

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 26.º ANNO

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

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

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

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

NUMERO 622

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata

Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

LISBOA, 16 de Novembro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de ferro Portuguezes.— Tarifa especial n.º 14 (G. V.):
Transporte de mercadorias, em vagões frigoríficos.— Tarifa especial n.º 401 (P. V.) Transporte de mercadorias diversas.

SUMMARIO

Paginas

Os serviços rápidos Porto-Paris, por Fernando de Sousa	341
A conquista dos Alpes, por Mello de Mattos	343
Parte Oficial—Ministerio do Fomento—Repartição das Obras Públicas	345
O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares, (Continuação) por Fernando de Sousa	345
O túnel do Canal, por Mello de Mattos	347
Viagens e Transportes	347
Notas de Viagem.—II.—Vichy desanimado, mas agradável.—Um bom hotel e um jantar esplêndido.—Lyon e Genebra.—A linha do Jura.—Londres em Dijon	349
Linha ferrea postal de Londres	350
O ensino técnico na Alemanha	350
Transportes de peixe em França	351
Linhas Portuguezas.—Companhia Portugueza—Sul e Sueste—Extremoz a Portalegre—Penafiel à Lixa—Inhambane—Ayamonte Huelva	351
Linhas Estrangeiras—Hespanha—Inglaterra	351
Trafego internacional e turismo	352
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	352
Boletim Commercial e Financeiro	352
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	353
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	353
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatório (conclusão)	354
Arrematações	355
Agenda do Viajante	356
Horário dos comboios	356

Os serviços rápidos Porto-Paris

Publicou ha dias o *Commerce do Porto* um extenso comunicado do Sr. Jaime Oliveira, chefe do movimento das linhas do Minho e Douro, no qual se procurava demonstrar que as boas ligações internacionaes do Porto só pelo actual rápido Porto-Medina podem ser asseguradas. Faziam-se, ao mesmo tempo, allusões transparentes a dificuldades criadas á manutenção e melhoria d'esse serviço.

A importancia do assumpto aconselha o seu exame atento e desapaixonado, fiel ás normas de corteza e lealdade por que devem ser pautadas as relações entre empresas ferro-riarias chamadas a collaborar no serviço commun.

A exposição singella dos factos será a melhor resposta a accusações, cuja essencia e forma me absterei de apreciar.

Por iniciativa da Direcção do Minho e Douro foi criado em 1904 o rápido bi-setanal Porto-Medina, destinado a assegurar melhores relações internacionaes do Porto que as resultantes dos comboios-correios, cujo desdobramento até Salamanca constituiriam.

Conseguia-se um objectivo pelas correspondencias em Medina com os rápidos n.º 1 e 2 do Norte de Hespanha e com outros comboios que passam quasi á mesma hora n'aquella estação. Em Ermezinde ficavam asseguradas as

dos comboios do Minho em vista das relações com a Galiza.

A carruagem mixta directa, que circularia entre Porto e Medina, seria atrelada álem de Salamanca aos correios.

Em 1905 adicionou-se ao rápido um salão restaurante da Companhia dos Wagons-lits entre Porto e Fuentes-San Esteban, para o que teve a Administração dos caminhos de ferro do Estado que garantir um rendimento mínimo e assumir assim o encargo de importante subvenção. Resolveu por isso em 1908 transformar uma carruagem sua em restaurante, cujo serviço seria entregue ao adjudicatário do de Campanhã.

Esse comboio, bastante aproveitado pelo trafego interno do Minho e Douro, mórmente até Tua, não logrou alcançar concorrência de passageiros internacionaes, tendo-se mantido exigua e constante a sua receita, que na linha de S. F. P. é de cerca de uma peseta por quilometro, o que correspondé a um sacrifício sem compensação no trafego interno, servido quasi ás mesmas horas pelos comboios-correios.

Apesar d'isso, conservou-se o rápido; mais ainda: passou este em 1911, por iniciativa de S. F. P., a tri-setanal, como vou referir.

O novo rápido considerado isoladamente proporcionava razoaveis ligações a Minho e Douro para álem de Medina nos sentidos Madrid e Paris.

Para o itinerario Medina-Lisboa havia, porém, ao tempo, apenas o *Sud-Express*, álem do correio, e mais tarde os rápidos Lisboa-Madrid, por Valencia, em correspondencia com os n.ºs 9 e 10 do Norte de Hespanha.

O empenho de melhorar os serviços internacionaes pela via Pampilhosa-Medina levou a Companhia da Beira Alta a propôr um novo serviço de ligação dos rápidos do Porto (actuais 55 e 52) com os n.ºs 9 e 10 do Norte, como ponto de partida de uma boa ligação, intermedia na rapidez entre o correio e o *Sud-Express*, com carruagens directas entre Lisboa e Hendaya.

Sendo Lisboa o objectivo principal do trafego internacional de passageiros, especialmente no que respeita ás relações com a America do Sul, ás combinações que lhe interessam tinha que ser subordinado o estudo do problema, devendo este, pela natureza das coisas, ser encarado no seu conjunto.

Era a S. F. P. que se pedia o maior sacrifício, pois tinha que crear novos comboios não exigidos pelo trafego interno, para assegurar as ligações propostas. Constituindo as suas linhas uma parte intermediaria do trajecto e dando ao mesmo tempo a ligação para o Porto, não se podia abstrair na preparação do novo serviço das relações com aquella cidade. A situação era pois a seguinte: das negociações entre as companhias peninsulares ia resultar a criação de novos comboios destinados a largo futuro e que S. F. P. tinha que estabelecer á custa de pesado sacrifício a principio. Sendo forçosa a sua criação, alias aconselhada pelas exigencias do desenvolvimento do trafego franco-hispano-portuguez, impunham os bem entendidos interesses do Porto e das linhas do Minho e Douro a crea-

ção de correspondencias com os novos comboios pela Barca d'Alva, destinadas a servirem o inicio do serviço directo Leixões-Paris, connexo do de Lisboa-Paris, com carruagens confortaveis e directas entre os nossos dois portos e Hendaya.

Dos horarios a estabelecer resultava, para assegurar as correspondencias em Fuentes-San-Esteban, a partida do Porto depois da meia noite e a chegada pela manhã, percorrendo-se de noite a linha do Douro, o que furtava aos viajantes os incomodos do calor no verão e dispensava o serviço de restaurante. Esse horario seria tambem o mais conveniente para as relações hespanholas regionaes com Porto e com as praias, thermas e estancias de aguas mineraes servidas pela linha do Minho e Douro, um pouco desfavorecidas apenas em algumas relações secundarias.

Não podia coexistir o novo serviço com o rapido Porto-Medina, podendo porém aquellas linhas, se quizessem, mantê-lo para o trafego interno na melhor parte do seu percurso, se assim lhe conviesse.

Foi pois proposta a remodelação que indiquei, e a Direcção do Minho e Douro concordara com ella, quando surgiaram, por intermedio do governador civil, reclamações de individualidades do Porto, a quem sobejava talvez em boas intenções o que faltava em conhecimento do assumpto.

Das negociações entabolasadas resultou recusar afinal aquella Direcção o novo serviço proposto. Ainda em 1912 S. F. P., declarando-se prompta a estabelecer a correspondencia pela Barca com os novos rapidos Lisboa-Paris, se o Minho e Douro lhes desse o natural seguimento, propunha, para o caso negativo, que o rapido Porto-Medina fosse limitado ao percurso portuguez, ou, quando muito, á parte entre Porto e Fuentes-San-Esteban, tendo pelos correios o seguimento até Medina, como o tinha já álem de Salamanca. Assim mantinha o serviço, diminuindo o seu pesado encargo.

Antes disso, no intuito de melhorar as relações do Porto e enquanto não se chegasse á melhor solução proposta, que logicamente derivava dos serviços internacionaes projectados, constituindo com elles sistema indivisivel, propoz S. F. P., sem illusões, alias, ácerca do resultado, a passagem do actual rapido Porto-Medina no periodo transitorio a tri-semanal para mostrar a sua boa vontade.

Era d'esperar que as lições da experiença e a natural sequencia dos factos levassem as linhas do Estado a integrarem-se na combinação accordada entre as companhias interessadas no trafego franco-hispano-portuguez e a adoptarem o plano proposto pela Direcção de S. F. P., o qual se impunha.

O aproveitamento do rapido continuou reduzido a mesquinhas proporções, o que aconselhava a limitação, quanto possível, dos respectivos encargos. O restaurante e a annexa cozinha, representavam uma carga de perto de 40 toneladas na forte e extensa rampa da Barca a Hinojosa, simplesmente por causa de um mal servido jantar, aproveitado por pouquissimos passageiros, pois no sentido Fuentes-Porto só depois de Barca o restaurante é utilizado podendo o jantar ser servido antes da Barca, pois os passageiros ascendentes almoçam no Porto. Eliminou portanto, S. F. P. o percurso do restaurante nas suas linhas. O incendio das officinas de Campanhã destruiu aquelle veiculo, tendo assim mero interesse platonico as considerações sobre a sua eliminação no rapido.

Eis os factos singella e veridicamente referidos, mostrando como uma linha pobre aceitou e desenvolveu um serviço internacional de que lhe não resultaram compensações e propoz a sua substituição pelo que racionalmente derivava das combinações determinadas pelo trafego Paris-Lisboa.

Quer-se que o Porto aproveite d'essas combinações

pelo itinerario directo sem vir á Pampilhosa? Estabeleçam-se as ligações propostas na linha do Douro em substituição do rapido Porto-Medina.

Querem as linhas do M. D. manter esta combinação? Limitem o actual rapido ao percurso portuguez, como desdobramento do seu correio, não podendo exigir que as linhas hespanholas até Medina vão álem do transporte de uma carruagem directa.

O que é preciso é encarar o problema em toda a sua amplitude e com largos horizontes.

Tocam em Lisboa perto de 100:000 passageiros transatlanticos, muitos dos quaes trocam de boamente a via maritima pela terrestre no percurso entre o nosso porto e a Europa central.

Uma pequena minoria aceita os encargos do *Sud-Express*, comboio de luxo, cujo melhoramento é estudado e promovido com afinco. Muitos porém só prefeririam a via terrestre, se tivessem um bom comboio, rapido, commodo e barato, com carruagens directas de 1.^a e 2.^a classes, *desideratum* para o qual se está caminhando desde 1911.

A intensa valorização de Marrocos pela acção europeia, agora iniciada, mais interessante torna o problema, principalmente para as relações Paris-Casablanca.

Os portos de Algeciras, Cadiz, Lisboa e Vigo, procuram attrahir e dividir entre si o trafego internacional, melhorando as respectivas ligações. Deve, ou não, Leixões entrar nesse concerto de exforços, e ser a testa de um itinerario internacional? Pode acaso pretender que para a modesta, mas interessante, parcella que lhe venha a pertencer, se abstraia da solução geral do problema, como se só o Porto existisse?

E' porventura pratico querer que uma parte da solução seja independente de todo em assumpto de tal modo complexo e em que não ha variaveis independentes?

O que succederá é o que já hoje se dá. As companhias interessadas no trajecto pela Pampilhosa procuram attrahir a esse itinerario os passageiros do Porto, dando-lhes facilidades, que não encontram na linha directa.

Já hoje circula uma carruagem directa entre o Porto e a fronteira por aquella via, para dar a correspondencia aos rapidos 9 e 10, e irá com o tempo até Medina e quiçá a Hendaya, se não houver pela Barca de Alva correspondencia, que a elimine.

A solução, que se impõe portanto e que temos razões para esperar que em breve seja adoptada, é a ligação do Porto com o serviço rapido Lisboa-Paris em Fuentes, com carruagem directa até Medina, e quando ser possa, até Hendaya.

Julga M. D. dever manter as facilidades dadas pelo rapido Porto-Medina? Pode fazê-lo entre Porto, Barca como desdobramento do correio, no trajecto portuguez, com vantagem do trafego interno e ainda do internacional, embora menor que hoje, pois o optimo é inimigo do bom.

A Companhia das Docas, fiel á sua missão e em inteira unidade de vistos com a Direcção d'exploração de S. F. P., não se tem poupadado a sacrificios, bem pesados para uma linha pobre, afim de desenvolver o trafego pela linha do Douro, tanto quanto lho permitem as exigencias de combinações complexas, das quaes se não pode abstrair.

Os esclarecimentos que deixo consignados parecem-me suficientes para o provar e dispensam a analyse minda da argumentação do comunicado que os motivou, analyse em que muito haveria que dizer sem mais resultados que enfastiar o publico e tornar em discussão agrioste o que deve ser apenas exame sereno d'uma questão d'interesse geral.

J. Fernando de Souza.

A CONQUISTA DOS ALPES

(944.046 + 625.13) (43-6) (44) (45) (494)

Recordam estas palavras a famosa passagem que proporcionou a Bonaparte o predominio em toda a Europa. Foi bem essa a conquista dos Alpes e a correlativa do poder supremo.

A republica estava periclitante. Aos inimigos internos juntava-se o esforço dos inimigos externos. O exercito austriaco entraria no sul da França, ao passo que a Inglaterra por oeste e os Prussianos por leste, em breve reduziriam a aspiração liberal que synthetizara o 1789.

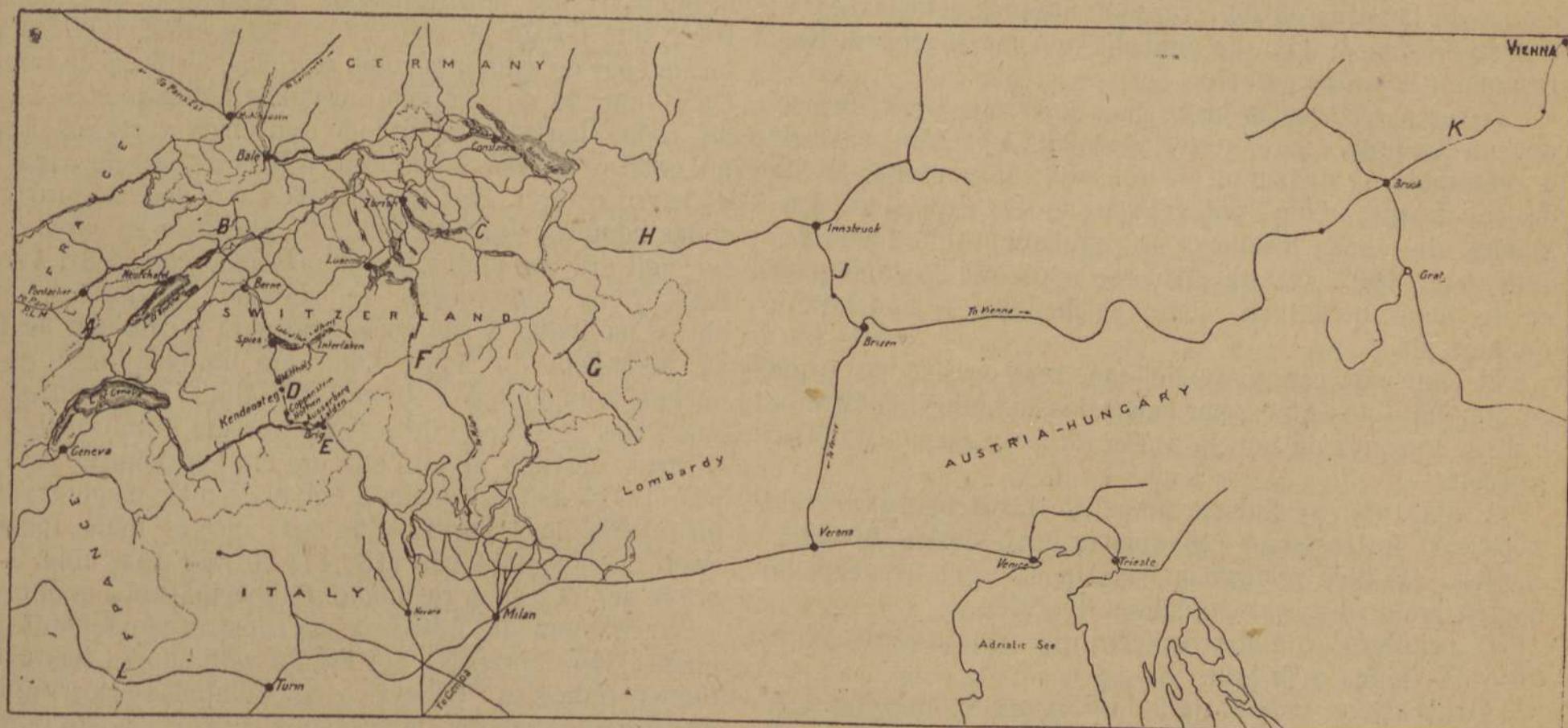
Massena mal se podia sustentar em Genova, onde o cercavam as tropas de Melas. Bonaparte estudara tres soluções para atacar os Austriacos: a passagem através do

conheciam os caçadores de cabritos monteze. A cavallaria seguiu por uma vereda «tão medonha que a gente do paiz não se atreve a levar por lá as suas mulas».

Sem artilharia, Lannes intrepidamente caminha para a frente e apodera-se de Zorea que garante uma saída para a planicie, mas reclama anciosamente munições e canhões.

Finalmente, depois de muitas tentativas infrutíferas, consegue-se passar por deante da fortaleza de Bard seis peças, uma após outra, de noite e com diversos estratagemas. Algumas rodam ou por outra resvalam silenciosamente por cima d'uma cama de palha, com as rodas forradas de feno. O grosso da artilharia com as suas munições é obrigado a combater contra aquele obstáculo.

