

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 26.º ANNO

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

NUMERO 624

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

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Dezembro de 1913

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes:—Aviso ao Publico. Tarifa especial N. B. N.º 6 p. v.



SUMMARIO

| | Paginas |
|--|---------|
| A tracção electrica em Lisboa, por Fernando de Sousa..... | 373 |
| Os progressos na Coreia, por Mello de Mattos..... | 375 |
| Parte official - Ministerio do Fomento: Programma do concurso da construcção da linha ferra de Portalegre..... | 377 |
| Viagens e Transportes..... | 380 |
| Notas de Viagem - III—O culto dos monumentos em França.—Dijon Monumental.—A culinaria em Dijon.—Culinariomachia, ou guerra entre cozinheiros.—Chegada á capital da França..... | 382 |
| O vapor Lutetia..... | 383 |
| Indice do 1.º anno..... | 383 |
| Linhas Portuguezas.—Sul e Sueste.—Valle do Vouga.—Moçambique..... | 384 |
| Linhas Estrangeiras.—Hespanha..... | 384 |
| Parte financeira | |
| Carteira dos Accionistas..... | 384 |
| Boletim Commercial e Financeiro..... | 384 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 385 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 385 |
| Locomotivas gigantes..... | 386 |
| A segurança nos caminhos de ferro..... | 386 |
| Arrematações..... | 386 |
| Agenda do Viajante..... | 388 |
| Horario dos comboios..... | 388 |



A tracção electrica em Lisboa

No momento a que se procede á revisão dos contractos vigentes da *Companhia Carris de Ferro*, não virão fóra de proposito algumas considerações sobre o problema da viagem em Lisboa.

Em poucas cidades offerece elle eguaes difficuldades, provenientes da extraordinaria accidentação do terreno e das sujeições enormes que pesam sobre as principaes correntes do movimento.

Apenas ao longo do Tejo e na acanhada zona da Baixa se encontram estreitas faixas sensivelmente horizontaes, onde é facil a tracção. Entre o grande valle occupado pela Avenida da Liberdade e o que tem por thalweg a rua da Palma, como entre esta e o Tejo (sem fallar n'outros valles, como o da rua de S. Bento, etc.), extendem-se collinas de rapido pendor, que fazem de Lisboa uma das mais accidentadas cidades da Europa.

A principal arteria, que corre ao longo da margem do Tejo desde Algés até o Poço do Bispo, acha-se reduzida a estreita passagem em diversos sitios, causando esses estrangulamentos enormes embaraços á viação. Assim, entre a estação de Santa Apolonia, com as suas importantes installações para o serviço de pequena velocidade, e a escarpada encosta vizinha, fica uma estreita rua insufficiente para o movimento.

Segundo e não menos embaraçoso estrangulamento é constituído pela rua do Arsenal, ponto de passagem força-

do entre a parte oriental e occidental da cidade e insusceptível de alargamento.

Mais longe, novas gargantas entre Alcan'ara e a Junqueira, entre a Junqueira e Belem, nas immediações de Pedrouços.

Da avenida marginal, que fazia parte do plano geral das obras do porto de Lisboa, apenas existem troços dispersos, incompletos, faltando, entre outros, o da Alfandega ao Caes do Sodré, que só poderá ser estabelecido quando se remover o Arsenal e no espirito de certos mentores da classe commercial entrar a luz precisa para dissipar pueris e archaicas prevenções hostis á avenida pela frente da Alfandega.

Transferido o Arsenal para a margem esquerda, demolidas as construcções que pullulam na frente e aos lados do edificio pombalino, ligados na frente d'este e pela praça do Commercio os dois troços da avenida, deslocada para essa arteria uma das vias dos tremvias, ficará resolvido o problema da rua do Arsenal.

Por um arranco de iniciativa, raro entre nós, fez-se a avenida da Liberdade e crearam-se novos bairros por ella servidos.

