas | 2\$60 | 2\$02 | 1\$46 | Cella | 3\$10 | 2\$40 | 1\$72 |
| Paialvo | 3\$06 | 2\$38 | 1\$70 | Vallado | 3\$22 | 2\$50 | 1\$78 |
| Coimbra | 4\$94 | 3\$84 | 2\$74 | Leiria | 3\$60 | 2\$80 | 2\$00 |
| Luzo-Bussaco (a) | 5\$50 | 4\$28 | 3\$06 | Figueira (via Alfarelos) | 4\$96 | 3\$88 | 2\$76 |
| Mogofores | 5\$52 | 4\$28 | 3\$06 | | | | |
| Espinho | 7\$06 | 5\$50 | 3\$92 | | | | |
| Granja | 7\$14 | 5\$56 | 3\$96 | | | | |

b) De Campanhã ou Gaia ás estações abaixo indicadas e volta:

| Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Destinos | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------------------|------------|------------|------------|
| Escudos | | | | | | | |
| Mogofores | 2\$20 | 1\$72 | 1\$22 | Vallado | 5\$00 | 3\$88 | 2\$78 |
| Luzo-Bussaco (a) | 2\$78 | 2\$18 | 1\$56 | Cella | 5\$10 | 3\$98 | 2\$82 |
| Coimbra | 2\$90 | 2\$24 | 1\$60 | Caldas | 5\$60 | 4\$32 | 3\$40 |
| Paialvo | 4\$70 | 3\$66 | 2\$62 | Torres Vedras | 6\$46 | 5\$02 | 3\$58 |
| Figueira | 3\$84 | 2\$98 | 2\$14 | | | | |

(a) Participe da Companhia da Beira Alta: 3\$28 em 1.ª classe, 3\$22 em 2.ª classe e 3\$16 em 3.ª classe.

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS BILHETES DO § 2.º

1.º — Prazo de validade — Para a viagem de ida, podem os bilhetes ser utilizados desde as 12 horas da véspera do domingo ou dia de feriado, para que os bilhetes forem tomados, até a partida do ultimo comboio que permita chegar á estação de destino da viagem de ida nesse mesmo domingo ou dia feriado. Estes bilhetes só estão à venda nos prazos acima indicados.

A' volta, podem ser utilizados, para o embarque na estação de origem da viagem de regresso, no proprio domingo ou dia feriado para que foram vendidos e ainda no dia imediato até as 12 horas o mais tardar.

2.º — Comboios — Estes bilhetes são válidos para todos os comboios ordinarios de serviço publico (os que normalmente transportam passageiros das tres classes). Os bilhetes de 1.ª e de 2.ª classe, compreendendo percursos servidos pelos comboios rápidos de longo curso, podem também ser utilizados n'estes comboios mediante

pagamento da sobretaxa de escudos \$10 em 1.^a classe ou \$05 em 2.^a classe, por passageiro e por cada fracção indivisível de 50 kilometros de percurso.

§ unico — Os bilhetes de 1.^a classe são válidos para o Sud-Express mediante pagamento da sobretaxa de escudos \$10 por cada logar e por cada fracção de 50 kilometros de percurso, isto além do suplemento correspondente á Companhia dos Wagons-Lits.

3.^a — **Invalidade para as estações intermedias** — Os bilhetes d'este paragrafo, são validos unicamente para embarque e desembarque nas estações terminus do percurso n'elles designado. O passageiro que embarcar ou desembarcar em qualquer ponto intermedio do percurso, terá de pagar por tarifa geral o custo da sua passagem levando-se-lhe em conta, em cada viagem de ida ou de volta, metade do preço do bilhete especial de que fôr portador.

CONDIÇÕES GERAIS

1.^a — Estes bilhetes não são susceptiveis de ampliação de prazo de validade.

2.^a — Não se vendem bilhetes a meio preço. Permite-se entretanto que, com um só bilhete desta tarifa possam viajar duas creanças de idade não superior a 7 anos, sempre que viajem em companhia de pessoas adultas de sua familia, estas ultimas munidas, é claro, dos competentes bilhetes individuaes.

Cada duas creanças assim transportadas não terão direito a ocupar no compartimento mais que o logar correspondente a um passageiro adulto, nem poderão embarcar ou desembarcar em outras estações que não sejam as de procedencia ou destino das pessoas adultas que as acompanham.

3.^a — O passageiro que viajar em classe superior á indicada no seu bilhete ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem (ida ou volta) o custo de um bilhete de tarifa geral da classe que ocupar, desde a estação em que começou a viagem até áquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

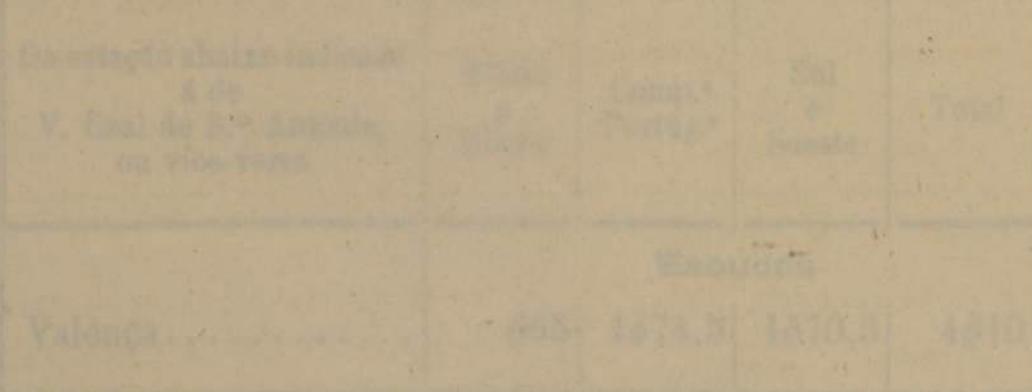
4.^a — Não se concede transporte gratuito de bagagem registada.

5.^a — Em tudo que não seja contrario ás condições da presente, ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

Lisboa, 4 de Agosto de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot



ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 101 de pequenos transportes, bem como no Aviso ao Púlico B. 2055 de 8 de Fevereiro de 1912.

Lisboa, 1 de Agosto de 1913.

B. 2.227

Exp. 809

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

O Director Geral da Companhia
L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

2.ª AMPLIAÇÃO

A

TARIFA ESPECIAL N.º 101 — PEQUENA VELOCIDADE

Desde 10 de Agosto de 1913, a tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Maio de 1911, para transporte de mercadorias diversas por vagão completo de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal, de algumas estações dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para Viana do Castelo, ou vice-versa, é ampliada aos transportes de **madeira em bruto ou serrada**, procedentes da estação de **Barcelos**, ou á mesma destinados, aos quaes serão aplicados os preços da 3.ª série da tarifa.

Para os mesmos transportes é tambem ampliada a referida tarifa á estação de **Valença**, aos preços seguintes, por tonelada:

| Da estação abaixo indicada á de V. Real de S.º Antonio, ou vice-versa | Minho e Douro | Comp. ^a Portug. ^a | Sul e Sueste | Total |
|--|---------------------|--|--------------------|-------|
| | Escudos | | | |
| Valença..... | 565 | 1\$74,5 | 1\$70,5 | 4\$10 |

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, bem como o Aviso ao Publico B. 2055 de 8 de Fevereiro de 1912.

Lisboa, 1 de Agosto de 1913.

B. 2.227

Exploração-Serviço do Trafego
Expediente n.º 862

950 exemplares

O Director Geral da Companhia
L. Forquenot