Foi portanto com seis peças de artilharia ao todo, que o exercito teve que emprehender as suas operações de grande guerra, libertar-se inteiramente das montanhas, dirigir-se para Milão, reunir-se com as tropas de Moncey, e, na linha do Gothardo, rechassar os corpos inimigos que



Carta mostrando a Suissa e os tunneis alpinos

- A=Tunel de Mont d'Or (França) em construção pelo P. L. M. para reunir Frasne e Vallorbe e evitar Pontarlier.
- B=Tunel de Grenchenburgo (Suissa) com 4 milhas de comprimento, em construção para, evitar o longo tunel e as rampas asperas entre Moutier e Solothurn e para reduzir a distância no trajecto por leste.
- C=Tunel do Ricken (Suissa) com 5,34 milhas de comprimento, aberto em 1910.
- D=Tunel do Loetschberg (Suissa) com 9 milhas e 55 jardas de extensão, aberto em julho de 1913.
- E=Tunel do Simplon (Suissa e Italia) 12 milhas e 458 jardas de comprimento, aberto em junho de 1906.

- F=Tunel do S. Gotthardo (Suissa e Italia) 9 milhas e 564 jardas de extensão, aberto à exploração em junho de 1882.
- G=Tunel de Albula (Suissa) 3 milhas 1150 jardas de comprido, aberto em junho de 1903; é o de maior altitude entre os tunneis dos Alpes.
- H=Tunel de Alberg (Austria) com 6 milhas 440 jardas de extensão, aberto em junho de 1885.
- I=Tunneis de Brenner (Austria) em numero de 27, tendo o maior pouco mais de meia milha de comprido, aberto em agosto de 1867.
- J=Tunel de Semmering (Austria) o primeiro dos tunneis alpinos, aproximadamente com uma milha de extensão, aberto entre 1848 e 1854.
- K=Tunel do Monte Cenis (França e Italia) 7 milhas 1730 jardas de extensão aberto em outubro de 1867.

São Gothardo, a do Simplon e a do S. Bernardo. O estado maior austriaco, por descargo de consciencia, mandou algumas tropas para Bard e para Aosta, mas o emprehendimento parecia dever exceder a energia d'um exercito.

Bonaparte prosseguiu no plano que traçara e no seu feitio de tudo representar n'uma forma vivida e sensivel, transformou a portella do S. Bernardo n'um ser gigantesco e formidavel que era preciso domar. «O São Bernardo, escrevia, está admirado por ver tanta gente passar bruscamente por elle. Oppoz-se tanto quanto pôde á passagem das nossas peças de oito e principalmente aos nossos cofres; era isto uma novidade para elle. Desde Carlos-Magno que não tinha visto um exercito tão numeroso».

Mais do que os homens, a Dora Baltea espumante e torrencial surge como obstáculo á passagem das tropas. Apos a barreira formada pelas neves, vinha a agua oppôrse á marcha do moderno Cesar.

Depois era o forte de Bard sob o commando d'um oficial energico, que resiste ao canhoneio e ao assalto. Em 21 de maio de 1800 (29 floreal do anno VIII) encontra-se Bonaparte em Etrouble, na vertente piemontesa dos Alpes. A infantaria torneara o forte de Bard por caminhos que só

lhe disputavam os ultimos contrafortes dos Alpes e a passagem dos rios (1).

Dos obscuros combates de Aosta, de Ivrea, das margens do Sesia e do Tessino, pela propria energia e pela suggestão que sabia inspirar, chegava Bonaparte a esse extraordinario combate que se chama a batalha de Marengo.

Perante os cem canhões austriacos recuavam as tropas da republica, gastando tres horas para percorrerem cinco kilometros e deixando atraz de si inumeros mortos e incontaveis feridos, até que attingiram S. Giuliano.

O generalissimo Mellas expedia para Vienna de Austria uma participação de victoria; já o exercito austriaco ornava com ramos verdes as barretinas e ás 5 horas da tarde de 14 de junho de 1800 a batalha estava perdida para os Francezes.

«O inimigo avançava em toda a linha, fazendo fogo de metralha com mais de cem canhões. As estradas achavam-se cobertas de fugitivos, de feridos, de despojos. A batalha parecia perdida, mas Desaix firma-se em San Giuliano e, a passo de carga, toma contacto com o inimigo. Depois

(1) A. Vandal: *L'Avénement de Bonaparte*, vol. II, pag. 402.

entra Kellermann e a sua cavallaria pesada, aproveitando a occasião propicia e dando em cheio no inimigo, corta a columna do general Zach fazendo-o prisioneiro. Bessières e os seus homens cahem a fundo por sua vez. Todos os Francezes se reunem, voltam á carga, derrotam o exercito austriaco, que deixa em nosso poder quinze bandeiras e seis a oito mil prisioneiros».

Estas são as linhas principaes do despacho em que o primeiro consul dá noticia da victoria, que trouxe como resultados immediatos a capitulação de Alexandria, a entrega das praças todas do Piemonte e da Lombardia, com os seus mil canhões de artilharia de sitio, e a Italia livre até ao Mincio.

Mas como parece deslocada n'uma revista ferro-viaria esta recordação de batalhas sugerida pelas palavras «a conquista dos Alpes» que iam servir de titulo a uma notula technica, mais adaptavel á compleição de quem isto escreve, n'um portuguez que parece acabado de desembalar de Londres ou de Liverpool, até pela detestavel traducção do *complexion* que aqui do lado me segredam corresponder a temperamento.

Talvez a recordação historica e guerreira provenha de que no assumpto que vae tratar-se falla a polvora, ouve-se o estampido da dynamite, da roburite, da melinite, talvez da panclastite, n'uma palavra não só dos explosivos constantes da tabella B annexa ao regulamento de 24 de dezembro de 1902, mas de todos os mais que de então para cá se teem inventado, como a cheddite, a himalaite e quantos mais.

E' bem uma conquista violenta, mas persistente a que se tem feito nos Alpes, por causa dos caminhos de ferro, e é d'ella que nos dá noticia a *The Railway Gazette* de julho passado.

A abertura da linha e tunnel de Loetschberg convida a passar em revista as conquistas ferro-viarias de varias classes, até hoje realizadas nos Alpes, e que se veem no mappa junto, diz o nosso collega londrino.

O primeiro caminho de ferro que penetrou nos Alpes foi o de Vienna a Trieste.

Atravessa a cadeia alpina norica em Semmering a 70 milhas (112.652 metros) ao sul de Vienna e é traçado até proximo da portella na linha de este, passa n'um tunnel de cerca d'uma milha de extensão e a uma altitude de 2.940 pés (896 metros) acima do nível do mar. Esta bella obra foi realizada para o governo austriaco pelo engenheiro Carlo Chega entre 1848 e 1854.

A segunda linha ferrea foi a Brenner, de Innsbruck até Botzen que liga a rede sul austriaca com a central italiana.

A Brenner abriu-se ao trafego de passageiros em 24 de agosto de 1867, e no principio os comboios expressos completavam o percurso de Munich a Verona em 18 horas. Hoje o mais rapido trajecto faz-se em 9 e meia horas. Os tunneis eram 27 e o mais extenso pouco mais media do que meia milha (805 metros) de extensão.

O Monte Cenis

Mas o governo italiano estava naturalmente ancioso por que não permanecesse exclusivamente nas mãos da Austria esta importante passagem alpina, e com a realização do projecto da Brenner applicou-se com grande energia a abrir uma ligação similar entre o reino de Italia e as provincias francezas tanto da Saboia como de Nice.

Já em 1840 o Sr. Médail estudara a estrada do Monte Cenis e o projecto foi aceite e organizado em 1848, mas a execução foi protelada pela guerra de 1849. Finalmente, inaugurou a grande obra o rei Victor Manuel em 31 de agosto de 1857 e a perfuração do tunnel completou-se em 25 de dezembro de 1870.

O serviço de comboios de passageiros através do tunnel, inaugurou-se em 16 de outubro em 1871. O tunnel do Monte Cenis traçou-se através do monte do Grand Val-

lon, que é o mais estreito dos contrafortes alpinos que separam a França da Italia.

O ponto culminante do Monte Cenis fica a 17 milhas (27.358 metros) a leste do tunnel. Chamar-lhe tunnel do Monte Cenis é portanto um erro de nomenclatura. O tunnel tem 7 milhas 1.730 jardas (12.846 metros) de extensão e o seu ponto culminante fica a 4.248 pés (1.295 metros) acima do nível do mar. O maximo pendor do lado da Italia é de 1 por 33 e do lado frances 1 por 40. Antes de estar completa a linha subterranea era no entanto possível atravessar alli os Alpes n'uma linha sem tunnel. Era o «Fell's centrerail railway» que foi traçado na berma da estrada entre Saint Michel (juncção com a rede Paris-Leão-Mediterraneo) e Susa (juncção com a rede ferro-viaria da Alta Italia) com uma extensão de 48 milhas (77.247 metros). Estas ligações não eram completas, porque a linha de montanha tinha uma bitola de 3 pés e 7½ pollegadas (1m,10). O sistema Fell consistia em um carril liso central e quatro rodas horizontaes de locomotiva, duas de cada lado, que faziam pressão sobre elle e eram movidas pelo mesmo par de cylindros como as rodas verticaes de tracção. Cada vehiculo do comboio era tambem dotado com 4 pares de rodas horizontaes girando em eixos verticaes fixados no quadro inferior e collocadas duas a duas de cada lado do carril central. Pela pressão d'estas polés, as corôas das rodas comprimiam fortemente de encontro ao carril externo. Fell era um Inglez que se associou com o Sr. Thomaz Brassey na construcção de caminhos de ferro e outras obras na Italia. A sua concessão para o caminho de ferro na passagem do Monte Cenis era limitada «até que se abrisse à exploração o tunnel dos Alpes». Fell entregou a sua linha ao trafego de passageiros em outubro de 1867. O mais elevado nível d'ella era em Lansleburgo a 5.820 pés (1.774 metros) acima do nível do mar; o seu gradiente medio era de 1 por 13 e as suas curvas mais apertadas eram duas com 44 pés (13m,41) de raio cada uma. A empresa não deu bom resultado. Os machinismos quebravam-se constantemente devido á sua construção defeituosa. Tinham sido fabricados em França segundo as leis das patentes francezas. O serviço dos comboios era irregular e por vezes suspendia inteiramente. Provocava isto immensa acumulação de mercadorias em Saint Michel, em resultado da falta de comboios para as transportar.

No percurso d'um extremo ao outro gastavam-se tres horas e tres quartos.

O São Gotthardo

Antes da abertura do tunnel do Monte Cenis tres grandes passagens: o Simplon, o Splügen e o São Gotthardo monopolizavam o tráfego entre os portos marítimos italianos e a Suissa, a Alemanha e Noroeste da Europa. Em 1865, uma comissão suíço-italiano foi designada para examinar a questão da passagem ferro-viaria dos Alpes entre a Suissa e a Italia, que se pronunciou em favor do São Gotthardo contra os dois competidores, o Splügen e o Fulanner. Este projecto foi aceite em outubro de 1869, fomando-se em dezembro de 1871 a Companhia do Caminho de ferro do São Gotthardo. O grande tunnel, o *magnum opus* da empresa começou em junho de 1872, concluindo-se a perfuração em fevereiro de 1880 e o tunnel era entregue pelos empreiteiros em 29 de dezembro de 1880.

As perfuradoras de ar comprimido (*air drills*) que se utilizaram eram muito mais perfeitas do que as usadas no Monte-Cenis. Nos primeiros tempos empregaram-se locomotivas de ar comprimido na tracção dos comboios de material e tudo quanto se relacionava com as instalações representava um progresso. O tunnel do São Gotthardo mede 9 milhas e 564 jardas (15 kilometros) de extensão e o seu mais elevado nível está a 3.788 pés (1.155 metros) acima do nível do mar. Estava completo e aberto ao trafego local muito antes de estarem promptas as ligações

com elle, isto é, a ligação da bocca do Norte do tunnel em Goschenen com o lago de Lucerna e a do Sul em Airolo com Biassa, no valle do Tessino. O pendor maximo admissivel nas linhas de acesso ao tunnel era de 2,6 por cento ou 1 por 40, e para o manter foi necessário construir de ambos os lados muitos tunneis subsidiarios em helice com uma extensão de 29 milhas.

Os tunneis helicoidaes ou em saca-rolhas foram criticados severamente n'esta epocha como um recurso monstruoso. Arguiu-se que se alguma vez se devia pôr de parte a tracção com locomotivas para o gradiente de 1 por 40, substituindo-as por outros meios, era este um d'elles. Todavia, o tempo justificou as previsões dos engenheiros do São Gothardo, que se recusaram a recorrer a planos inclinados por deverem exigir muito tempo no traçado. Em junho de 1882 abriu-se o tunnel á exploração, Calais via Reims, Basileia a Milão sem mudança de carruagem.

O Arlberg

Emretanto estava em andamento outro tunnel alpino, o Arlberg que liga parcellas da mesma região, a província austriaca de Vorarlberg com o Tirol austriaco e não terras estrangeiras. O fim proposto era tornar as duas províncias independentes dos caminhos de ferro alemães do sul para onde se dirigia o traçado.

Principiou o tunnel do Arlberg em junho de 1880 e a perfuração estava completa em novembro de 1883. No manejo das perfuradoras, a energia hidráulica substituiu o ar comprimido e a razão do avanço medio de 27 pés e $\frac{1}{2}$ (8,50) por dia, era tres vezes maior do que no Monte Cenis e approximadamente duas vezes mais do que no São Gothardo. O tunnel de Arlberg que se abriu á exploração em junho de 1885, tem 6 milhas, 404 jardas (10.025 metros) de comprimento, e atinge uma altitude de 4.300 pés (1.310 metros) acima do nível do mar. Do lado de Oeste attingem-no extensas rampas de 160 pés por milha (3 por cento), ao passo que de Leste a declividade de 132 pés (25 por mil) é a de maior pendor. Ha aqui todas as concomitancias das linhas d'esta natureza, cortes de rocha, pontes sobre torrentes, galerias para protecção contra as avalanches, etc. Todos os tunneis alpinos até agora enumerados são de dupla tracção e as suas dimensões são approximadamente idênticas n'uns e n'outros, a saber: altura no fecho do arco 26-24 pés (8 metros), minima 24-23 pés 7,40.

(Continua).

Mello de Mattos.

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares

V

Parece-me adivinhar um movimento de impaciencia, um desdenhoso encolher de hombros, pelo menos, dos leitores, ao depararem mais uma vez com um título de artigo commum a numerosa serie, que ameaça tornar-se interminavel. E d'ahi, talvez me engane, pois não me parecem destituídas de interesse algumas notas ineditas sobre a historia da constituição da nossa rede, que está ainda por escrever. Em todo o caso, para as leituras fastidiosas ha sempre um remedio efficaz, que relembrar: saltar em claro o artigo que d'esse mal enferma, deixando-o para repasto intellectual dos caturras.

Antes de proseguir o estudo emprehendido convém rectificar dois erros de impressão de alguma importancia, que me escaparam na revisão do artigo anterior. A data da Real Orden que fixou a largura de 1,678 para os caminhos de ferro hespanhóes é de 31 de dezembro de 1844 e não de 1846.

Um muro de caes ao longo do Tejo a partir do Caes dos Soldados até Xabregas saiu transformado em muro de cal, que pouca solidez teria, decerto, a não lhe juntarem a pedra e a areia do estylo.

Referi-me á memoria de Du Pré, datada de 8 de abril de 1846. A intervenção d'esse engenheiro, que dirigi os primeiros estudos de linhas ferreas em Portugal, se deve provavelmente a adopção da via normal (1,44), embora n'aquella memoria (que se encontra na Revista de Engenharia Militar de julho de 1905), não haja referencia alguma á largura da via. Preconiza-se n'ella o estabelecimento de uma grande via de comunicação com a Europa, ligando-a por meio de ramificações com as principaes povoações do reino. Com bom senso notável, punha Du Pré quasi na primeira plana a necessidade das comunicações internas.

«Para o bom acerto é preciso que se chegue a estes dois resultados ao mesmo tempo; porque, ao passo que podem apresentar um todo completo e satisfactorio sendo concebidos simultaneamente, tomado sem separado ficaria cada um d'elles incompleto e deficiente. Na verdade, por vantajoso que se supponha um bom sistema de comunicações interiores, é evidente que per si só deixaria Portugal separado da Europa pela via de terra; e, ao contrario, por mais útil que fosse uma grande comunicação entre Lisboa e a Europa, seria estéril para o paiz, se todos os centros de população, e os focos commerciaes e industriaes não estivessem ligado a essa grande linha».

Partindo do principio que a linha portugueza que demandasse a fronteira deveria ir procurar a ligação com a hespanhola, assignou-lhe por termo Badajoz, visto ser o ponto de chegada do caminho de ferro denominado do centro d'Hespanha, para o qual havia já companhia constituída.

Em seguida procurava determinar o ponto de partida nas margens do Tejo. Depois d'eliminar Aldeia Gallega, apesar da menor extensão de linha a construir, por causa da grande distancia entre Lisboa e aquella povoação e da solução de continuidade resultante da barreira fluvial interposta, condena Du Pré com razão a escolha de qualquer ponto da margem esquerda para a estancia principal dos caminhos de ferro em vista dos seguintes inconvenientes, entre outros:

1.º O estorvo ao melhoramento de Lisboa, e a privação das vantagens que para a cidade poderiam vir do estabelecimento do caminho de ferro.

2.º Obrigações onerosas para o commercio de Lisboa, que ficaria sujeito a gastos continuos de embarque e desembarque.

3.º Uma quebra consideravel nos lucros do caminho de ferro.

4.º Perdas de tempo para a pluralidade dos viajantes, e ás vezes impossibilidade absoluta de partirem.