No outro valle principal que á Baixa converge, procurou-se facilitar as communicações por meio da rua da Palma prolongada pela Avenida D. Amelia, (hoje Almirante Reis). A parte inferior e mais concorrida d'essa importantissima arteria ficou quasi sem acesso, pois se faz este por viellas, taes como o primeiro troço da rua da Palma e a rua do Arco do Marquez de Alegrete. Até hoje falleceram recursos e a corajosa iniciativa para se abrir facil comunicação entre o Rocio e a parte moderna da rua da Palma.

Accidentadas, sinuosas e estranguladas são varias arterias principaes da cidade, que tornam difficeis as communicações entre os diferentes bairros. Haja vista o mau acesso do da Graça por qualquer lado, a passagem do Rato para o bairro da Estrella e tantas outras, que me absterei de enumerar para não alongar em demasia o artigo, afastando-me do objectivo que principalmente viso.

Tambem não farei agora, pelo mesmo motivo, a critica dos planos de transformação da cidade pela abertura de novas arterias.

Durante muito tempo os serviços publicos de viação urbana achavam-se reduzidos a algumas raras carreiras de omnibus, tendo como subsidiarios os vapores entre o Caes do Sodré e Belem, até que a *Companhia Carris de Ferro de Lisboa* veio traçar os lineamentos de uma rede de tremvias, cujo progresso operou uma transformação radical de Lisboa.

A rasgada iniciativa do engenheiro Mesnier dotou a cidade com varios ascensores, destinados uns a vencerem segundo a vertical ou em fortes rampas as consideraveis differenças de nivel no centro da cidade, o outras a servir extensas arterias de accidentado perfil. Pertencem ao primeiro grupo as torres dos ascensores da Bibliotheca e Santa Justa e os planos inclinados da Gloria, Lavra e Bica; ao segundo, as linhas funiculares da Graça e Estrella.

A construcção da estação do Rocio, das linhas de Cin-

tra e Cascaes e da de circumvallação, offereceram ao movimento suburbano facilidades novas.

A verdadeira revolução na viação urbana operou-a porém a tracção electrica.

A companhia concessionaria das linhas de tremvias, dispondo, pela sua remodelação, de enorme capital, não só introduziu o novo systema de tracção, como construiu numerosas linhas, e creou assim um movimento que excedeu todas as previsões.

Duas características offereceu essa transformação dos tremvias: construcção solida e esmerada da via, assegurando-lhe robustez e dispensando frequentes reparações e o emprego de material circulante de primeira ordem, esrupulosamente mantido em excellent estado de conservação.

Não tardaram os clamores contra o monopolio constituido pela rede da tracção electrica. Era facil encontrar materia para a critica na falta de certas linhas, na divisão das existentes em zonas, no systema de tarifas adoptado, que deu logar a varias anomalias e exaggero de preços em certas communicações. Não faltavam os protestos indignados, sinceros talvez á mingua de conhecimento do assumpto, contra a enfeudação da cidade ao poderoso *sindicato de Santo Amaro*, thema de faceis e inflammadas declamações.

Suggestionada por ellas, chegou a Camara a enveredar pelo caminho da guerra aberta á Companhia Carris de Ferro, tentando dar por nulos os seus contractos.

Ha poucos annos, no periodo agudo d'essa luta, houve quem descesse á arena appellando para a razão, para a justiça e para o senso pratico.

Proclamou-se bem alto o enorme serviço prestado pela Companhia á cidade na transformação radical, que operara, da viação urbana, e assim repeiliu-se a solidariedade com as investidas de que ella era objecto. Ao mesmo tempo apontavam-se-lhe deficiencias da rede e melhorias a introduzir na sua exploração.

A' exposição, que lhe foi dirigida, respondeu com razão a Companhia que não era no momento em que se lhe declarava guerra sem treguas e se negavam os seus direitos, que ella podia proceder á revisão de tarifas, que aliás julgava cabida, e á ampliação da sua rede.

Felizmente, ás espalhafatosas e estereis hostilidades succederam negociações, laboriosas decerto, mas que, se forem bem conduzidas, podem ser a fonte de importantes vantagens para o publico.

O primeiro resultado d'essa nova orientação foi a transformação dos ascensores mechanicos, que se acha em adeantada realização. A seguir virá naturalmente a construcção de novas linhas e o barateamento dos transportes pela redução dos preços e pela modificação das zonas em que as linhas se dividem.

As linhas de tremvias não podem deixar de constituir monopolio assegurado pelo exclusivo da utilização das ruas para assentamento das vias. E' manifesta a impossibilidade de vias concorrentes nas mesmas arterias e mesmo que a concorrência fosse possível, a limitação que a natureza das coisas lhe impõe levaria forçosamente ao entendimento final.

Tres soluções se offerecem pois: municipalização dos tremvias; divisão da cidade em zonas, em cada uma das quaes se desse o monopolio a uma empresa; unificação da rede, confiada a uma só empresa concessionaria.

O primeiro regimen só tem inconvenientes, que é ocioso enumerar, desde as influencias nocivas e desmoralizadoras da politica, tornando impossivel uma administração economica e progressiva, até á dificuldade de obter capitaes um municipio de vida financeira atribulada. Dado de barato que podesse angariá-los, o custo das obras e o descalabro da exploração tornariam ruina financeira o que sob a boa direcção de uma empresa concessionaria póde ser industria remuneradora.

A municipalização de tremvias, possível n'uma pequena cidade, é perigosa utopia nos grandes centros; inutil é demonstrar quanto se agravariam os seus inconvenientes no meio lisboeta.

Conviria acaso multiplicar as empresas, attribuindo a cada uma, zona distincta de acção? De modo algum.

Complicar-se-hia o serviço; tornar-se-hiam menos faceis as relações de uma para outra zona; augmentar-se-hiam os encargos geraes, sem crear concorrência efficaz, pois cada empresa teria o monopolio da sua zona. Em vez de uma exploração desafogada, procurando na media geral dos resultados a remuneração do capital, vegetariam varias companhias com rosto desigual e allegando algumas, se não quasi todas, situação precaria, pouco azada a rasgados commettimentos. Haja vista a historia, de hontem dos ascensores mechanicos.

Ainda n'uma grande cidade plana, de communicações faceis em todos os sentidos, podem-se estabelecer zonas distinctas de acção em condições sensivelmente identicas, o que se não dá em Lisboa.

As condições topographicas da cidade, a forma por que a sua população se acha distribuida, justificam pois cabalmente a concessão a uma só empresa do systema das suas linhas de tremvias, para se chegar á redução dos encargos geraes, á unidade de acção e á simplificação de serviços, em que publico, municipio e companhia possam encontrar o maximo das vantagens.

O ponto está em tirar todo o partido da concessão, por habéis negociações que levem a empresa concessionaria a crear novas linhas, a reduzir preços, a melhorar serviços e a conceder nos lucros razoavel participação.

D'essa nova phrase resultou já a transformação dos ascensores mechanicos. Está construida a linha de tremvia do Socorro ao Arco de Santo André, á qual serviu em tempos de estorvo o historico arco. Alguem lembrou o meio de na occasião opportuna conciliar o respeito de uma reliquia historica com as exigencias do progresso, alvitrandu que na demolição do arco se respeitasse um dos pés direitos, em que ficaria uma lapide com inscripção, que recordasse o valor historico d'aquelle padrão. Havia todas as probabilidades de ser attendido esse alvitre, mas infelizmente foi agora esquecido.

Il je, com essa linha, poderá haver a circulação de carros Palma-Santo-André-Sé-Rocio, devendo-se servir ainda o bairro da Graça por outras linhas, como a ligação do bairro Andrade pela calçada do Forno do Tijolo com a Cruz dos Quatro Caminhos, e ainda a d'esse local com as immediações de Santa Apollonia.

Estão quasi concluidos os trabalhos de substituição do ascensor da Estrella pela tracção electrica. A linha Camões Estrella seguiu o antigo traçado do ascensor. A via Estrella-Camões ao chegar ao fundo da Calçada da Estrella em segunda via, desce pela rua de S. Bento, sobe pela rua do Poço dos Negros até encontrar na calçada do Combro a outra via, a par da qual segue até ao Camões.