MINISTÉRIO DO FOMENTO
Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Obras Públicas

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente um requerimento da Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel á estação de Penafiel da linha do Douro, e a Vila de Lousada, a fim de poder ser aberto á exploração provisória, determina que, para os efeitos da condição 9.º do respectivo contrato da concessão, datado 17 de Dezembro de 1910, seja examinado o mencionado troço da linha por uma comissão composta do engenheiro chefe de 1.ª classe, Augusto César Pais de Faria, e dos engenheiros subalternos de 1.ª classe, Eduardo Valério Augusto Vilaça e Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira.
Pacos do Governo da República, em 6 de Novembro de 1913.—
O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

5.^a Impôr ao commercio de importação e exportação e ao transito um porto que de modo nenhum pôde ser comparado com o de Lisboa».

Attendendo ainda a que pelo traçado mais directo para Badajoz poucas povoações importantes seriam *protegidas*, segundo o pittoresco vocabulo empregado na memoria, dá a preferencia ao Caes dos Soldados para origem da linha, que seguiria a margem directa até à Barquinha, atravessando o Tejo nas suas immediações e dirigindo-se a Badajoz por Ponte do Sôr, Aviz, Estremoz e Elvas. Aproveitaria assim a numerosa população e «algumas estradas bem dirigidas fariam com que os districtos de Leiria, Coimbra, Castello-Branco, Vizeu e Guarda tirassem vantagens directas do caminho de ferro, porque por meio d'ellas se encurtaria a distancia que os separa de Lisboa».

A extensão da directriz preconizada era estimada em 260 km. pouco inferior à que tem a actual linha do Leste, em vez de 180 do traçado directo. Pondera a esse proposito assisadamente Du Pré que ás conveniencias do trafego internacional se não deviam sacrificar as do movimento interno do paiz. Convém reproduzir as suas judiciosas considerações que nunca deveriam ter sido esquecidas, quando a miragem das *grandes correntes mundiaes* determinou por vezes o sacrificio de vantagens menos deslumbrantes, mais positivas, porém.

«E' verdade que a linha do norte do Tejo apresentaria uma extensão de 260 kilometros, ao passo que a do sul teria apenas a de 180. Mas que diferença entre a população que teria de gosar do caminho de ferro! Que diferença entre o desenvolvimento de que são susceptiveis os districtos percorridos pela linha do norte, e o dos que seriam atravessados pela linha do meio-dia!

Entrando bem na questão, e examinando novamente a direcção da linha por Aldeia Gallega, Estremoz e Elvas, é forçoso concordar que haveria pequeno numero de viajantes, e pouquissimas mercadorias com destino para os pontos comprehendidos entre Aldeia Gallega e Estremoz; visto ser mui despovoado o espaço que media entre estas duas villas. O movimento *em Portugal*, ficaria, portanto, limitado entre Aldeia Gallega, Estremoz e Elvas, e esse movimento nunca seria consideravel. O caminho de ferro satisfaria na verdade, ao fim de transportar directamente os viajantes de Lisboa para Badajoz, não menos que ao do commercio de transito para Hespanha; mas, na presença do que expuz no principio d'este relatorio, não se pôde deixar de concordar em que não é esse o unico objecto que se deve ter em consideração; e julgo que possa asseverar affoitamente que fôra incorrer em grave erro propôr os interesses nacionaes e o movimento no interior do reino ás *contingencias do commercio com Hespanha, e á vantage de offerecer uma distancia mais curta aos viajantes que se dirigessem aquelle reino*. Circunstancias politicas bastariam, n'este caso, para malograr na maior parte as vantagens do caminho de ferro, o que não aconteceria se o seu *principal objecto* fosse proteger os interesses nacionaes».

Ainda o mesmo criterio levou Du Pré a pôr de parte as directrizes intermedias.

«Se me abalanco a propôr a direcção pela Barquinha, Estremoz e Elvas, é porque estou convencido que esta linha apresenta um caracter de interesse nacional mais saliente. A ideia de atravessar o Tejo em Villa-Franca, Villa-Nova, ou outro ponto proximo, corresponderia, é verdade, ao *desideratum* de encurtar a linha de *Lisboa a Badajoz*; mas a sua adopção privaria os habitantes dos districtos de Coimbra, Vizeu, Castello Branco, Guarda e de uma parte do de Santarem dos beneficios da nova communicacão, cujos lucros seriam por isso mesmo altamente prejudicados.

A direcção pelo norte do Tejo poderia ser adaptada de futuro ás relações do norte com o meio-dia de Portugal; porque seria facil entroncar-lhe duas ramificações, uma para Coimbra e Porto, e outra meridional para Evora, Beja e Algarve».

Delineada a directriz, occupa-se a memoria das conclusões technicas da construcção, adoptando um criterio d'economia, embora com sacrificio da planta e perfil. Estima assim em 25:600\$000 reis o custo do kilometro com via dupla e 20:000\$000 reis com uma só via na superstrutura.

O malogro da iniciativa da *Companhia de Obras Públicas*, por causa da modificação da base financeira do seu contracto, e as convulsões politicas de que o paiz foi victima durante annos embargaram o passo a qualquer outra tentativa seria da construcção dos caminhos de ferro.

Convém mencionar um curioso annuncio que pelo Ministerio do Reino foi publicado no Diario do Governo de 17 de agosto de 1849. Dizia-se n'elle que havendo-se apresentado ao Governo diversas representações para a empresa da construcção de um caminho de ferro de Lisboa á fronteira d'Hespanha era posta a concurso a referida empresa desde aquella data até 31 de dezembro. Durante esse prazo seriam recebidas em carta fechada quaequer propostas relativas á empresa para d'entre elles ser escolhida a que mais conveniente fosse julgada e melhores garantias offerecesse. Declarava-se mais que as propostas que existissem anteriores ao annuncio, só poderiam ser attendidas quando os seus autores as renovassem em carta fechada. Nenhum caderno de encargos acompanhou o annuncio; não se dava a menor indicação sobre as bases technicas e financeiras da concessão, o que deu lugar ao zombeteiro commentario que do caso, fazia com razão, no dia seguinte a *Revolução de Setembro*.

O Governo annuncia hoje o concurso para um caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Hespanha. Recebem-se propostas até o ultimo de dezembro.

Nunca se deixou mais amplitude aos proponentes. Qual a direcção do caminho? Vae dar a Badajoz? Vae dar a Ciudad-Rodrigo? Vae dar a Zamora? Vae dar a Tui? Não se sabe: é de Lisboa á fronteira de Hespanha, seja por onde fôr.

Querem saber o que isto é? E' um pretexto para não fazerem a estrada de Aldeia Gallega a Badajoz, para a qual já nomearam um inspector e remetteram dois alviões! Como temos a estrada de ferro, já não carecemos da de cascalho. Fortes tolos».

No Diario do Governo de 1850 (2.^o vol., pag. 1289) vem reproduzido o programma do curso de caminhos de ferro da Eschola do Exercito, regido pelo capitão engenheiro José Rodrigues Coelho do Amaral. Observa-se n'elle que a largura de 1^m44, adoptada em todos os caminhos de ferro de França, parece satisfazer completamente.

Foi sómente em 1852 que se entrou n'un periodo, aliás accidentado, de tentativas serias de construcção de linhas ferreas. Em 18 de fevereiro foi apresentada á Camara uma proposta de lei auctorizando o Governo a conceder mediante concurso publico um caminho de ferro de Lisboa á fronteira.

Não vem agora a proposito fazer a historia d'esta tentativa. Deixá-la-hei para outra occasião, limitando-me a referir que, por decreto de 6 de maio de 1852, foi aberto concurso para a concessão provisoria de um caminho de ferro de Lisboa á fronteira d'Hespanha «que possa de futuro ligar-se com a linha ferrea que venha de Madrid á mesma fronteira», tendo tres secções: a primeira de Lisboa a Santarem pela Povoa e Villa Franca e as duas outras entre aquella cidade e a fronteira.

A base financeira era a garantia de juro (com o minimo de 6 % e 1 % para amortização) do custo efectivo da linha.

No artigo 47.^o do programma, a largura da via era fixada em 1^m,44.

Mantinha-se pois o criterio, anteriormente adoptado, de seguir o exemplo do Europa central, abstrahindo de resoluções tomadas no paiz vizinho.

Esse concurso foi provocado por uma proposta apresentada por Hardy Hislop para a construcção da linha, proposta cujo exame sob o ponto de vista technico e economico foi confiado por portaria de 18 de julho de 1851 a uma commissão composta de Joaquim Larcher, Almeida Garrett, Barão da Luz, Pereira da Silva e Lobo d'Avila.

Do trabalho apresentado pela commissão em 20 de outubro de 1851 dimanava naturalmente o programma do decreto de 1852.

Pela carta de lei de 18 de agosto de 1853 foi aprovado o contracto emergente da adjudicação feita á *Companhia central peninsular*, representada por Hardy Hislop. O artigo 49.^o fixava a largura da via entre arestas interiores de carris em 1^m,44 a 1^m,45.

Pouco depois, a carta de lei de 7 de agosto de 1855

O tunnel do Canal

(625.13)

The Channel Tunnel. Assim chama ao tunnel sob a Mancha o nosso collega *The Railway Gazette*, que lhe consagra uma curta referencia no seu numero de 3 do passado.

Commenta com o humorismo frio dos Ingleses o argumento da *entente cordiale*, que parece ser agora a pedra angular na defesa a favor do emprehendimento.

«Em 1848, escreve, a nossa attitudo para com a França era muito dubia; em 1851, no anno da exposição, eram boas as nossas relações; em 1854, a França e a Inglaterra combatem uma ao lado da outra na Crimeia e ahi por sessenta e tantos, todo o paiz entusiasticamente levantava voluntarios para se precaver contra um ataque da França.

Em 1870, depois da guerra franco-prussiana, melhorraram as nossas relações para tornarem a transtornar-se nos tempos de Fashoda, em que por um apice não entrámos em guerra. Os argumentos baseados na amizade franceza não teem portanto valia.

Quanto aos argumentos que se firmam no aumento das communicações com a França, tambem não são mais fortes. O tunnel quasi que será ocupado inteiramente por comboios de passageiros e uma pequena porção de tráfego de mercadorias ricas, e o numero de pessoas que viajarão em França não será por certo tamanho que modifique seriamente a attitudo britannica para com o continente, ainda quando essa modifcação fosse inteiramente desejável.

O argumento militar de que auxiliariamos a França com reforços não tem valor; porque, se perdessemos o dominio do estreito de Dover, qualquer diversão que podessemos fazer no continente pouco nos aproveitaria.

O argumento de que seria difícil de defender, menos importancia tem, embora a historia dê inumeros exemplos de imprevistos em tempo de guerra e, nos planos mais cuidadosamente arranjados de antemão, encontra-se a falencia nos ultimos instantes.

A parte isto, os velhos argumentos contra o tunnel aparecerão tamanhos como outr'ora, embora nenhum moderno se tenham apresentado em favor d'elle e que totalmente convençam.

Em assumtos que affectam a posição insular da Inglaterra e o futuro todo da Inglaterra é essencial ver longe».

Depois dos entusiasmos que se traduziam no artigo publicado no numero anterior e extrahido d'un periodico francez, não vem fora de propósito este *douche* frio redigido em *Queen Anne's Chambers*, em periodico que se ocupa exclusivamente de assumtos ferro-viarios.

O engenheiro Durand-Claye escreveu algures que as estradas de mais difícil traçado são as fronteiriças, mas certamente não foi porque alli se deparassem as maiores dificuldades technicas, que tal phrase lhe saiu da pena.

Pode o engenheiro levar de vencida nas suas obras as mais elevadas montanhas, as ravinhas mais profundas, os rios mais caudalosos, os mais duros rochedos, os mais falsos terrenos por vasosos e movediços.

Em cada um d'estes casos depara-se-lhe uma dificuldade ou quando muito algumas poucas, mas sempre as mesmas.

Quando tiver porém que tratar com homens que falam linguas diversas e teem diferente pensar, surgir-lhe-hão todas as dificuldades da technica, conjugadas com a má vontade, que não consentirá que lhe destruam os preconceitos com que sempre viveu, que foram sempre a sua crença.

E comtudo erige-se um esplendido palacio em honra da paz e ha quem n'ella acredeite.

Não se recorda quem isto escreve onde leu ha muito

sancionou o contracto para a construcção da linha de Aldeia Gallega a Vendas Novas, podendo ser continuada até Evora, Beja e Setubal.

Por contracto adicional de 26 de agosto do mesmo anno foi fixado o Barreiro como origem da linha, em vez de Aldeia Gallega.

A linha de Leste até proximidades de Santarem foi construída através de multiplas peripecias, que não referrei para não alongar em demazia este estudo, com a via de 1^m,44 e com ella foi aberta em 1856 á exploração o primeiro troço até o Carregado.

Com a mesma largura foi construída a linha do Barreiro a Vendas Novas e um ramal do Pinhal Novo a Setubal.

Ainda em 1857 a carta de lei de 4 de junho, que auctorizou a rescisão do contracto com a *Companhia central peninsular* e a celebração do contracto com a companhia representada por Morton Peto para a construcção da linha ao Porto, mantinha no contracto provisório anexo as condições technicas do contracto de 1853, com ligeiras modificações que não abrangiam a largura da via. A principal caracteristica do contracto era a substituição da garantia do juro pela subvenção kilometrica.

Assim, chegámos a ter em exploração, com via de 1^m,44, os troços do Barreiro a Vendas Novas e Setubal com 69 kilómetros e de Lisboa a Ponte da Asseca com 68, sommando cerca de 137 kilómetros.

Chega, porém, o anno de 1859. O decreto da 6 de junho de 1859 rescinde o contracto Morton Peto por não se ter podido formar a companhia para a construcção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto. E' promulgada a lei de 8 de junho de 1859, que auctorizou a contractar a linha de Vendas Novas a Evora e Beja mediante subvenção fixa (que a lei não determinava, nem limitava).

As condições do concurso decretadas em 8 de agosto seguinte, estipulavam a largura de via de 1^m,67 entre carris.

Do mesmo modo, o contracto provisório de 30 de julho de 1859, celebrado com D. José de Salamanca para a construcção das linhas de Lisboa ao Porto e a Badajoz, transformada ulteriormente no contracto definitivo de 14 de setembro, fixava a largura de 1^m,67. O troço de Lisboa á Ponte de Asseca ser-lhe-ia entregue por determinada quantia a encontrar com a respectiva subvenção. A Companhia formada pelo concessionario emprehendeu activamente os trabalhos, alargando a via construída ao mesmo tempo que fazia os prolongamentos além de Santarem.

A linha de Vendas Novas a Evora e Beja foi rapidamente construída e achava-se toda em exploração nos principios de 1864, havendo baldeação em Vendas Novas na passagem d'ella para a anteriormente construída á quem d'aquella estação.

A lei de 10 de setembro de 1861 aprovou a sua compra pelo Estado, e a de 23 de maio de 1864 a retrocessão á *Companhia de Sueste* com obrigação de a alargar e de construir os prolongamentos para o Algarve, para a fronteira de sueste e para o Crato. O respectivo contracto foi substituído por outro de 14 de outubro de 1865, substituindo a subvenção kilometrica pela garantia de juro.

Achavam-se assim unificadas e ampliadas para a largura da via peninsular de 1^m,67 as linhas portuguezas. Todas as de via larga concedidas depois foram subordinadas a esse tipo.

Como se operou tão funda revolução? Que razões a determinaram? Quaes foram para a economia nacional, as consequencias, beneficas ou nocivas, de tal transformação?

No proximo artigo responderei ás interrogações que deixei formuladas.

J. Fernando de Souza.

uma passagem de livro cujo título esqueceu, onde se conta que um pintor philosopho debuxara um cemiterio dando-lhe o título de «projecto de paz perpetua».

Nem sequer alli elle achava a paz, e bem se vê que, a despeito das phrases protocolares do presidente Poincaré e do rei Jorge V, da quasi adoração que hoje tem a Inglaterra por Joanna d'Arc e Napoleão I, sempre fermenta o receio da conquista pelos continentaes.

No entanto, conforme o fez notar aquelle que traça esta notula, a Inglaterra é que impõe ao mundo as suas modas, os seus jogos athleticos, as suas bebidas de nomes complicados, a sua politica, a sua diplomacia, os seus artefactos, e, para nada lhe escapar, até nas cartas predominam os nomes inglezes, *whist* que quer dizer mudez, *brigde*

que significa ponte. Ora quando um povo domina em tudo, até nas combinações d'esses cartões tão anti-estheticos quanto feiamente pintalgados, com que se perde o tempo, o dinheiro, a paciencia e não poucas vezes a vergonha, nada pôde recear de ataques alheios. Ella é que ha-de predominar, ainda quando os imperialistas receiem perigos para ella comparando-a com uma Veneza cujos canaes são representados por oceanos, conforme o escreveu ha muitos annos o professor Seeley.

No entanto o que pôde afirmar-se sem receio, é que muitas marés se hão de fazer sentir no Canal, antes que prosigam as obras que ferro-viariamente hão-de ligar a França com a Inglaterra.

Mello de Mattos.



VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de Portugal para Hespanha

Em virtude de ter sfindado o tractado de commercio entre Portugal e Hespanha, deixaram de ter livre entrada n'este paiz as mercadorias exportadas de Portugal, pelo que, os caminhos de ferro portuguezes para se pôrem a coberto de quaesquer prejuizos que por ventura possam resultar por abandono de remessas, por parte dos expedidores ou consignatarios em consequencia de encargos com que sejam oneradas nas alfandegas, resolveram primeiramente não aceitar a transporte remessas senão em porte a pagar; esta resolução, porém, foi ultimamente modificada de forma a tornar-se restringida apenas ás expedições de peixe fresco, mariscos, caça, carnes verdes, aves, leite, hortaliças, fructas e legumes verdes e quaesquer generos de facil deterioração, sal e aguas.

Transportes em vagões frigorificos

Entrou no dia 1 d'este mez em vigor nas linhas da Beira Alta uma nova tarifa—N.^o 14 de grande velocidade —para o transporte em vagões frigorificos da propriedade dos expedidores, de fructas frescas, hortaliça, carnes frescas, leite e outros generos cujo transporte se effectue pela velocidade de passageiros.

Esta tarifa moldada na n.^o 27 de grande velocidade da Companhia Portugueza ha pouco em applicação, e á qual fizemos referencia, estabelece para os vagões matriculados isoladamente, o minimo de carregamento de 5.000 kilos por vagão para as fructas, hortaliças, legumes verdes e cerveja, e 3.000 kilos para os outros generos, e concede o transporte gratuito de 10 % de gelo.

As taxas das mercadorias são processadas pelas tarifas que lhes correspondam com sujeição aos minimos acima referidos.

Para os vagões matriculados em minimo de seis pela mesma empresa, é concedida a bonificação 1,8 centavos por vagão e kilometro, quando carregado de qualquer das mercadorias indicadas na tarifa.

Pelo transporte dos vagões em vazio, cobra-se 0,9 centavos por kilometro e tonelada indivisivel.

As demais condições da tarifa são identicas tambem ás da Companhia Portugueza.

Transporte de sal procedente da Figueira da Foz

Pelas Companhias Portugueza e da Beira-Alta acaba de ser submettida á sancção governamental uma ampliação á tarifa especial NB n.^o 6 de pequena velocidade, combinadas entre as duas referidas companhias, pela qual os transportes de sal procedentes de Figueira da Foz por ex-

pedições de vagões completos de 10.000 kilos ou pagando como tal, com destino ás estações de Gaia e Porto-Campanhã, local ou transito, passam a ser taxadas ao preço de 15.^a serie da tarifa, ou seja o de 1\$80 a tonelada.

Esta importante reducção de preço vae beneficiar grandemente o importante trafego de sal da Figueira da Foz.

Transportes de fructas verdes

Acha-se pendente da approvação do Governo uma ampliação á tarifa NB 6, pela qual os transportes de fructas verdes por expedição de 50 kilos ou pagando como tal, procedentes de Gouveia, Fornos e Celorico, com destino a Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar, Vendas-Novas, Carregado, Cascaes e Cacem ou vice-versa, passam a disfrutar dos preços da 21.^a serie, que são os seguintes:

Entre as estações abaixo e as da frente	Lisboa e V. Novas	Carregado	Alcantara T. ou Mar	Cascaes	Cacem
Gouveia.....	6\$46	6\$50	6\$46	7\$70	6\$46
Fornos.....	6\$60	6\$66	6\$59	7\$21	6\$59
Celorico.....	6\$89	6\$98	6\$86	7\$49	6\$87

Trafego entre Portugal e França em vagões d'eixos intermudaveis

O serviço de transportes entre Portugal e França nos vagões d'eixos intermudaveis da casa Leinkauf de Paris, de que largamente nos ocupamos quando da sua inauguração, e que por difficuldades levantadas pelas alfandegas francezas se estava fazendo apenas no sentido de França para Portugal, regressando sempre os vagões em vazio á procedencia, vae já começar a fazer-se, para o que já foi dada a competente auctorização das auctoridades francezas.

E' esta uma noticia que deve ser recebida com muito agrado pelos interessados no commercio entre as duas nações, especialmente no que se refere ás nossas fructas, que podem, assim, ir facil e rapidamente áquelle enorme mercado.

Annulação de tarifa

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, acaba de annunciar que a partir do dia 27 do corrente, é annullada a sua tarifa de transportes a domicilio na cidade do Porto que vigorava desde 1 de outubro de 1909.

A partir d'aquella data não serão, portanto, aceitas remessas a despacho pela referida tarifa.



Uma explicação

Os nossos revisores, ao publicar-se o numero passado, notaram que esta secção carece de notas impressionantes de viagens extraordinarias; e, como o Director estava no estrangeiro, resolveram de commun acordo, ir colher emocionantes notas na lua, de onde, á nossa chegada, nos preparam a surpresa de nos fornecerem as mais originaes descripções.

Foi uma lembrança delicada que muito lhes agradecemos já.

Por esse motivo, as provas d'esta secção, foram revisitas... na lua.

Deviamos esta explicação ao leitor que certamente entendeu, ou julgou tonto de todo o auctor d'este artigo, em que, por exemplo, logo depois de se dizer que estavam fechados todos os theatros de Vichy, se dizia que todos estavam abertos; que tendo escolhido o hotel International, nos fomos alojar no Moderne; que Vichy era a Genebra dos Genebrinos, e outros disparates de igual jaez que só passavam, como passaram, n'uma revisão feita... na lua. Foi o caso que todo um granel se trocou com o outro, ficando no meio o que devia ser o fim, e vice-versa.

E' por isso que, hoje que estamos todos de regresso á meiga terra portugueza, nas vimos forçados a reproduzir o artigo na integra. O leitor, pois, que nos perdoe a repetição considerando em branco a pagina 333 do nosso numero passado.

Tambem o nosso boletim financeiro padeceu nos ultimos periodos, sobre cambios, as consequencias da villegiatura dos nossos revisores. No penultimo, a linguagem não se entende e no ultimo figuram verbas em escudos... fracos, como se o Brasil tivesse esta moeda!

II

Vichy desanimado, mas agradável.— Um bom hotel e um jantar esplêndido.— Lyon e Genebra.— A linha do Jura.— Londres em Dijon.

Por natural pendor, desagrada-nos sempre a decadência; e ver uma cidade ou estação de banhos depois de passada a epocha, é sempre ver, em espirito, o que já não é, o que já não está, o que deve ter sido interessante, o brilho que se apagou, o movimento que estacionou.

Estes parques, estas ruas, estes hoteis, tudo esteve cheio de gente, mas tudo está quasi deserto; este grande café-concerço já não funciona; aquelle e aquelle theatro, fecharam; os principaes e grandiosos hoteis já não recebem hospedes; n'aquelle coreto tocava uma bella orchestra quatro vezes por dia, mas já não toca; os grandes estabelecimentos de joalharia, de antiguidades, de quadros riquissimos, empacotam á pressa para irem para outra parte; os clubs põem taipaes.

E' um levantar de feira, gradual mas continuo, dia a dia, e para cada lado que nos voltemos, encontramos sempre uma indicação que nos diz:—Viesse mais cedo; agora, adeus até ao anno que vem.

Mas Vichy é uma cidadezinha tão encantadora que ainda mesmo desataviada das suas louçanias estivaes, não deixa de ser agradável, se o tempo está bom, para a estada de uma semana.

E' até diremos mais; agrada estar alli n'este final da epocha, com menos gente e pouco movimento; e se temos menos diversões, não nos falta todo o conforto e temos

mesmo maior liberdade do que em plena estação, em que o alto mundo alli se reune e por vezes nos constrange, senão com as suas exigencias, com a aglomeração de gente por toda a parte. E não dizemos «gente que se acotovella por toda a parte» como é costume dizer-se, porque, cá por fóra, só muito raramente se acotovella. Empurrar, metter os hombros, disputar o logar a quem o tem, só se usa nos paizes de pouca educação. Quem quer passar, pede licença; quem o não pôde fazer, conforma-se: viesse mais cedo. Muitos maus costumes ha, que nós não temos, mas esse é muito raro, por lá.

Nos parques, quasi vazios, mais facilmente nos assentamos onde queremos; nas ruas, quasi desertas, podemos circular sem perigo da sermos atropelados por *autos*.

Sentimo-nos livres, e nós adoramos a liberdade.

Os hoteis que, na epocha, nos fazem pagar elevados preços, dão-nos alojamentos e alimentação por uma diaria razoavel.

E n'este caso, citaremos o que escolhemos d'esta vez e que já havíamos visitado em 1906: O *International*, um verdadeiro paraíso com os confortos d'un palacio, e a cozinha de um nababo.

Mesmo na estação em que aquelles bellos quartos são disputados por todos os que conhecem o seu excellente serviço, os seus preços são inferiores aos dos demais hoteis, de 1.^a ordem como aquelle; passada a epocha é dos raros que ficam abertos, mesmo o unico, dos bons, que não fecha, e o custo da pensão, desde 12 francos por dia, é extraordinariamente barato, attento o seu conforto e o serviço exemplares.

Para a clientela de luxo, para os que gostam de viver sumptuosamente e nem mesmo gostam senão de gastar muito, tem o Sr. Soalhat, o amavel proprietario do *International*, o ultra-faustoso hotel *Astoria*, ao qual faz reclamo especialmente com os seus luxuosos quartos de grande preço.

E já que alludimos á amabilidade de M. Soalhat, citemos um facto que a caracterizou, durante a nossa estada alli.

N'um dia começaram a perceber-se uns ruidos de festa que se preparava. Era o casamento de um filho do proprietario do hotel.

Os hospedes não só foram convidados a assistir á festa, como, logo ao almoço, notaram que o serviço fora augmentado.

No jantar, porém, o menu foi igual ao do banquete que ao mesmo tempo era servido na festa intima da familia, composto dos mais finos pratos da cozinha franceza, com vinhos em profusão das mais raras marcas.

Imagine-se a surpresa de um hospede, que, chegando no comboio da tarde, veiu directamente para a mesa, sem de nada saber, ao ver que os creados lhe serviam o mais fino vinho d'Rheno, o melhor Bordeus, o mais velho Borgonha e o mais caro Champagne. O homem sorria para os creados e para os outros commensaes, e terminado o jantar declarou que d'oravante, ao procurar hotel, se informará sempre se ha algum em que se case um filho do dono da casa.

De Vichy a Lyon são quatro horas, no rapido que, seguindo, em parte do trajecto, o curso do Loire, tem que atrávessar o extremo norte da região montanhosa chamada o Massiço Central, o que obriga a linha a fortes rampas e bastantes obras d'arte.

Lyon é tambem já nossa bem conhecida; não obstante difícil é passar aquelle importante centro sem lhe consagrard um dia ou dois, quanto mais não seja, para rever a bella cidade que se extende nas margens dos dois rios, o Rhodano e o Saône, o primeiro dos quaes é um dos mais importantes da França, e onde o commercio e a industria tem um tão grande desenvolvimento, que, em muitas especialidades, abastece toda a França.

De Lyon a *Genève*, ou a Genebra, como nós dizemos, a belleza da linha sobe de ponto, porque ella propria sobe

de nível, tendo que se valer da vertente do Jura, seguindo o encantador valle do Rhodano.

A bella capital da Suissa franceza apresenta, n'esta epocha, um caracter mais placido do que em pleno verão, quando milhares de forasteiros a enchem; de sacola ás costas, os que se propõem fazer alpinismo, de Baedeker na mão, os que vão por simples turismo commodo, para só subirem montanhas confortavelmente recostados nos ascensores e caminhos de ferro electricos que tornaram a Suissa o paiz das alturas accessiveis aos commodistas.

Vive-se, n'esta epocha, quasi que na Genebra dos Genebrinos; os hoteis são mais baratos, o commercio reduz os seus preços.

Os theatros estão abertos; ha onde passar as noites, e enquanto não veem os frios do inverno, as bellas noites de luar—porque Genebra tem um clima delicioso—deixamnos excellentemente passear nos parques e jardins.

Para seguir para Paris ha, entre outros mais longos, dois caminhos mais directos: o que segue a maior parte dos viajantes, por Bellegarde, Culoz, Bourg, e o por Lausanne, Pontarlier, Dôle.

Aquelle era nosso já bem conhecido, de outras viagens; este, não só tinha o valor da novidade, como certamente seria mais interessante por atravessar em pleno Jura.

E note-se, que sendo mais accidentado, nem por isso é mais demorado o trajecto, porque se sae e se chega á mesma hora, visto ser menor o percurso. Por isso mesmo é levemente mais barato uns quatro francos, o que largamente compensa termos que pagar, no trajecto da Suissa, o transporte da bagagem.

Apenas ha o incommodo de um trasbordo em Lausanne, mas tão facil, que se passa, na mesma plataforma, de um a outro comboio, tendo este uma bella carruagem directa do P.-L.-M.

Todo o caminho offerece panoramas deliciosos, e para os que já conhecem a parte até Lausanne, o interesse sobe de ponto ao subir-se o monte Tendre, cujos elevados picos alcançam 1:423 metros, ao lado do Suchet que atinge 1:610 metros, elevando-se sempre a linha até Vallorbe, onde se passa a fronteira.

Ahi foi feita ultimamente uma nova linha que estabelece a ligação mais directa, e está a concluir-se uma enorme estação, estylo suíso antigo, muito original.

Para o lado da França começa-se em breve a descida, pelo valle do Doubs, lindissimo, serpenteando-se continuamente.

Em Dôle é ligado ao trem um vagão-restaurante, para os que seguem directamente a Paris, onde o comboio chega ás 11 da noite. Mas como em caminho fica Dijon, cida-de importante que não conhecemos, ahi nos ficámos para d'ella fallarmos a seguir.

Para terminar este dia de excursão, um espectaculo inesperado se nos apresenta: Dijon estava completamente mergulhado em nevoeiro, não se vendo de um a outro lado da rua.

Era uma atmosphera londrina que nos rodeava e chegou a pôr-nos n'um certo embaraço para escolher hotel, porque, á parte o principal, o da *Cloche d'Or*, que é no centro da cidade, todos são no largo ou proximidades da estação.

Só com certo custo conseguimos descontinar por entre a bruma a porta do *Moderne*, que é bom e novo, como o seu titulo indica.



Linha-ferrea postal de Londres

A aglomeração de vehiculos que peja as ruas de Londres, prejudica a regularidade dos serviços postaes, e, para obviar a essa dificuldade, vae construir-se um caminho de ferro subterraneo com uns dez kilometros de extensão, que tocará pelas repartições postaes londrinhas de maior importancia. Segundo o projecto, a via d'esse caminho de ferro será dupla, com 0,60 metros de largura, e em tubos de 2,8 de diâmetro. O serviço automatico, com a velocidade maxima de 50 kilometros á hora.

O ensino technico na Allemanha

Para se avaliar o grau de desenvolvimento alcançado por este ensino na trabalhadora Allemanha, damos a seguir parte do relatorio do ministro cubano actualmente acreditado em Berlim, e que respigámos do nosso collega barcelonez «Industria e Invenciones».

«O crescente e rapido desenvolvimento industrial e commercial da Allemanha, demonstrou que era erronea a crença, que antigamente havia, de que esta poderosa nação era um povo de poetas e de pensadores, que preferia os estudos scientificos á practica industrial e commercial, visto que, se bem que produziu obras intellectuaes de reconhecido merito, irmanou-as d'uma forma admiravel com a practica industrial, notando-se n'esta a influencia alentadora, fecunda e penetrante d'aquella.

Afim que se possa avaliar o que sejam as instituições technicas allemãs, descreveremos, embora sumariamente, o seu desenvolvimento successivo, organização e funcionamento.

As grandes descobertas e a força economica das nações, força em torno da qual quasi se pode dizer gira a politica mundial, crearam novas necessidades e revolucionaram os methodos antigos de producção. Como consequencia d'isto houve necessidade de estudar novos systemas para a exploração de florestas, minas, vias de communicação, construção de machinas, etc... e a Allemanha, que por outro lado tinha que sustentar uma grande competencia industrial com a Inglaterra, exforçou-se por chegar ao estado actual desde os principios do seculo XIX, estabelecendo em varios pontos, para logo as concentrar em varias cidades, escholas de architectura, polytechnicas e industriaes de grande merecimento e fama.

Continuaram trabalhando com verdadeiro asinco até 1869, em que sieis ao principio de que as guerras se ganham desde as escholas, procuraram extender os conhecimentos ás classes trabalhadoras; mas, como não era possivel que estas seguissem os estudos superiores, foi promulgada uma lei pela qual se obrigavam os patrões a deixarem livres aos seus empregados o tempo necessário para frequentar as classes, sendo os patrões responsaveis pelas faltas. Os municipios, o Estado e outras corporações, contribuiram para o desenvolvimento d'estas escholas, e hoje empregam-se em beneficio das mesmas mais de oito milhões de marcos, sem contar com o auxilio do Estado.

Os Estados da Baviera e da Saxonía foram os primeiros a adoptar este sistema, regulamentando o ensino technico, impondo multas severas aos contraventores, e creando um variado corpo de professores pelas suas diversas categorias. Mas o passo decisivo na organização dos centros technicos data de 1899, com o estabelecimento da eschola superior technica de Charlottenburg, á qual se tem seguido até hoje, mas já, como esta, reorganizadas, as polytechnicas de Dresden, Brunswick, Darmstadt, Hanover, Karlsruhe, Munich, Stuttgart, Aquisgrau, Breslau e Dantzig.

Os estabelecimentos dividem-se em technico-industriaes e technico-commercialaes, e os primeiros são de quatro classes, a saber: escholas superiores, intermedias, elementares e de aperfeiçoamento profissional.

As facultades são, pelo geral, de architectura, engenharia civil, mechanica, chimica, construção de barcos e architectura naval, metallurgia e sciencias naturaes, e apenas se admittem como alumnos os que possuam o chamado *certificado*, e os estrangeiros que apresentem outro do seu paiz, equivalente ao certificado allemão. Admittem-se ouvintes do paiz e do estrangeiro sempre que demonstrem possuir bases scientificas sufficientes para continuarem os estudos e satisfaçam os emolumentos estabelecidos, quer por cada conferencia, quer pela matricula. Estes centros technicos, que alcançaram grande renome mundial, são frequentados por grande numero de estudantes estrangeiros; nos

polytechnicos ha uns 20%; nos de silvicultura uns 30; nos de minas 40; enquanto que ás Universidade apenas accadem uns 8%.