Tem esta obra dois complementos. Um, já feito, consiste no aproveitamento da avenida das Côrtes e da rua Correia Garção, em vez da estreita rua dos Mestros n'um sentido e da Esperança no outro, e do ultimo troço da rua de S. Bento em via simples; o outro complemento seria a ligação Rocio-Camões pela rua do Carmo e pelo Chiado no sentido ascendente e no descendente pela rua Victor Cordon e calçada de S. Francisco.

A construcção da via ascendente tem sido combatida na *Gazeta*, argumentando-se com os inconvenientes da tracção electrica na rua mais elegante da cidade, com as dificuldades da volta abrupta ao fundo do Chiado, com o exemplo seguido nas grandes cidades em relação a certas arterias similares.

Não discutirei o assumpto miudamente, embora discorde da opinião aqui exposta e defendida com argumentos de ponderação.

As ligações do bairro da Estrella com a Baixa são de tal modo melhoradas, a meu ver, que bem podem contrabalançar os inconvenientes. Essa ligação é consequência forçosa da topographia da cidade.

Se se tratasse de assentar duas vias no Chiado, para subir uma pela rua do Carmo e descer a outra pela do Almada, grande seria o embaraço para a circulação. Não succederá porém assim com a unica via ascendente.

O destino da via para a subida evita os inconvenientes de falta de acção accidental de freios ou de um descarriamento na curva ao fundo do Chiado.

Balanceadas as vantagens e os inconvenientes pesam mais aquelles que estes, no meu espirito, e por isso julgo que deve ser permittida a ligação ascendente Rocio-Camões pelo Chiado.

Quanto aos tres funiculares, Lavra, Gloria e Bica, vão ser electrificados. Em vez do motor fixo a vapor que acciona o cabo, terão os proprios carros o seu motor, achando-se a transmissão da corrente disposta de modo que torne solidarios os dois carros. O systema de freios é devidamente aperfeiçoado, para dar toda a segurança á circulação.

Será agora occasião de obter da Companhia a construção de varias linhas complementares, cuja necessidade é geralmente reconhecida, como são a ligação directa da Estrella com Alcantara, a serventia do bairro dos Terremotos, o desdobramento dos serviços na Baixa, aproveitando-se para isso a rua da Prata e dos Fanqueiros, a linha contornando o Castello desde Santo André, a ligação directa do Rato com a Estrella pela nova avenida em construção e pela rua de S. Bernardo, a da Ajuda com a rede geral, etc.

Alem das linhas a construir, impõe-se a revisão das tarifas e da divisão em zonas e outros melhoramentos uteis, como são os que no ultimo numero da *Gazeta* se preconizaram ácerca da regularização dos carros, numeração de carreiras, etc.

E' o momento opportuno de se dar largo impulso á viagem aperfeiçoada na cidade. Saiba a Camara Municipal negociar com intelligente criterio e aproveitar os valiosos meios de acção da Companhia, que tantos serviços prestou já á cidade e cujos interesses, bem entendidos, se conciliam com os do publico; pois que o trafego urbano de passageiros corresponde largamente pelo seu rapido incremento ás facilidades que se lhe proporcionam. O passado garante indubitavelmente o futuro.

J. Fernando de Souza.

O systema liberal que temos adoptado n'este jornal, em que cada redactor expende livremente as suas ideias, uma vez que as assigne, sendo sómente da iniciativa ou responsabilidade do director os artigos não assignados, permite-nos publicar com todo o prazer o artigo supra, do nosso estimado redactor principal, sem que todavia abdicamos do nosso modo de ver sobre a Companhia Carris, visto a forma por que ella tem explorado as suas concessões, sem a nada se sacrificar em beneficio do publico.

Quando a virmos mudar de caminho e fazer concessões valiosas, como as póde fazer — como as deve fazer — então, não lhe regatearemos a justiça que mereça.

E quanto a concessões vemos, com pasmo, que a Camara está fazendo cavallo de batalha em que a Companhia as faça aos assignantes validando-lhes os bilhetes para as linhas dos antigos ascensores, quando a principal a exigir é a do barateamento geral das tarifas, que estão carissimas, o que interessa a *tudo* o publico.

O minimo de 30 reis e as pequenas zonas é que devem desaparecer.

Agora que tanto se trata, e com justiça, de beneficiar as classes populares, não se devem preterir os seus interesses para só ver o de dois ou tres centos de assignantes dos carros.