As installações materiaes d'estas escholas não podem ser melhores, e os laboratorios, em particular, são os melhores do mundo. A'lem dos centros que enumeramos, ha escholas superiores especiaes como as de minas, pintura, musica e sobretudo as commerciaes, situadas em Berlim, Frankfort, Colonia, Manheim, Leipzig e Aquisgrau.

A eschola commercial de Colonia, considerada como a melhor dotada da Allemanha tem uma facultade composta de cincuenta professores e mestres, que ensinam conforme um plano de estudos muito completo, e durante o periodo escolar celebram-se conferencias sobre outros assumtos, ás quaes podem concorrer todos os que o desejem, mediante o pagamento estabelecido para cada conferencia.

Ha tambem no ramo do commercio as escholas inferiores, que passam de seiscentas e teem mais de 40.000 alumnos, nas quaes se combina a theoria com a pratica e se destinam certas horas para que os alumnos apprendam nas casas commerciaes das cidades a estudar a fundo o trabalho do comerciante ou do industrial.

Como outros ensinos, ha escholas intermedias e inferiores de cursos technicos para os diferentes officios, como ceramica, electricidade, tapeçaria, artes applicadas, industrias textis e navegação. O ingresso n'estas escholas faz-se aos quinze ou dezaseis annos de edade e os estudos duram de dois a tres annos. Os estabelecimentos primarios passam de dois mil e quinhentos, com mais de 300.000 alumnos, tendo crescido consideravelmente este numero desde 1904, quando o imperador Guilherme, ao inaugurar a Universidade technica de Dantzig expressou o desejo de augmentar o numero d'estas escholas, porque «o progresso da technica é dos que conduzem á victoria na luta das nações.»

Transportes de peixe em França

Por nos parecer interessante, para elucidação de quantos possam ser chamados a intervir no nosso paiz, algum dia, em assumpto identico, transcrevemos o excerpto de uma carta dirigida pelo Sr. Monzie ao ministro das Obras Publicas, da França, a propósito do transporte do peixe, pelos caminhos de ferro.

«A recente criação, no sub-secretariado de Estado, da Marinha mercante, de uma repartição de informações sobre pesca marítima, induziu-me a mandar proceder, em todos os pontos do nosso littoral, a um inquerito sobre os *desiderata* que os pescadores e armadores houvessem que expressar em vista de se lhes facilitar a venda dos productos.

Entre as queixas formuladas, e de que muitas me pareceram ligitimas, ha uma sobretudo que me chamou a attenção, porque se repete sempre de modo identico e em quasi todos os relatorios que me foram dirigidos.

O prazo exigido pelas companhias de caminhos de ferro para a entrega das remessas de peixe, é de tres horas antes da partida do comboio a que são destinadas. Em certas estações, este avanço não é rigorosamente observado; n'outras é sempre exigido, e ás vezes mesmo arbitrariamente exagerado. Assim é, que, em Cherburgo, as remessas expedidas para Paris, pelo comboio das 19 horas e 15', devem ser apresentadas na estação ás 12 horas e 30'.

Ha aqui um evidente abuso que desejo muito assinalar.

Mas devo sobretudo chamar a vossa attenção sobre o facto de que, sendo o peixe um genero essencialmente deterioravel, seria para desejar, tanto no interesse do produtor, como no do consumidor, que os prazos que são exigidos pelas companhias para a entrega das remessas

antes da partida dos comboios, fossem consideravelmente reduzidos, sendo possivel a uma hora, no maximo, em vez de tres horas.

De uma forma geral, seria para desejar que o transporte do peixe fosse assimilado ao transporte das hortaliças e primicias (*primeurs*), com prazos para a entrega reduzidos ao estritamente minimo.»



Companhia Portugueza. — As novas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, ha pouco chegadas do estrangeiro, devem entrar em serviço no rapido de Madrid por toda a 2.^a quinzena d'este mez.

—Estão já em Lisboa as novas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe para tramways das linhas suburbanas, devendo brevemente ser postas em serviço.

O novo material é igual ao que já circula nas linhas de Cintra e Cascaes.

—Está-se procedendo na estação do Rocio á substituição dos ascensores, os quaes, movidos a electricidade, são do sistema Waigood, de que é representante a casa Sumner da nossa praça.

Sul e Sueste. — Nas officinas do Barreiro vão ser construidas carruagens de *bogies*, de todas as classes, destinadas á nova linha do Valle do Sado e aos comboios rápidos das outras linhas.

Extremoz a Portalegre. — A commissão nomeada para a avaliação dos trabalhos já feitos para o caminho de ferro de Extremoz a Portalegre, enviou o seu relatorio ao Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, e espera-se que seja mandado abrir novo concurso para a construção d'esta linha.

Penafiel á Lixa. — Em 8 do corrente fez-se a inauguração oficial d'esta linha, comprehendida entre Penafiel-estação e Lousada. Foi modesta a festa inaugural.

O commercio lousanense mostra-se entusiasmado com a nova linha.

Inhambane. — Concluido o assentamento da linha no troço de Muhamba a Inharrime, a commissão dos melhoramentos do distrito de Inhambane requisitou á Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, duas locomotivas e alguns vagões e carruagens.

Ayamonte-Huelva. — Está já em estudo o projecto da ponte-caes na margem hespanhola do Guadiana.



Hespanha

Vão muito adeantados os trabalhos de construção da linha ferrea de Palenquinos a Medina de Rioseco, affirmando-se que muito em breve começarão a circular carros com material em diferentes pontos da mesma linha.

—Foi sollicitada por D. Jaime Orué a concessão de um caminho de ferro funicular em Biscaia, da Reineta a Escondrilla, no concelho de S. Salvador del Valle, e destinado ao transporte de passageiros e mercadorias.

O traçado começará na estrada de S. Salvador del Valle a Arboleda, na altura em que é cortada pelo tremvia aereo de Martinez de las Rivas; atravessará em seguida um pequeno arroio, duas vezes a estrada de S. Salvador del Valle a Arboleda, passando também sobre o tunnel da Orconera, e terminando junto de Tano, depois de ter atravessado a ribeira de Lagunas.

 — As companhias de caminhos de ferro hespanholas submeteram á approvação do ministro do Fomento, os seguintes projectos de tarifas de transporte :

Companhia dos Caminhos de ferro do Norte. — Tarifa temporaria de grande velocidade, valida por tres mezes, para o transporte de fructas, hortaliças e legumes frescos. Primeiro additamento á tarifa especial de pequena velocidade n.º 5, incluindo n'ella os transportes de assucar, com e sem condições de carregamento.

Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante. — Tarifa especial n.º 6, de pequena velocidade, para o transporte de vinhos, por vagões completos, quando hajam de sofrer mudanças e escalonamento antes de chegarem ao destino.

Companhias dos Caminhos de ferro do Norte e dos de Madrid a Saragoça e a Alicante. — Tarifa especial de pequena velocidade, n.º 146, para trasbordo de azeites, gorduras e seus derivados.

Companhia do Caminho de ferro do Nordeste de Hespanha. — Tarifa de trasbordo em Martorell (entroncamento) para transportes combinados.

Companhias dos Caminhos de ferro do Norte, de Madrid a Cáceres e a Portugal, e do Oeste de Hespanha, de Medina del Campo a Salamanca e de Medina del Campo a Zamora, e de Orense a Vigo. — Modificação da tarifa especial n.º 102, de pequena velocidade, para o transporte de cereaes, sementes, legumes secos, etc., compreendidos expressamente na respectiva classificação.

Inglaterra

As Companhias do Midland e do South-Western decidiram introduzir um serviço de telegraphia sem fios permanente, afim de que as paragens imprevistas possam ser immediatamente comunicadas aos comboios proximos e de que uma das principaes causas de desastres possa ser assim evitada. Julga-se que todas as outras companhias seguirão este exemplo, sob a pressão do Governo.



TRAFEGO INTERNACIONAL E TURISMO

Pelas novas combinações realizadas e em via de negociação entre a nossa Companhia dos Caminhos de Ferro e as direcções das linhas estrangeiras, vae ser consideravelmente melhorado o serviço de passageiros entre Portugal e os outros paizes europeus, sendo augmentado o conforto das viagens, reduzido o tempo de percurso e, em muitos casos, o custo dos bilhetos, promovendo-se, ao mesmo tempo, uma propaganda intensa do paiz, lá fóra, de forma a desenvolver o turismo para as nossas terras por todos os meios de que usam os outros paizes já amadurecidos na pratica d'esta industria, mais que todas lucrativa.

Está n'isso empenhada a administração da companhia, d'entre a qual o Sr. presidente e dois dos seus mais activos vogaes teem empregado todos os esforços para reunir, em volta d'esta benefica iniciativa, todos os elementos que a pôdem favorecer.

Cumulativamente com esta propaganda o sud-express vae, desde o horario da proximo verão, passar a fazer o trajecto Lisboa-Paris em 31 horas apenas, partindo de Lisboa pelas 13 horas e chegando a Paris pelas 20 do dia seguinte e em sentido contrario, em vez de chegar alta noite, como hoje, chegará aqui ás 20 horas, tambem.

O rapido da tarde partirá á mesma hora d'hoje, mas chegará a Paris pelas 9 da segunda manhã, ou seja apenas 38 a 38 e meia horas, havendo carroagens de 1.ª e 2.ª classe directas, por enquanto, até Medina, e mais tarde até Hendaya.

O rapido Lisboa-Madrid, esse vae já por estes dias, ser feito com as novas carroagens de 1.ª e 2.ª da Companhia Portugueza, que teem todos os confortos modernos. A administração da companhia faz todos os esforços para tornar diario esse comboio, o que espera conseguir em breve.

Para Sevilha haverá tambem diariamente carroagens directas, todo o anno, nos comboios da noite.

Desde 1 de janeiro proximo entra em execução a nova

tarifa 310 combinada com as linhas hespanholas e francezas para viagens d'excursão em Hespanha e Portugal, pela qual todo o nosso paiz pôde ser visitado por completo; e uma nova tarifa d'excursões entre Hespanha e Portugal está em adeantadas negociações.

Equalmente serão em breve estabelecidas tarifas diretas, com bilhetes simples, de ida e volta e para familias, com grandes reduções de preços, de Inglaterra, Belgica, Hollanda e Allemanha para Portugal, e vice-versa, e já estão em preparação outras combinadas com a Suissa e a Italia.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1913

52 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau.

4 titulos de 5 obrigações: N.º 119 1.286 1.609 1.635.

32 titulos de 1 obrigação:

N.º	2.656	a	2.658	4.571	a	4.573	5.914	6.488
6.662	6.735		7.881	8.525		8.526	8.600	8.852
8.953	8.983		9.114	11.464		11.532	11.689	11.832
11.894	a	11.897	11.908	11.963		13.143	13.766	13.767
								15.063.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 13 e seguintes.

26 obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau.

2 titulos de 5 obrigações: N.º 501 635.

16 titulos de 1 obrigação:

N.º	1.727	1.729	2.461	3.535	a	3.539	3.551	a
3.555	3.560	3.561	6.504.					

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 35 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Novembro de 1913.

Decorreram um pouco animadas as transacções d'esta quinzena, tendo as operações de commercio externo um movimento de 4.900 contos, approximadamente.

Continuaram as Inscrições a manter a sua cotação firme havendo sempre bastantes compradores para este papel.

Resultou d'essa procura que o papel se cota actualmente a 39,90, assentamento e 39,80 coupon, isto é, tendo subido meio ponto durante a quinzena.

Todos os outros valores do Estado estiveram bastante movimentados, principalmente Externo 1.ª Serie, cuja cotação chegou a 67,50.

Acções bancarias, sem movimento, a ponto de se effectuar só um transacção em Banco Commercial e duas em Lisboa & Açores.

As do Banco de Portugal com movimento diario, mantendo, todavia, sempre o preço de 154\$70 e 155\$00.

Phosphoros cotaram-se a 57,30 e Norte e Leste abandonadas, continuando ao preço de 61\$00. Tabacos a 68\$50.

Obrigações de Caminhos de Ferro pouco movimentadas.

Realizou-se hoje na Junta do Credito do Publico, o sorteio das obrigações da Dívida Externa, 3% - 3.ª Serie, que terão de ser amortizadas em 1 de janeiro proximo futuro.

A Junta do Credito Publico tinha em 31 de outubro findo os seguintes depósitos á ordem, para efecto do pagamento dos encargos da Dívida Publica: No Banco de Portugal, 2.651:151\$81; em Amsterdam, na casa Lippmann Rosenthal & C.º, 24.790,51 florins; em Bâle, no Bankverein Suisso, 66.123,5 francos; em Berlim no Bank für Handel und Industrie, 3.469.386,99 marcos; em Bruxelas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, 85.631,70 francos;

em Londres, na casa Baring Brothers & C.º, £ 137.210.5.5; e em Paris, no Crédit Lyonnais, 6.984.024,85 francos.

E' no proximo dia 20 que a Companhia das Aguas paga o dividendo supplementar, esc. 2\$50 por acção.

Houve n'esta quinzena grande especulação em cambios, resultando que se cotasse a 44 5/8, tendo havido bastante falta de papel.

O cambio que no dia primeiro abriu a 44 15/16, 44 13/16, ficou hoje em 44 1/16 e 44, o que demonstra bastante procura. Assim a libra cotou-se a 5\$42 comprador e 5\$46 vendedor.

O Rio s/ Londres fica 16 5/32 ou 14\$854 réis fracos por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
		Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador
Londres cheque	44 1/8	44	45	44 7/8	
" 90 d/v.....	44 3/4	—	45 5/8	—	
Paris cheque.....	644	647	632	635	
Berlim	265	266	260	261	
Amsterdam cheque	448	450	439	441	
Madrid cheque	1005	1015	990	1000	

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	NOVEMBRO														
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,25	39,40	39\$50	39,60	39,75	39,95	39,90	39,90	39,90	39,90	39,95	39,95	39,95	39,95	—
Dívida Interna 3% coupon.....	39,25	39\$35	39,35	39,40	39,50	—	39,75	39,75	39,78	39,80	39,85	39,90	39,90	—	
" 4 % 1888, c/premios.....	21\$00	—	21\$00	21\$00	21\$00	20\$95	—	20\$95	20\$95	—	20\$95	20\$95	20\$95	20\$95	—
" 4 1/2 % 1888/9.....	c 55\$00	c 55\$50	c 55\$20	—	c 55\$20	c 55\$20	55\$40	—	—	c 55\$00	—	c 55\$40	c 55\$40	—	
" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 3 % 1905 c/premios.....	8\$90	8\$90	8\$90	8\$90	—	8\$90	8\$95	8\$95	—	8\$95	8\$95	8\$95	8\$95	—	
" 4 1/2 % 1905, (C.º de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5 % 1909, ob. (C.º de F.º Est).....	c 79\$50	—	—	c 79\$50	—	c 79\$10	c 79\$10	—	c 79\$50	—	—	c 79\$50	—	—	
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	67\$20	67\$20	67\$20	67\$20	67\$30	67\$40	67\$40	67\$40	67\$40	67\$40	67\$50	67\$50	67\$60	—	
" 3 % 2.ª serie.....	—	—	—	—	66\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 3 % 3.ª serie.....	—	69\$30	69\$20	—	—	—	—	69\$30	—	69\$30	69\$50	69\$50	69\$50	69\$50	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal.....	154\$80	—	154\$70	—	154\$80	—	154\$70	—	155\$00	155\$00	—	155\$00	—	—	
" " Comercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	136\$50	—	—	137\$00	—	—	
" " Nacional Ultramarino.....	a 99\$00	99\$00	99\$00	99\$00	—	—	—	—	—	99\$00	c 99\$00	c 99\$00	—	—	
" " Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	110\$00	—	110\$00	—	—	—	
Companhia Cam. F. Port.....	—	61\$00	—	61\$00	61\$00	—	—	—	—	60\$50	61\$00	—	—	—	
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon.....	—	68\$50	—	a 70\$00	68\$20	68\$50	—	68\$00	—	68\$20	—	—	68\$50	—	
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	57\$30	—	—	57\$30	a 57\$30	—	c 57\$30	—	57\$30	—	a 57\$30	57\$10	—	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	88\$20	88\$20	—	88\$20	65\$00	65\$00	—	88\$20	88\$20	88\$20	88\$20	—	—	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	65\$60	—	—	65\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	48\$10	—	—	—	—	—	
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	17\$20	17\$25	17\$30	17\$30	—	—	—	17\$30	17\$30	17\$30	17\$30	17\$30	17\$	
Companhia Nacional coupon 1.ª série.....	—	74\$00	74\$40	74\$40	74\$40	—	74\$50	—	74\$50	—	—	—	—	50	
Companhia Nacional coupon 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$	
predaes 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5 %.....	—	78\$80	—	—	79\$00	—	—	—	79\$00	—	79\$00	—	—	—	
" 4 1/2 %.....	74\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	74\$50	—	79\$00	—	—	
Paris: 3 % portuguêz 1.ª serie.....	—	62\$70	62,70	62,60	—	62,40	—	—	62,10	62,40	62,40	62	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	294	293	294	—	—	287	288	290	—	290	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	30	—	31	—	—	—	31	29,75	29,50	29,50	29,50	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	448	442,50	443	440	444	446	444	444	—	—	—	—	—	
Andaluzes.....	—	311,50	309	310	311	313	313	313	311	—	—	—	—	—	
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	—	302	303	302	—	302	302	302	301	302	305	307	—	—	
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	226	226	226	226	227	—	225	225	225	224	221	—	—	
Companhia da Beira Alta.....	—	274	278	274	275	—	—	274	—	—	—	273	—	—	
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	165	164	—	163	163	164	164	164	164,25	—	164,25	—	—	
Londres: 3 % portuguêz.....	—	62,25	62	62	62	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—	
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	80,25	80,87	—	79	79,25	80	—	—	

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

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

<tbl_r cells="11" ix="5" maxcspan="

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.