Os progressos na Coreia

35.07 (519)

Com amavel dedicatória do Governo Geral de Chosen veiu um bello in-4.º impresso em Keijō em dezembro de 1912, onde se relatam os actos da administração japoneza em paiz cuja conquista representou tanta vida perdida e tamanhas desillusões sobre o poderio d'uma nação europeia, grande pelo seu territorio.

Antes de fazer uma analyse summarissima das 272 paginas d'esta obra convem dizer que Chosen é uma forma de nomear a Coreia, e que a cidade onde se imprimiu o livro é mais conhecida entre os geographos occidentaes pelo nome de *Seoul*.

Um bello mappa muito nitido na escala de 1/2400:000 dá-nos uma ideia clara da peninsula Coreana, das ilhas que innumeradas a circuitam, especialmente pelo sul e por oeste, das linhas de navegação, dos pharoes, das linhas ferreas, dos cabos submarinos, accrescendo que as montanhas, caminhos, portos, cidades, rios, tudo se lê com extrema nitidez em impressão a côres variadas.

N'uma introdução, historia os resultados por que passou o paiz desde que em 1910 se decretou a annexação da Coreia ao imperio japonéz. Os actos de administração e os donativos são explicados aqui, com toda a minucia, n'um inglez mui singello e extremamente claro, mais até do que a linguagem usada em muitos documentos officiaes europeus.

Com o juro annual subindo a 869.900 *yen* ⁽¹⁾ proveniente d'este donativo, estabeleceram-se durante o anno de 1911 estações sericícolas, manufacturas de tecelagem e de papel, jardins de amoreiras, e viveiros de sementes. No fim do mesmo anno estavam instituidas com estes fundos 134 escolas publicas communs, ao mesmo tempo em que se davam subsidios a 333 escolas particulares.

Dos fundos do donativo imperial concederam-se 250.000 *yen* em 1911 á associação classica litteraria chamada *Kyōng-hak won*, que se formou pela reorganização do *Son-gyum Koan*.

O assumpto que tem em vista esta associação é animar o ensino da velha ethica pelos trabalhos e conferencias litterarias.

Não esqueceram as instituições caritativas, porque se distribuiram n'aquelle anno 3.350.000 *yen* para o orphelinato instituido em Keijō e outras instituições de assistência.

Diz o relatorio d'onde se tiram estes esclarecimentos que este procedimento influíu profundamente no espirito publico em geral, nos territorios recentemente annexados, por ver a maneira avisada como se distribuam aquelles donativos.

Continuando a resumir os trabalhos da administração japoneza nos territorios continentaes annexados ao Japão, passa em revista tudo o que se refere a administração central, produzindo um quadro onde se compendiam todos os serviços, que tendo por chefe supremo o Governador Geral da Coreia se distribuem pelo Governo Geral e pelas repartições relacionadas com o mencionado Governador Geral.

O Governo Geral da Coreia comprehende um secretariado do Governador Geral, um departamento dos Negocios geraes, outro do Interior, e os das Finanças, Agricultura, Commercio e Industria e finalmente o departamento judicial.

Cada um d'estes departamentos, que bem correspondem a um ministerio, divide-se em varias direcções.

Assim, por exemplo, o departamento da Agricultura, Commercio e Industria tem uma secção de negocios geraes

(1) O *yen*, moeda japoneza que se divide em 100 *sen*, corresponde a 2 shillings 0^d,582 ou ao par a reis 460,96875.

(General Affairs Section), uma repartição de empreendimentos productivos e outra commercial e industrial. Na repartição de empreendimentos productivos (*Productive undertakings Bureau*) encontram-se distribuídas as secções de Agricultura, Florestal e de Pescarias. Competem á repartição commercial e industrial a secção de minas e a de commercio e de industria.

As repartições relacionadas com o Governo Geral são dezoito, entre as quaes a de caminhos de ferro, que comprehende a secção dos negocios geraes, as de inspecção, trafego, transportes, reparações, engenharia, construcção e contabilidade.

A repartição provisoria de topographia (*Land Survey Temporary Bureau*) além da secção de negocios geraes, tem as de investigação e a de topographia. Da primeira dependem as direcções externas (*Land Survey Detacheel Offices*).

O conselho de engenharia civil constitue uma repartição independente que não tem sub-divisões algumas.

A titulo de exemplificação exporemos a organização da *Land Survey*.

Inaugurada esta repartição no tempo do regimen de protectorado, continuou depois da annexação, reduzindo-se a sete annos a contar de 1910 o tempo para completar os trabalhos d'esta repartição provisoria. E' de grande importancia este serviço na peninsula coreana, como já se fizera notar no relatorio anterior para amoldar o systema territorial, que até ha pouco se encontrava no mais chaotico estado, e o seu principal intuito é garantir a justiça e a equidade na tributação predial e determinar cuidadosamente o cadastro de cada região, tanto para proteger os direitos dos proprietarios, como para facilitar as transacções de venda, a aquisição e outras transmissões. Realiza-se esta obra por dois processos: um a agrimensura e outro a investigação.

Apesar de a secção de investigação se occupar principalmente do que se refere a proprietarios, aluguer, delimitações e classificações das terras e a coordenação de relatorios sobre os resultados de cada investigação *Tochi-daichō* (tombo ou cadastro), certificados de terras, etc., a secção de agrimensura está encarregada de lhe fornecer elementos cadastraes pela triangulação primaria e de segunda ordem, planta chorographica e compilação das cartas dos districtos levantados.

Na investigação dos proprietarios e demarcações exige-se que aquelles apresentem na repartição local (*Land Survey Bureau*) declaração das terras que lhes pertencem. As commissões locais territoriaes investigadoras (*Local Land investigation committees*) compõem-se dos proprios proprietarios e são consultadas sobre a propriedade e demarcações de terras. Os resultados assim obtidos são approvados e determinados pelo presidente da repartição. Quando os proprietarios não estiverem de accordo com a approvação presidencial podem appellar para a commissão superior de investigação territorial.

Como se espera que se completem no primeiro prazo do anno fiscal de 1914 os trabalhos de triangulação de primeira ordem, e que no mesmo anno fiscal se acabe a triangulação de segunda ordem e outros trabalhos de campo em 1915, os serviços de gabinete, como o calculo das areas, compilação dos lombos, desenhos de cartas, etc., hão de ficar concluidos dentro do anno fiscal de 1916.

Conforme já se referiu no ultimo relatorio annual, antes de se começarem os trabalhos de investigação e agrimensura, distribuíram-se circulares impressas ou folhetos em que se descrevia o objecto e a necessidade dos trabalhos cadastraes e outros com os quaes cada proprietario se familiarizaria, para assim tornar tão publicamente quanto possível conhecida a obra da repartição. Por outro lado, pequenas conferencias sobre agrimensura se faziam muitas vezes, destacando para esse effeito os chefes e adjunctos da repartição para varias localidades.

Era assim não sómente possível fazer comprehender ao

povo os trabalhos de agrimensura, que se explicavam, mas os proprios donos das terras apreciavam a segurança que lhes dava egualmente este trabalho e o augmento do valor das terras.

Depois de referir as operações de alta geodesia que se emprehenderam e os trabalhos topographicos e chorographicos, falla nos serviços de investigação que se realizaram e das difficuldades que se lhes depararam.

No emtanto diz: «em referencia ás terras de contenda, os bons officios dos que se occupavam dos trabalhos de campo muitas vezes conseguiram effectuar demarcações equitativas. Cada caso não demarcado pelos bons officios ou por compromisso deve ser submettido á repartição local de agrimensura, que julgará as questões fazendo nova investigação. Houve 140 casos de terras disputadas, 94 dos quaes se referiam a terras estaduaes e as restantes só a propriedades particulares. N'estes 46 casos, 33 ainda dependem de sentença dos tribunaes.

E' interessante ainda n'este capitulo o que relata sobre o pessoal e principalmente sobre o tirocinio dos naturaes nos trabalhos auxiliares de agrimensura, para o que se instituiu uma eschola primeiramente em Seoul.