(Conclusão)

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS

Cumprindo os preceitos estatutarios, temos a honra de vos apresentar o nosso parecer, ácerca do relatorio e contas do Conselho de Administração, relativos ao exercicio de 1912.

O facto saliente d'esta gerencia, é sem duvida o sensivel aumento das despesas que se eleva á importancia de 466:503\$168 reis, agravado ainda com a diminuição da garantia de juro de reis 53:606\$408, quantias estas que, mais que por completo, absorvem o animador aumento de receitas, da quantia de 434:861\$726 reis.

O aumento do trabalho produzido, resultante do excesso de percurso, em toda a rede explorada, de 209.213 kilometros, não foi compensador para a despesa effectuada, que se elevou a 553 reis por kilometro-trem, contra 490 reis no exercicio anterior; resultando, que os coëfficientes de exploração foram exageradamente aumentados em quasi todas as linhas, visto que as unicas insignificantes excepções, se notam apenas no ramal de Coimbra e na linha Urbana, que tiveram ligeiras diminuições.

Varias circunstancias determinaram o deploravel acontecimento do aumento das despesas; entre outras, que mister se torna para o futuro remediar, salientam-se: as do agravamento do preço do carvão; a da reparação das importantes avarias causadas pelas extraordinarias inundações do anno anterior; e a do aumento de despesa na renovação da via, esta absolutamente indispensavel, para manter as linhas em estado de bem corresponderem ao desenvolvimento sempre crescente do nosso trafego.

Importantissimo foi tambem o facto perturbador da regular exploração de 1912: a avaria soffrida no tunnel d'Albergaria, obrigando não só a despesas extraordinarias para a sua reparação, como tambem á forcada paralyzação do movimento na linha do Norte.

E' ainda preciso notar, que a verba dispendida com trabalhos extraordinarios no exercicio findo, foi apenas de 182:370\$943 reis, contra 469:129\$242 reis applicada em 1911, o que por esta forma, vem sensivelmente attenuar os maus resultados finaes do balanço, de maneira a melhor corresponderem á expectativa de parte dos interessados.

O resultado da exploração das linhas garantidas tambem não foi compensador; porque embora o rendimento liquido, theoricamente garantido, para a remuneração dos captaes empregados nas construcções, devesse ir á importancia de 653:297\$406 reis nas duas linhas (Beira-Baixa e Torres-Figueira-Alfarellos) o certo é que segundo a base de calculo, que supondo as despesas eguaes a 40% das receitas, com o minimo de um conto de reis por kilo e anno, não poude ser exigida ao Estado importancia superior a 271:584\$461 na linha da Beira-Baixa, nem o rendimento da linha da Figueira, depois do reembolso ao Estado de 21:072\$037 reis, foi superior a 154:065\$508 reis (verídicos) contra 252:187\$087 reis (theoricos), dando consequentemente as duas linhas um encargo á receita geral de 170:465\$699 reis isto pelo motivo dos coëfficientes d'exploraçao terem elevado na linha da Beira-Baixa a 84,90% e na Figueira a 65,80%, percentagens elevadissimas em comparação com o calculo basilar da garantia.

Tambem o resultado das linhas exploradas em virtude de contractos, não foi satisfactorio; não porque as receitas das linhas não tivessem aumentado, mas porque as despesas de reparações por avarias, em consequencia das inundações, absorveram aquelle aumento dando uma despesa de 26:647\$329 reis na linha de Setil a Vendas-Novas e 16:539\$237 na linha da Louzã, e assim, ambas, um encargo superior ao do ultimo anno, de 32:851\$136.

Foi deveras animador o aumento das receitas, que se notou em todos os ramos de serviço: Passageiros, Mercadorias de grande e pequena velocidade, e ainda nas receitas diversas do trafego, sendo para registar com agrado a diferença grandemente favoravel na receita de pequena velocidade, visto ser por este rendimento que melhor se pôde apreciar o desenvolvimento economico do Paiz, e como apreciareis, só n'esta rubrica, a Companhia teve um excesso de receita de 273:445\$700 reis comparado com o anno anterior.

A Caixa das Reformas, ao servico da qual esta Companhia affeta importantes receitas, tem continuado no bom desempenho da sua missão, e como vereis do relatorio, fica-lhe consignada, para suprir o deficit do seu exercicio findo, a quantia de 25:000\$000 reis, retirada das receitas geraes da exploração.

Apreciados por este Conselho os factos geraes do exercicio de 1912, sobre os quaes entendemos dever chamar a vossa attenção, chegamos aos resultados finaes do anno, que mostram um saldo

credor na Conta Geral da Exploração, de reis... 3.431:444\$717
que junto ao saldo de 1911 de... 3:024\$002

perfaz o total de reis... 3.434:465\$719

Deduzindo: por despesas complementares, insufficiencias d'explorações, adeantamentos á Companhia dos Meridionaes, subvenção á Caixa das Reformas e prejuizo por differenças cambiales....

Restam....

A abater; por juros das obrigações de 1.º grau e amartizações das obrigações de 1.º e 2.º grau...

Fica liquido para distribuição captiva d'impostos. reis....

Na verba acima, acha-se perfeitamente comprovável a distribuição feita pelo Conselho d'Administração ás obrigações do 2.º grau, a qual submettemos á vossa approvação nas conclusões do nosso parecer, de reis....

ficando o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas» para 1913, de reis....

1.265:628\$980

7.664\$852

Por este Conselho foram acompanhados todos os actos da Gerencia, junto do Conselho de Administração da Companhia, e fiscalizadas com assiduidade, como lhe compete, as contas mensaes, effectuando conferencias de Caixa e dos valores depositados, tudo encontrando na devida ordem.

E-lhe muito grato registar a favoravel decisão da arbitragem a favor da Companhia, na reclamação judicial contra a concessão do ramal de Gaia a Sobrado de Paiva.

Não pôde tambem o vosso Conselho Fiscal deixar de acompanhar o Conselho de Administração na referencia feita á Direccão Geral, Chefes de Divisão e Chefes de Serviço e mais Pessoal da nossa Companhia, pelo louvor que lhes é merecido; mas bom é, que todos comprehendam e bem se compenetrem, que esta Empresa precisa contar em absoluto, para bem cumprir a sua missão de ordem, economia e progresso, com toda a sua dedicada abnegação, zelo, disciplina e competencia, sem o que, difficil se não impossivel se torna a marcha regular da sua exploração.

Como vós sabeis, na ultima Assembleia Geral Ordinaria de Accionistas, levantaram-se alguns protestos, impugnando a validade das resoluções, que tiveram seguimento judicial, dando logar á suspensão das deliberações da mesma Assembleia.

Pelo que diz respeito á situação dos Corpos Gerentes eleitos n'essa Assembleia, foi o assumpto legalmente regularizado de acordo com os estatutos e o preceituado no Codigo Commercial.

Para tomar as deliberações que fossem julgadas oportunas, perante a situação creada em face dos pleitos intentados contra a legalidade da ultima Assembleia Ordinaria, foi convocada uma Assembleia Geral Extraordinaria; mas, tendo os protestantes, posteriormente desistido das accções consequentes dos seus protestos, parece-nos, que nada terá a Assembleia Geral Extraordinaria que resolver sobre este assumpto, visto estar tudo regularizado pelas referidas desistencias.

Em conformidade oom os artigos 13.º e 24.º dos Estatutos, terminaram o mandato, como eleitos pela Assembleia Geral dos Accionistas:

do Conselho de Administração, os Ex.^mos Srs.:

Augusto Carreira de Sousa
e Fausto Cardoso de Figueiredo;

do Conselho Fiscal, os Ex.^mos Srs.:

Dr. Antonio Centeno
e Dr. Manuel Paes de Villas-Boas

que os mesmos estatutos permitem reeleger.

Está este Conselho de completo accordo com o Conselho de Administração, no que respeita á manutenção da remuneração aos Corpos Gerentes e Commissario do Governo e seu Adjuncto.

Em virtude do exposto, temos a honra de vos propôr:

1.º — Que seja approvado o balanço e contas do exercicio de 1912.

2.º — Que consequentemente seja approvada a distribuição, captiva de impostos, ás obrigações do 2.º grau, pela seguinte forma:

A's de 3 %, 2.º grau.....	Frs. 12,50
" " 4 %, "	" 16,66 2/3
" " 4 1/2 %, "	" 18,75
" " 3 % Beira Baixa, 1.º grau. "	5,-

passando o saldo credor de 7:664\$852 reis para o anno de 1913.

3.º — Que deis um voto de louvor ao Conselho de Administração, e igualmente á Comissão Executiva, sua delegada, pelo zelo, proficiencia e tacto administrativo, sobejamente demonstrados no periodo excepcionalmente trabalhoso d'esta gerencia.

4.º — Que louveis a Direccão Geral, Chefes de Divisão e de Serviço e mais Pessoal da nossa Companhia, no desempenho dos seus deveres.

5.º — Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Commissario da Republica e seu Adjuncto, os mesmos honorarios, pela forma

dos annos antecedentes, de acordo com o artigo 12º e seu §, e artigos 25º e 11º e seu §.

6º — Que se proceda nos termos dos Estatutos ás eleições de dois vogaes do Conselho de Administração e dois vogaes do Conselho Fiscal, que teem de funcionar no triennio de 1913 a 1916.

Lisboa, 12 de Maio de 1913.

Antonio Centeno

Francisco Teixeira de Queiroz

Manuel Paes de Villas-Boas

Antonio de Sousa Horta Sarmento Osorio

Alfredo Mendes da Silva

José d'Oliveira Soares — Secretario e Relator.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Ramal de Portimão a Lagos

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 12 de janeiro de 1914, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de seis tramos metallicos, de taboleiro inferior, com 50 metros entre os eixos dos appoios, para a ponte sobre o Rio de Portimão, do ramal de Portimão a Lagos.

O deposito provisório na importancia total de 1.250\$00 esc. deve ser feito em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do referido dia 12.

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

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

Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de artigos electricos

No dia 17 do corrente, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento d'artigos electricos.

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

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

Fornecimento de drogas diversas

No dia 17 do corrente pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas diversas.

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

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

Fornecimento de correias diversas

No dia 24 do corrente, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correias diversas.

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

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

Fornecimento de ferragens diversas

No dia 24 do corrente, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central

do serviço dos Armazens geraes, (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

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

Fornecimento de vidro branco em chapa

No dia 8 de Dezembro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.000 kilos de vidro branco em chapa.

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

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

Descargas de carvão

No dia 8 de Dezembro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para descargas de carvão.

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

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

Fornecimento d'óleo mineral escuro

No dia 8 de dezembro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 toneladas d'óleo mineral escuro.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Fornecimento de pregos

No dia 8 de dezembro, pelas 14 horas na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 200.000 pregos de millessimo com o n.º 14.

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

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

FREIOS DE VACUO

Harry Edward Gresham e George Kiernan, desejam vender ou conceder licenças para a exploração do privilegio de invenção que lhes foi concedido em Portugal, pela patente N.º 6923, para «aperfeiçoamentos nos ejectores para apparelhos de freio de vacuo».

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

ANIMATOGRAPHOS

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

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

AGENDA DO VIADANTE

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

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

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel—Proprietario, Domingos Jose Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas—Precios, Gallo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha—Illuminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de aduana y trans portes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES				PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Espinho	Porto	Vila Viçosa	Lisboa	Vidago	Regoa							
7 16	8 45	5 30	6 37	6 46	7 27	6 20	7 5	8 58	4 15	6 40	9 2	11 48	3 14						
8 37	9 46	7 5	8 6	8 50	9 33	7 37	8 23	12 41	1 33	10 40	11 41	12 51	4 21	6 12	10 28				
10 5	11 11	7 55	8 58	a 5 8	5 40	5 8	5 54	h 1 58	2 53	4 2	5 9								
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9	5 42	6 30	6 42	7 29	g 5 21	6 53	9 30	10 50								
12 58	2 5	9 23	10 26	7 8	7 45	7 57	8 37		10 43	—									
3	4 9	11 21	12 18	7 47	8 28	8 50	9 34		11 28	1 11									
b 5 16	5 58	1 18	2 22	9	9 40	9 41	10 24		12 28	1 11									
5 33	6 46	3 25	4 28	10 36	11 22	10 42	11 26		12 28	1 11									
6 35	7 14	b 4 14	4 53	11 35	12 16	a 11 56	12 25		12 28	1 11									
7 16	8 22	5 25	6 20	1 18	2 3	2 3	2 11		12 28	1 11									
9 8	10 19	b 6 27	7 7						12 28	1 11									
10 24	11 33	7 28	8 29						12 28	1 11									
11 53	12 55	9 12	10 10						12 28	1 11									
1	2 10	11 13	12 15						12 28	1 11									
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.																	
11 5	11 38	12 53	1 23																
1 58	2 30	2 53	3 21																
3 43	4 15	4 55	5 27																
4 15	4 42	—	—																
7 55	8 34	—	—																
Mais os de Cintra excepto os d																			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré																	
6	7 8	5 24	6 30																
d 7 15	8 6	6 25	7 31																
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7																
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57																
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9																
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37																
9 50	10 58	a 9 25	10 1																
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22																
11 20	12 28	d 10 13	11																
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6																
d 1 10	2 1	11 20	12 26																
h 1 30	2 33	a 12	12 38																
a 2 15	2 51	12 50	1 55																
2 20	3 28	d 2 15	3 2																
3 25	4 16	h 3 14	4 15																
h 3 50	4 58	3 50	4 56																
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1																
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7																
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36																
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7																
d 6 15	7 6	6 55	8 1																
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6																
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37																
7 25	8 33	8 20	9 26																
a 8 15	8 51	a 9	9 36																
8 30	9 38	9 55	11 1																
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6																
10 5	10 56	h 10 43	11 45																
h 10 35	11 38	11 26	12 31																
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41																
11 25	12 33	h 12 55	1 55																
d 11 55	h 12 45	—	—																

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

GRANDE VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 14

Em applicação desde 1 de Novembro de 1913

Transporte das mercadorias abaixo indicadas, em wagons frigoríficos de propriedade dos transportadores

Aves mortas — Carnes frescas — Caça morta — Cerveja — Flores

Fructas frescas ou verdes — Hortalica — Leite — Legumes verdes — Levadura

Manteiga — Mariscos — Ostras — Ovos — Pão — Peixe fresco — Plantas vivas

**Queijos frescos — Requeijões — e demais comestiveis cujo transporte
se effectue pela velocidade dos passageiros**

§ 1.º — Material matriculado isoladamente

WAGONS CARREGADOS

As mercadorias que constituem a remessa serão taxadas ao preço das tarifas que lhes correspondam (geral ou especiais aplicáveis de g. v.) mas com sujeição aos mínimos abaixo indicados ou pagando como tal:

5.000 kilos por wagon para as fructas frescas ou verdes, hortaliças, legumes verdes e cerveja.
3.000 kilos para as restantes mercadorias acima indicadas.

N'estes mínimos está compreendido o peso das mercadorias e o das respectivas taras.

Não obstante, como pela condição 4.ª do parágrafo 4.º d'esta tarifa se concede o transporte gratuito de 10 % de gelo, os citados mínimos serão elevados a 5:500 ou 3:300 kilogrammas, conforme o caso, quando as mercadorias sejam acondicionadas em gelo.

WAGONS VASIOS

Pelo transporte dos wagons vazios cobrar-se-ha a taxa de \$01,8 por wagon e quilometro sempre que o peso de cada veículo não exceda 10 toneladas.

Os excedentes d'este peso serão taxados á razão de \$00,18 por tonelada indivisível e quilometro.

Na devolução dos wagons vazios está compreendida a gratuidade das taras e refrigerantes preparados para a conservação dos géneros.

§ 2.º — Material matriculado em número mínimo de seis wagons

WAGONS CARREGADOS

A qualquer Empresa ou transportador que, d'uma só vez, matricule n'esta Companhia o mínimo de seis wagons frigoríficos do tipo por ella aceite, será concedida uma bonificação de \$01,8 por wagon e quilometro sempre que o wagon seja utilizado para o transporte de qualquer das mercadorias designadas na presente tarifa, com sujeição ao mínimo de peso na mesma estabelecido.

Não gozarão de bonificação alguma os wagons que transportem apenas as taras e refrigerantes, pois n'este caso serão considerados como material vazio.

A referida bonificação poderá ser deduzida no acto da expedição da remessa ou regularizar-se por liquidação posterior, conforme convenha ao transportador, que deverá, para esse efeito, entender-se directamente com o Serviço de Fiscalização d'esta Companhia.

WAGONS VASIOS

Pelo transporte de wagons vazios pertencentes a Empresas ou transportadores que d'uma só vez tenham matriculado um número mínimo de seis veículos d'esta espécie, cobrar-se-ha \$00,9 por quilometro e tonelada indivisível qualquer que seja a tara de cada veículo.