São na verdade curiosas as edificações onde se instalaram os governos provinciaes, mas o aspecto architectonico de muitas d'ellas não diverge do que se usa na velha Europa. E' mais um aspecto pictoresco que se perde.

Se o supremo tribunal (Supreme Court) em Keijō ou Seoul conserva um aspecto menos vistoso, o tribunal de apellação e tribunal territorial (Appeal Court and Local Court) da mesma cidade podia mudar-se para qualquer cidade da Europa e passaria lá tão despercebido como os outros edificios que já alli se achassem. Ha principalmente uns frontões em janellas das alas e umas pilastras que mostram que os architectos japonezes que construíram aquelle palacio aproveitaram bem as licções que ouviram nas escholas de bellas artes de Londres, de Paris ou de Roma, mas perderam a espontaneidade nativa, se é que a tinham quando vieram estudar para a Europa.

No emtanto, se esta tendencia no universo para a uniformidade é capaz de despertar mal humorados pensamentos nas almas de artistas, nem por isso menos deve regosijar-nos ver que a colheita de 1911 deu logar a especulações por parte dos agricultores, exactamente como succede na Europa, mas o que mais ha de fazer agastar os amadores de pictoresco é que na Coreia giram notas de banco talvez tão sujas e tão velhas como aquellas que correm de mão em mão entre nós.

O que porém faz differença é que as notas emittidas tiveram sempre a garantia das reservas metallicas que cresceram com as emissões.

D'uma estatística tirada do relatorio a que temos alludido, vê-se que em 1905 se emittiram 8.125 267 yen em notas de banco e que em 1911 estava a emissão em 25.006.540 yen, ou por outra tinha crescido 85 por cento em seis annos. As reservas metallicas é que passaram de 2.828.000 yen para 8.836.990 ou por outra excederam o triplo da primitiva reserva.

Accresce ainda que a differença entre a reserva metallica e o valor emittido em notas é preenchido com o que a estatística alludida chama *securities* e o mais engraçado e que as notas são alli bem accites, visto que em 1911 as de um yen attingiam o total de 10.501.700.

O peor é que estas divagações sobre notas de banco, cadastro, administração e architectura não deixaram que fallasse nos caminhos de ferro coreanos nem nas obras para melhoramento dos portos de Fusan, Jinsen, Chinampo e Heijō.

Esperemos comtudo que o faça quem isto escreve, em breve, quando tiver o espirito menos vadio para melhor aproveitar o espaço que a *Gazeta* lhe concede.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, a quem foram presentes o programa do concurso e o caderno de encargos da construção da linha férrea de Portalegre, desta data, elaborados nos termos das cartas de lei de 27 de Outubro de 1909 e 11 de Julho último, aprovar o programa do concurso e caderno de encargos referidos.

Paços do Governo da República, em 28 de Novembro de 1913.
=O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

No dia 15 de Janeiro próximo futuro, pelas treze horas, na sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas as propostas para a construção da linha férrea de Portalegre, nos termos das condições constantes do programa do concurso e do caderno de encargos abaixo transcritos.

O depósito provisório para ser admitido a licitar é de 50.000\$, feito em dinheiro ou em títulos da dívida pública de valor equivalente, na tesouraria duma das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro.

A base de licitação é a percentagem do excesso da receita líquida da linha sobre a importância de 1.000\$ por quilómetro, calculada nos termos do caderno de encargos, a qual reverterá para a administração, devendo as propostas fixar um número superior a aquele.

Lisboa, em 28 de Novembro de 1913.—O Vogal Secretário, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Programa do concurso para a construção da linha férrea de Portalegre

Artigo 1.º Perante a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, é aberto, nos termos do decreto de 26 de Julho último, concurso público para a construção da linha férrea de Portalegre.

Art. 2.º A base de licitação é a percentagem de 67 por cento do aumento da receita líquida sobre 1.000\$00 que reverterá para a Administração, devendo as propostas fixar um número superior a aquele.

Art. 3.º No dia 15 de Janeiro próximo futuro, pelas treze horas, na sala das sessões do conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas por uma comissão, constituída nos termos do artigo 10.º das instruções aprovadas por portaria de 10 de Novembro de 1899, as propostas apresentadas pelos proponentes ou por procuradores seus.