§ 3.^o — Condições relativas ao material

1.^a— Qualquer Empreza ou transportador que pretenda pôr em circulação wagons frigoríficos da sua propriedade, deverá sujeitar-se ás seguintes disposições:

- a) Submeter préviamente o plano geral e detalhado dos wagons á aprovação da Companhia, tendo em vista que em nenhum caso o pezo d'esses wagons, com a respectiva carga, poderá exceder 23 toneladas, nem tão pouco 3:300 kilogramas por metro linear, comprehendidas as bombas de choque;
- b) Conformar se com as condições que a Companhia tenha estabelecidas para a construção e circulação do seu material, cingindo-se ás indicações technicas que a esse respeito se lhe façam;
- c) Adoptar para a construção dos principaes orgãos (rodas, molas, engates, bombas de choques, etc) o tipo adoptado pela Companhia, afim de facilitar as reparações do material;
- d) Marcar os wagons com a série e numeração que a Companhia indicar, inscrevendo além d'isso em cada lado do wagon, com toda a exactiâo e em caractéres bem visiveis, a tara e a carga maxima em kilogramas;
- e) Dotar todos os wagons de freio de vacuo e de tubo de intercomunicação para o aquecimento por vapor; e dotar tambem de freio de fuzo e de guarita um wagon por cada trez ou fracção de trez que tenha de matricular, entendendo-se que Emprezas ou transportadores que já tiverem wagons matriculados terão que instalar o dito freio em todos os que construam até que uma terça parte do seu material se ache provido de guaritas e de freios de fuzo.
- f) Indicar a sua residencia para o caso de que a Companhia tenha de fazer-lhe qualquer aviso depois de admitidos os wagons e postos em circulação.

2.^o — Os wagons de propriedade particular não serão admitidos a circular senão depois de terem sido examinados e autorisados pela Companhia e pela Diréçao Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro.

3.^o — Ainda depois de recebido o material nas condições acima indicadas e quando por desfalto de construção os wagons não ofereçam completa segurança, a Companhia poderá recusar a sua circulação até que as deficiencias sejam sanadas.

No caso de que a Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro, depois de aceites os wagons, estableça disposições contrarias á auctorização que anteriormente tenha concedido, os donos do material deverão sujeitarse a essas disposições, suspendendo ou limitando a circulação dos wagons enquanto estes não reunirem as condições necessarias para poderem transitar em todas as linhas, sem restrição alguma.

4.^o — Muito embora os principaes orgãos (rodas, molas, engates, bombas de choque, etc.) devam ser do tipo adoptado pela Companhia, entender-se ha, no entanto, que estão exceptuados os wagons já construidos e admitidos a circular nos quaes as ditas peças sejam de typos especiaes; mas os donos do material terão de depositar na Companhia, de prevenção para qualquer reparo urgente, determinado numero d'essas peças. As peças do typo corrente serão fornecidas pela Companhia que debitárá da sua importancia os proprietarios do material.

5.^o — Os wagons deverão ser entregues promptos a circular e com as caixas de lubrificação providas de azeite. A lubrificação em transito será feita pelos agentes da Companhia, os ques cuidarão do material como se fosse propriedade da mesma Companhia.

A conservação dos wagons ficará a cargo do expedidor, que terá a obrigaçao de mantel-los em bom estado de circulação, especialmente no que resdeita a rodas, aros, molas, caixas de lubrificação, etc., sob a fiscalisaçao da Companhia.

6.^o — No caso de paralisação dos wagons vazios, quer por não serem requisitados pelos expedidores para carregamento, quer por os consignatarios, depois de concluida a descarga, não os porem á disposição da Companhia para retorno, cobrar-se-ha, a titulo de estacionamento, se este tiver logar no recinto das estações, a taxa de \$04,5 por wagon e por periodo indivisivel de 24 horas depcis de decorrido o prazo de 48 horas a contar da hora de chegada.

7.^o — Se os wagons carecerem, em transito, de qualquer reparação urgente, seja de que natureza for, a Companhia encarregar-se-ha de fazê-la por conta do expedidor, cobrando a importancia do seu custo (inclusivé gastos geraes) e mais as despezas de transporte se houver aumento de percurso isto é, se a reparação exigir a transfeência do ponto em que ocorrer a avaria até áquelle em que tenha de effectuar-se a reparação; mas se esta não poder fazer-se por estar carregado o wagon, o expedidor terá de fornecer outro para o transbordo da mercadoria, operação que será de conta do mesmo expedidor.

8.^o — A Companhia obriga se a reparar as avarias que, por culpa sua soffrer o material, mas não se responsabilisa pelas que se derem por casos fortuitos ou de força maior, por aquecimento das caixas de lubrificação ou por quebra de alguma peça do wagon, quando a quebra se dê por desgaste ou uso natural.

9.^o — Nenhuma indemnisação será paga pela Companhia pela detenção dos wagons durante a reparação nas officinas ou estações, comprometendo-se no entanto a que a reparação se faça com a brevidade possivel. Fica igualmente isenta de toda a responsabilidade pelos atrazos e avarias que possa soffrer a mercadoria enquanto o wagon se ache detido por causa da reparação que n'elle tenha de fazer se.

10.^o — O expedidor e o consignatario deverão fazer constatar, com os agentes da Companhia, nas estações de partida e de destino, o estado em que os wagons são entregues ou recebidos pelas mesmas estações. Na falta d'este requesito por parte d'aquelles entender-se-ha que se conformam com as declarações dos ditos agentes.

§ 4.^º — Condições relativas ao transporte

1.^º — A carga será feita pelo expedidor e a descarga pelo consignatario ou pela pessoa que acompanhe a remessa, mas sempre por conta e risco dos interessados.

Cada uma d'estas operações deverá ser feita dentro de *doze horas úteis* a contar d'aquelle em que o wagon, vazio ou carregado, seja posto á disposição do expedidor ou consignatario.

Se as operações de carga e descarga não estiverem concluidas 12 horas depois do wagon ter sido posto á disposição, respectivamente, do expedidor ou consignatario, a Companhia cobrará, a titulo de ocupação de via, qualquer que seja o local em que se encontrem os wagonos, 1\$00 escudo por vehiculo e periodo de 24 horas individuais.

2.^º — Cada wagon carregado será expedido por um só expedidor para um só consignatario e para um unico destino, constituindo uma só remessa.

Quando a remessa tenha pezo inferior ao minimo de carregamento exigido e seja constituida por mercadorias de varias classes que gozem de diferentes preços de transporte, applicar se-ha ao pezo que falte para completar esse minimo o preço correspondente á mercadoria que o tenha mais elevado de entre as que constituem a remessa.

3.^º — Em transito e como transporte independente da remessa inicial, poderão admittir-se, nas estações intermedias, para o mesmo percurso do wagon e transportadas no mesmo vehiculo, outras remessas de generos frescos, sempre que o wagon seja acompanhado de agente do transportador.

As remessas das estações intermedias serão taxadas em relação ao seu pezo e pelos preços que correspondam á estação de onde tiverem sido expedidas mas sem que o seu pezo possa ser tido em conta para completar o minimo exigido para a remessa primitiva.

4.^º — A Companhia concederá uma dedução de 10 % sobre o pezo bruto da mercadoria quando as remessas de generos e peixe fresco sejam transportadas em gelo, desde que seja evidente que n'ellas existe esse refrigerante.

O gelo depositado nas paredes dos wagons para produzir o frio no interior dos mesmos, será considerado como um accessorio d'estes e como tal transportado gratuitamente, mas os interessados não poderão retirar o, no todo ou em parte, para destinal-o a outro fim.

Uma vez introduzido o gelo nos recipientes, as comportas d'estes serão precintadas pela estação onde seja feita a operação, não podendo tirar-se as precintas senão para renovar a provisão, ou em caso de força maior devidamente justificado. As ditas operações deverão ser feitas em presença dos agentes da Companhia que não permitirão que se retire qualquer quantidade de gelo.

A falta do cumprimento d'esta disposição por parte dos interessados dará á Companhia o direito de reclamar-lhe perdas e danos.

5.^º — Os wagons carregados serão transportados, normalmente, pelos comboios mixtos e, quando possível, pelos comboios correios desde que o afastamento de eixos dos wagons frigoríficos não seja inferior ao do material que entra na composição normal d'esses comboios.

No entanto a Companhia reserva-se o direito de demorar o transporte até ao duplo do prazo indicado para a marcha dos comboios mixtos sem que por isso seja obrigada a indemnização alguma.

6.^º — O transporte dos wagons vazios será feito pelos comboios mixtos se o serviço assim o permitir, ou pelos de mercadorias mais directos, ficando no entanto as remessas de material vazio subordinadas aos prazos regulamentares da pequena velocidade.

7.^º — A Companhia fica isenta de toda a responsabilidade pelo conteúdo do wagon quando este seja acompanhado pelo expedidor ou por pessoa por elle designada para esse efecto, ou quando o entregue na estação de chegada com as precintas do expedidor intactas, no caso do wagon não ser acompanhado por pessoa alguma.

8.^º — Por cada wagon vazio ou carregado fornecerá a Companhia á pessoa que o acompanhe um passe gratuito de 3.^a classe, válido para o percurso que o wagon tenha de effectuar. O passe ficará sujeito aos impostos correspondentes aos bilhetes ordinarios e será válido unicamente no comboio em que se effectue o transporte. No entanto a pessoa que acompanhe a remessa poderá utilisá-lo nos comboios mixtos quando o wagon vazio siga pelos comboios de mercadorias.

9.^º — Ao portador do passe só será permitido o transporte de bagagem de mão em harmonia com as disposições em vigor.

10.^º — Para a concessão do passe é indispensável que o expedidor indique pelo seu proprio punho, na nota de expedição, o nome e apellido da pessoa que acompanha a remessa. Os revisores e demais empregados da Companhia poderão exigir a identificação da pessoa portadora do passe, sempre que o julguem necessário.

11.^º — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral d'esta Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições precedentes.

Observações relativas ao tráfego internacional

1.^º — As remessas de generos frescos destinadas a Hespanha ou além, poderão ser transportadas ao abrigo d'esta tarifa sempre que ás mercadorias a expedir seja applicavel alguma das tarifas directas combinadas em vigor.

Pelo que respeita ao percurso em Hespanha os transportes fazem-se exactamente nas mesmas condições que em Portugal visto que a respectiva tarifa hespanhola ligavel (Especial combinada n.^º 121 g. v) tem os preços e condições iguaes aos da presente.

Quando se empreguem wagons para transportes destinados a França, caso em que é indispensável o trasbordo das mercadorias na fronteira hispano francesa, em virtude da diferença da largura de via, o expedidor, ao regressar á fronteira o wagon vazio, cuidará de cumprir na Alfandega da fronteira franco-hespanhola todas as operações e formalidades, tendo em vista que, sobre este ponto, declinam as Companhias toda a responsabilidade.

2.^º — As remessas destinadas ao estrangeiro deverão ser apresentadas acompanhadas de todos os documentos necessarios e exigidos pelas leis e regulamentos para o cumprimento das formalidades alfandegarias nas fronteiras.

3.^o — As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atraços, despezas, multas, apreensões, etc., etc., que possam ter lugar nas altanegas fronteiriças em virtude de indicações incompletas ou irregularidades contidas nos documentos que devem servir de base para as respétivas formalidades aduaneiras.

4.^o — Todo o expedidor pode tomar a seu cargo as operações e formalidades da Altanega nas fronteiras ou fazê-las efetuar por individuo da sua escolha.

Neste ultimo caso deverá declará-lo ao apresentar a remessa, fazendo na respétila nota de expedição a declaração seguinte:

Operações aduaneiras na fronteira por..... (nome do individuo escolhido), residente em.....

Na falta d'esta indicação ou no caso de indicação incompleta nas notas de expedição e nos documentos alfandegarios, as operaçōes e formalidades serão preenchidas de oficio pelas Agencias das Companhias nas fronteiras, em harmonia com os dados fornecidos pelo expedidor nos referidos documentos e pelas tarifas respectivas.

Da mesma forma procederão as ditas Agencias quando sejam elas as indicadas para effectuar os despachos.

5.^o — Quando as operaçōes e formalidades aduaneiras devam ser preenchidas por pessoa designada pelo expedidor, esse representante do expedidor deverá satisfazer, por sua conta e risco e em todos os pontos, a quanto seja exigido que diga respeito a essas operaçōes e formalidades não podendo o transporte de mercadorias ter seguimento ántes do despacho definitivo. As Companhias declinam toda a responsabilidade por faltas ou avarias que se não tenham feito constar na occasião de pôr a mercadoria á disposição para o despacho, ou pelas que possam occorrer durante o tempo em que esteja sob a guarda d'el representante do expedidor.

NOTA — Esta tarifa liga-se de oficio com a tarifa especial n.^o 27 de grande velocidade da Companhia Portugueza e similares d'outras linhas.

Lisboa, 29 de Outubro de 1913.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Assinado e depositado os avvisos 29/06/1920

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUÊSES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

Serviço directo combinado com o Caminho de Ferro do Valle do Vouga

TARIFA ESPECIAL N.º 401 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 10 de Novembro de 1913

TRANSPORTE DE MERCADORIAS DIVERSAS

Das estações de Espinho até Porto-Campanhã (local ou transito)
para as de Sampaio-Oleiros até Albergaria-a-Velha ou vice-versa

(VIA ESPINHO)

Por expedições de vagão completo, ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mínima dos vagões completos		MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mínima dos vagões completos	
			Toneladas	C. P. V. V.				Toneladas	C. P. V. V.
Adubos agrícolas.....	5	4. ^a	10	8	Arços de madeira	6	2. ^a	8	6
» chimicos.....	5	4. ^a	10	8	Arroz	3	3. ^a	10	8
» compostos	5	4. ^a	10	8	Arsenato de potassio (<i>ou de potassa</i>)	10	1. ^a	10	10
» » concentrados ..	5	4. ^a	10	8	» » sodio (<i>ou de soda</i>)	10	1. ^a	10	10
» elementares	5	4. ^a	10	8	Arsenico branco (<i>acido arsenioso</i>)	-	3. ^a	10	10
» mixtos	5	4. ^a	10	8	» » nativo	10	3. ^a	10	10
» orgânicos compostos	5	4. ^a	10	8	» » vermelho (<i>rosalgar</i>)	10	3. ^a	10	10
Aduelas	6	2. ^a	10	8	Asfalto	11	2. ^a	10	10
Aguardente em vasilhame simples de madeira	4	3. ^a	7	6	Aveia (<i>grão</i>)	3	3. ^a	10	8
» em vasilhame duplo de madeira ou quais- quer vasilhas não designadas	2	2. ^a	10	6	Azeite de oliveira em garrafas ou latas encaixo- tadas	-	2. ^a	10	6
Antracite	9	4. ^a	10	10	» » em quaisquer ta- ras não desi- gnadas	-	3. ^a	8	6
Arcos de ferro	17	2. ^a	10	10	Batatas	-	3. ^a	9	9

MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mínima dos vagões completos		MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mínima dos vagões completos	
			Toneladas	C. P.				Toneladas	C. P.
Cal comum em pedra.....	11	3. ^a	40	7	Enxofre em pedra.....	12	2. ^a	40	10
» » » pó	11	3. ^a	7	7	» moído	12	2. ^a	40	10
» hidráulica	11	3. ^a	40	7	» sublimado (<i>flor de enxofre</i>).....	12	2. ^a	40	10
Carbonato de amônio (<i>alcali volatil</i>)	10	1. ^a	40	10	Farinha de arroz	4	3. ^a	40	10
» » bario (<i>ou de barita</i>)..	10	2. ^a	40	10	» centeio	4	3. ^a	40	10
» » calcio natural, não designado (<i>cristalizado ou não</i>)...	10	2. ^a	40	10	» cevada	4	3. ^a	40	10
» » chumbo	10	1. ^a	40	10	» fava	4	3. ^a	40	10
» » estroncio (<i>ou de es-</i> <i>tronciana</i>)	10	2. ^a	40	10	» milho	4	3. ^a	40	10
» » magnesio	10	2. ^a	40	10	» trigo	4	3. ^a	40	10
» » potassio (<i>ou de po-</i> <i>tassa</i>)	10	2. ^a	40	10	Fava seca	3	3. ^a	40	8
» » sodio natural (<i>barri-</i> <i>lha</i>)	10	2. ^a	40	10	Geropiga em ôdres ou vasilhame simples de madeira	1	4. ^a	8	6
» » sodio (<i>sal de soda</i>)..	10	2. ^a	40	10	» em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designa- das	2	2. ^a	40	6
Carvão de coke	9	4. ^a	8	8	Gesso calcinado	11	2. ^a	40	10
» » pedra	9	4. ^a	10	10	» com sulfato de cobre (<i>para</i> <i>tratamento de plantas</i>)	12	2. ^a	40	10
Castanhas do paiz sem preparo..	-	2. ^a	10	8	» crú em pedra	5	4. ^a	40	10
Cereais não designados.....	3	3. ^a	40	8	» » » pó	5	4. ^a	40	10
Chumbo em bruto.....	15	3. ^a	10	10	Hulha	9	4. ^a	40	10
» » canos (<i>tubos</i>).....	15	4. ^a	10	10	Kaolino em bruto	19	4. ^a	40	10
» » sucata	15	3. ^a	10	10	Ladrilhos de barro ordinario (<i>tijolo</i>)	11	4. ^a	40	10
» » laminado	15	3. ^a	10	10	Lenha	8	4. ^a	40	8
Cimento	11	3. ^a	40	10	Madeira cortada para vasilhame ..	6	2. ^a	40	8
Cortiça em bruto	13	2. ^a	5	5	» de castanho em varas ra- chadas	6	2. ^a	8	8
» » pranchas	13	2. ^a	5	5	» » pinho nacional em tó- ros por descascar ..	7	4. ^a	40	8
» » quadros	13	4. ^a	5	5	» nacional em tóros do com- primento maximo de 4 metro	8	4. ^a	40	8
Cré em bruto em pedra ou em pó	10	2. ^a	40	10					
Enxofre composto (<i>para tratamento</i> <i>de plantas</i>)	12	2. ^a	40	10					

MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mí- nima dos vagões completos Toneladas		MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mí- nima dos vagões completos Toneladas	
			C. P.	V. V.				C. P.	V. V.
Madeira ordinaria de construção (a)					Sucata de vidro.....	23	4. ^a	40	6
aplainada	7	4. ^a	40	8	» » metaes não preciosos..	17	4. ^a	40	10
» ordinaria de construção (a)					Sulfato de aluminio (<i>ou de alumina</i>)	10	4. ^a	40	10
aparelhada.....	7	4. ^a	40	8	Sulfato de amonio (<i>ou amonia</i>)....	5	4. ^a	40	10
» ordinaria de construção (a)					» » bario (<i>ou de barita</i>)....	10	2. ^a	40	10
desbastada.....	7	4. ^a	40	8	» » calcio (<i>ou de cal</i>).....	5	4. ^a	40	10
» ordinaria de construção (a)					» » chumbo	10	4. ^a	40	10
em bruto	7	4. ^a	40	8	» » cobre	12	2. ^a	40	10
» ordinaria de construção (a)					» » ferro.....	12	2. ^a	40	10
serrada.....	7	4. ^a	40	8	» » nickel	10	4. ^a	40	10
» serrada para caixas.....	6	2. ^a	10	8	» » peroxido de ferro.....	10	4. ^a	40	10
Milho	3	4. ^a	40	8	» » potassio (<i>ou de potassa</i>). .	5	4. ^a	40	10
Minérios	18	3. ^a	40	10	» » sodio (<i>ou de soda</i>)....	10	2. ^a	40	10
Palha prensada	20	4. ^a	40	6	» » zinco	12	2. ^a	40	10
Papel de embrulho.....	16	3. ^a	8	6	Telhas ou telhões de ardozia	11	4. ^a	40	10
» escrever.....	16	3. ^a	8	6	» » » » barro, vidra-				
» » impressão.....	16	3. ^a	8	6	» » » » dos	-	4. ^a	40	10
Pasta de madeira.....	14	4. ^a	8	8	» » » » barro não de-				
» para papel.....	14	4. ^a	8	8	» » » » signados ..	11	4. ^a	40	10
Petroleo para iluminação.....	-	4. ^a	8	8	» » » » grés	11	4. ^a	40	10
Postes de madeira ordinaria de construção (a)	7	4. ^a	40	6	» » » » fibro-cimento	11	4. ^a	40	10
» quilométricos (<i>para estradas</i> <i>ou caminhos de ferro</i>) .	17	3. ^a	40	6	» » » » metalicos	11	2. ^a	40	10
Resina ordinaria.....	21	2. ^a	8	6	» » » » de vidro	-	4. ^a	40	10
Sal commum (<i>marinho ou gema</i>)					Tijolos de barro	11	4. ^a	40	10
a granel ou em sacos....	22	4. ^a	40	8	» » » » grés	11	4. ^a	40	10
Salitre (<i>azotato de potassio, nitro</i>) .	5	4. ^a	40	8	» » » » vidro	-	4. ^a	40	10
Semeas.....	4	3. ^a	40	8	Travessas de madeira ordinaria de				
Soda caustica (<i>hydrato de sodio</i>) ..	10	2. ^a	40	8	construção (a) ...	7	4. ^a	40	8
» cristalizada	10	2. ^a	40	8	Vidro em obra.....	-	2. ^a	7	6
» do comercio (<i>carbonato de so-</i>					Vigas de madeira ordinaria de cons-				
<i>dio</i>).....	10	2. ^a	40	8	trução (a).....	7	4. ^a	40	8
» refinada.....	10	2. ^a	40	8	» » ferro	17	3. ^a	40	10

MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mí- nima dos vagões completos Toneladas		MERCADORIAS	Grupos para vagões completos	Séries de preços	Carga mí- nima dos vagões completos Toneladas	
			C. P.	V. V.				G. P.	V. V.
Vinagre comum em ôdres ou vasi-					Vinho em ôdres ou vasilhame sim-				
lhame simples					ples de madeira.....			1	4. ^a
de madeira....	4	4. ^a	8	6	» em vasilhame duplo de ma-			8	6
em vasilhame du-					deira ou quaisquer vasi-				
plo de madeira					lhas não designadas...			2	2. ^a
ou quaisquer								10	6
vasilhas não de-									
signadas.....	2	2. ^a	10	6					

(*) A designação «madeira ordinaria de construção» comprehende: amoreira, amieiro, azinheiro, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalipto, faia, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, platano, salgueiro, sôbro, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do paiz.

N. B.— Os dizeres em grifo não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará contudo de ser aplicado o preço correspondente á designação principal, quando seja fielmente reproduzida. As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

Tabelas de preços—Vide paginas 6 e 7

Condições

1.^a— **Impostos e despesas acessorias.**— Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão, porém, compreendidos nenhum outros impostos nem quaisquer despesas acessorias.

2.^a— **Fornecimento de material.**— Para as mercadorias a que correspondem os grupos para vagões completos n.^{os} 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 (adubos, carvão, cal, cimento, cortiças, ladrilhos, madeiras, lenhas, minérios, palha, sal, etc.) as companhias combinadas não se obrigam a fornecer para o seu transporte vagões fechados, autorizando, porém, os expedidores a resguardar a mercadoria com encerados seus ou alugados aos caminhos de ferro, nas condições das respectivas tarifas de despesas acessorias em vigor á data da expedição.

3.^a— **Retorno de encerados.**— As companhias combinadas encarregam-se, ex-oficio, de devolver á estação de procedencia, imediatamente á retirada das remessas, os encerados que tenham servido para resguardo da mercadoria, mediante o pagamento de 4 centavos por encerado (2 centavos para cada companhia). Este retorno será feito sem responsabilidade para o caminho de ferro.

4.^a— **Minimos de carregamento.**— Sendo diferentes para algumas mercadorias os minimos de carga para vagão completo estipulados para os Caminhos de Ferro Portugueses e para o Caminho de Ferro do Valle do Vouga, esta tarifa será aplicada sempre que sejam atingidos os minimos de carga exigidos pela companhia a que pertença a estação expedidora, ou quando convenha pagar como tal. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, quando não sejam atingidos os seus minimos de carga, não considerará, porém, a remessa como de «vagão completo» para os efeitos do consignatario gozar da facultade de efectuar de sua conta e risco a operação de descarga.

5.^a — **Carregamento dos vagões.** — O carregamento dos vagões completos tanto pôde ser constituído por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa, como pelas mercadorias que na coluna de grupos para vagões completos da classificação da presente tarifa figurem com o mesmo numero de inscrição, contanto que façam parte d'uma só e mesma remessa. N'este caso serão aplicados a toda a expedição o preço e o minimo de peso do carregamento mais elevados entre as mercadorias agrupadas.

6.^a — **Pecas de dimensões superiores ás do material.** — Na linha dos Caminhos de Ferro Portugueses as peças cujo comprimento, superior a 6,5 metros, não excede 12 metros, serão taxadas pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam, com sujeição ao minimo de 12 toneladas. Quando fizerem parte da mesma remessa peças de mais de 6,5 metros de comprimento e peças de menor dimensão, serão aquelas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas pela tarifa geral, quando não fôr mais barato o preço da presente tarifa aplicado a toda a remessa pelo minimo de 20 toneladas.

Na linha do Valle do Vouga as peças cujo comprimento, superior a 6 metros, não excede 12 metros, serão taxadas pelo processo adoptado na linha dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Fazendo parte da mesma remessa peças de mais de 6 metros e peças de menor dimensão, adoptar-se-ha tambem o processo indicado para os Caminhos de Ferro Portugueses, excepto no que respeita a minimo de peso para a aplicação d'esta tarifa, que é reduzido a 16 toneladas.

7.^a — **Prasos de transporte.** — As companhias combinadas reservam-se a faculdade de ampliar por mais dois dias o prazo de entrega das remessas efectuadas ao abrigo d'esta tarifa, sem que, por esse facto, haja direito a reclamações.

8.^a — **Aplicação de oficio.** — Esta tarifa será aplicada de oficio a quaisquer remessas que estiverem nas condições por ela exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o remetente não reclamar, por escrito na nota de expedição, a aplicação d'outra tarifa.

Em tudo o mais que não seja contrario ao que a presente tarifa dispõe, ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada companhia.

Lisboa, 1 de Novembro de 1913.

• Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.^o 655

950 exemplares

PREÇOS POR TONELADA

Das estações da frente às estações e apeadeiros abaixo indicados ou vice-versa	ESPINHO				GRANJA				VALLADARES				
	Séries				Séries				Séries				
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	
Escudos													
Sampaio-Oleiros . . .	C. P. . .	\$135	\$110	\$090	\$075	\$267	\$220	\$180	\$146	\$377	\$310	\$259	\$207
	V. V. . .	\$135	\$110	\$090	\$075	\$133	\$110	\$090	\$074	\$133	\$110	\$091	\$073
	Total . . .	\$270	\$220	\$180	\$150	\$400	\$330	\$270	\$220	\$510	\$420	\$350	\$280
Paços de Brandão . . .	C. P. . .	\$132	\$108	\$092	\$072	\$269	\$217	\$180	\$149	\$379	\$307	\$255	\$210
	V. V. . .	\$198	\$162	\$138	\$108	\$201	\$163	\$140	\$111	\$201	\$163	\$135	\$110
	Total . . .	\$330	\$270	\$230	\$180	\$470	\$380	\$320	\$260	\$580	\$470	\$390	\$320
S. João de Vér . . .	C. P. . .	\$132	\$108	\$090	\$072	\$268	\$217	\$180	\$148	\$379	\$307	\$258	\$209
	V. V. . .	\$308	\$252	\$210	\$168	\$312	\$253	\$210	\$172	\$311	\$253	\$212	\$171
	Total . . .	\$440	\$360	\$300	\$240	\$580	\$470	\$390	\$320	\$690	\$560	\$470	\$380
Villa da Feira . . .	C. P. . .	\$132	\$108	\$092	\$072	\$267	\$217	\$182	\$147	\$378	\$307	\$255	\$208
	V. V. . .	\$418	\$342	\$288	\$228	\$423	\$343	\$288	\$233	\$422	\$343	\$285	\$232
	Total . . .	\$550	\$450	\$380	\$300	\$690	\$560	\$470	\$380	\$800	\$650	\$540	\$440
S. João da Madeira . . .	C. P. . .	\$134	\$109	\$091	\$074	\$266	\$218	\$182	\$146	\$377	\$308	\$255	\$207
	V. V. . .	\$556	\$451	\$379	\$306	\$554	\$452	\$378	\$304	\$553	\$452	\$375	\$303
	Total . . .	\$690	\$560	\$470	\$380	\$820	\$670	\$560	\$450	\$930	\$760	\$630	\$510
Couto de Cucujães . . .	C. P. . .	\$133	\$110	\$090	\$073	\$264	\$216	\$180	\$144	\$374	\$306	\$257	\$204
	V. V. . .	\$617	\$510	\$420	\$337	\$616	\$501	\$420	\$336	\$616	\$504	\$423	\$336
	Total . . .	\$750	\$620	\$510	\$410	\$880	\$720	\$600	\$480	\$990	\$810	\$680	\$540
Oliveira de Azemeis . . .	C. P. . .	\$133	\$110	\$091	\$073	\$264	\$216	\$182	\$144	\$374	\$306	\$255	\$204
	V. V. . .	\$727	\$600	\$499	\$397	\$726	\$594	\$498	\$396	\$726	\$594	\$495	\$396
	Total . . .	\$860	\$710	\$590	\$470	\$990	\$810	\$680	\$540	\$1100	\$900	\$750	\$600
Ui	C. P. . .	\$134	\$109	\$091	\$074	\$266	\$217	\$182	\$146	\$376	\$308	\$255	\$206
	V. V. . .	\$776	\$631	\$529	\$426	\$774	\$633	\$528	\$424	\$774	\$632	\$525	\$424
	Total	\$940	\$740	\$620	\$500	1\$040	\$850	\$740	\$570	1\$150	\$940	\$780	\$630
Pinheiro da Bemposta . . .	C. P. . .	\$133	\$109	\$091	\$073	\$264	\$216	\$182	\$144	\$374	\$306	\$255	\$204
	V. V. . .	\$947	\$781	\$649	\$517	\$946	\$774	\$648	\$516	\$946	\$774	\$645	\$516
	Total	1\$080	\$890	\$740	\$590	1\$210	\$990	\$830	\$660	1\$320	1\$080	\$900	\$720
Branca	C. P. . .	\$133	\$109	\$090	\$073	\$265	\$218	\$180	\$145	\$376	\$308	\$257	\$206
	V. V. . .	1\$017	\$831	\$690	\$557	1\$015	\$832	\$690	\$555	1\$014	\$832	\$693	\$554
	Total	1\$150	\$940	\$780	\$630	1\$280	1\$050	\$870	\$700	1\$390	1\$140	\$950	\$760
Albergaria-a-Nova . . .	C. P. . .	\$133	\$109	\$090	\$073	\$264	\$216	\$180	\$144	\$374	\$306	\$257	\$204
	V. V. . .	1\$057	\$871	\$720	\$577	1\$056	\$864	\$720	\$576	1\$056	\$864	\$723	\$576
	Total	1\$190	\$980	\$810	\$650	1\$320	1\$080	\$900	\$720	1\$430	1\$170	\$980	\$780
Albergaria-a-Velha . . .	C. P. . .	\$133	\$109	\$091	\$073	\$266	\$217	\$181	\$146	\$376	\$307	\$255	\$206
	V. V. . .	1\$217	\$991	\$829	\$667	1\$214	\$993	\$829	\$664	1\$214	\$993	\$825	\$664
	Total	1\$350	1\$100	\$920	\$740	1\$480	1\$210	1\$010	\$810	1\$590	1\$300	1\$080	\$870

PREÇOS POR TONELADA

Das estações da frente
às estações e apeadeiros abaixo indicados
ou vice-versa

		GAIA				PORTO-CAMPANHÃ (local ou transito)				
		Séries				Séries				
		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	
Escudos								Escudos		
Sampaio-Oleiros	{	C. P. . .	\$487	\$401	\$330	\$267	\$577	\$471	\$390	\$317
		V. V. . .	\$133	\$109	\$090	\$073	\$133	\$109	\$090	\$073
		Total . . .	\$620	\$510	\$420	\$340	\$710	\$580	\$480	\$390
Paços de Brandão	{	C. P. . .	\$490	\$398	\$335	\$270	\$572	\$468	\$394	\$312
		V. V. . .	\$200	\$162	\$135	\$110	\$198	\$162	\$136	\$108
		Total . . .	\$690	\$560	\$470	\$380	\$770	\$630	\$530	\$420
S. João de Vér	{	C. P. . .	\$489	\$397	\$330	\$269	\$572	\$468	\$390	\$312
		V. V. . .	\$311	\$253	\$210	\$174	\$308	\$252	\$210	\$168
		Total . . .	\$800	\$650	\$540	\$440	\$880	\$720	\$600	\$480
Villa da Feira	{	C. P. . .	\$488	\$397	\$333	\$269	\$572	\$468	\$393	\$312
		V. V. . .	\$422	\$343	\$287	\$234	\$418	\$342	\$287	\$228
		Total . . .	\$910	\$740	\$620	\$500	\$990	\$810	\$680	\$540
S. João da Madeira	{	C. P. . .	\$487	\$398	\$332	\$267	\$576	\$469	\$393	\$316
		V. V. . .	\$553	\$452	\$378	\$303	\$554	\$451	\$377	\$304
		Total . . .	1\$040	\$850	\$710	\$570	1\$130	\$920	\$770	\$620
Couto de Cocujães	{	C. P. . .	\$484	\$396	\$330	\$264	\$573	\$472	\$390	\$313
		V. V. . .	\$616	\$504	\$420	\$336	\$617	\$508	\$420	\$337
		Total . . .	1\$100	\$900	\$750	\$600	1\$190	\$980	\$810	\$650
Oliveira d'Azemeis	{	C. P. . .	\$484	\$396	\$332	\$264	\$573	\$472	\$392	\$313
		V. V. . .	\$726	\$594	\$498	\$396	\$727	\$598	\$498	\$397
		Total . . .	1\$210	\$990	\$830	\$660	1\$300	1\$070	\$890	\$710
Ui	{	C. P. . .	\$487	\$398	\$332	\$267	\$576	\$469	\$392	\$316
		V. V. . .	\$773	\$632	\$528	\$423	\$774	\$631	\$528	\$424
		Total . . .	1\$260	1\$030	\$860	\$690	1\$350	1\$100	\$920	\$740
Pinheiro da Bemposta	{	C. P. . .	\$484	\$396	\$332	\$264	\$573	\$471	\$392	\$313
		V. V. . .	\$946	\$774	\$648	\$516	\$947	\$779	\$648	\$517
		Total . . .	1\$430	1\$170	\$980	\$780	1\$520	1\$250	1\$040	\$830
Branca	{	C. P. . .	\$486	\$398	\$330	\$266	\$575	\$470	\$390	\$315
		V. V. . .	1\$014	\$832	\$690	\$554	1\$015	\$830	\$690	\$555
		Total . . .	1\$500	1\$230	1\$020	\$820	1\$590	1\$300	1\$080	\$870
Albergaria-a-Nova	{	G. P. . .	\$484	\$396	\$330	\$264	\$573	\$471	\$390	\$313
		V. V. . .	1\$056	\$864	\$720	\$576	1\$057	\$869	\$720	\$577
		Total . . .	1\$540	1\$260	1\$050	\$840	1\$630	1\$340	1\$110	\$890
Albergaria-a-Velha	{	C. P. . .	\$486	\$398	\$332	\$266	\$575	\$469	\$392	\$315
		V. V. . .	1\$214	\$992	\$828	\$664	1\$215	\$991	\$828	\$665
		Total . . .	1\$700	1\$390	1\$160	\$930	1\$790	1\$460	1\$220	\$980