Art. 4.º As propostas deverão ser apresentadas em carta fechada devendo acompanhá-las, em involucro separado, documento comprovativo do depósito da quantia de 50.000\$00, feito em dinheiro ou em títulos da dívida pública de valor equivalente na tesouraria duma das direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, e procuração bastante no caso do concorrente se fazer representar por procurador.

Art. 5.º As propostas serão redigidas em português, nos termos seguintes:

O abaixo assinado F... (nome, profissão e residência), obriga-se a construir a linha de Portalegre, em conformidade com o respectivo caderno de encargos de 28 de Novembro de 1913, fixando em... por cento do aumento de receita líquida da linha, a percentagem, que reverterá para a administração. (Data e assinatura reconhecida).

Art. 6.º Todas as propostas serão abertas e lidas publicamente pela comissão, tomando-se nota de qualquer irregularidade ou omissão de formalidades que nelas haja e aceitando-se os protestos ou reclamações que no acto do concurso sejam apresentadas pelos proponentes para subirem à aprovação do Governo.

Art. 7.º Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguaes e que sejam as mais favoraveis, proceder-se-ha acto continuo à licitação verbal entre os respectivos proponentes, por espaço dum quarto de hora, entendendo-se que desiste do concurso o licitante que não oferecer lanço nesta licitação.

A diferença entre cada lanço não será inferior a 1/10 por cento. Quando não haja lanços em licitação verbal, escolher-se-há a

sorte uma proposta entre as do mesmo preço, quando haja igualdade das demais circunstâncias.

Art. 8.º Os depósitos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes com excepção daquele a quem fôr feita a adjudicação, logo que esta se efectue.

Art. 9.º O concorrente ao qual fôr feita a adjudicação deverá reforçar o depósito no prazo de oito dias contados daquele em que lhe fôr notificada a adjudicação, elevando-o à quantia de 100.000\$, sob pena de perda do depósito provisório.

Art. 10.º Em todos os dias não feriados, das onze às dezassete estarão patentes, na Secretaria da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, os projectos da linha de Extremoz a Castelo de Vide, para serem consultados pelos interessados.

Secretaria do Conselho, em 28 de Novembro de 1913.—O Presidente do Conselho de Administração, *José de Cupertino Ribeiro Junior*.

Caderno de encargos da construção da linha férrea de Portalegre

CAPÍTULO I

Artigo 1.º A empresa efectuará à sua custa e por sua conta e risco e nos termos, pelo modo e no prazo estipulado nestas condições:

1.º A construção de um caminho de ferro, denominada linha de Portalegre que, partindo da estação de Extremoz siga por Souzel, Fronteira, Alter do Chão, Portalegre, Castelo de Vide até entroncar na linha da Beira Baixa, no ponto conveniente que os estudos designarem; sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas e todos os edificios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevisas sem excepção ou distinção que forem necessárias para o completo acabamento da linha férrea.

§ 1.º A palavra «empresa», sempre que fôr empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem ele traspasse, na conformidade das leis e com autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, na parte referente ao trço de Extremoz a Castelo de Vide, serão feitas em harmonia com os projectos já aprovados pelo Governo, com as modificações e variantes que a empresa julgue conveniente propor e forem superiormente aprovadas.

§ 3.º Para o trço de Castelo de Vide à linha da Beira Baixa a empresa efectuará os estudos necessários e organizará os respectivos projectos que serão submetidos à aprovação do Governo, reservando-se este o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º O número e classe das estações e suas dependências serão as determinadas nos projectos. Nas estações de entroncamento das linhas existentes as ampliações e melhoramentos que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração da nova linha e para facilidade das baldeações, serão feitos por conta da empresa adjudicatária, conforme os projectos pela mesma elaborados e aprovados pelo Governo.

§ 5.º As oficinas de reparação serão limitadas às instalações subsidiárias das oficinas do Barreiro, que pela administração forem julgadas indispensáveis nas estações de depósito ou reserva, conforme as instalações similares das linhas do Sul e Sueste.

§ 6.º Serão de conta da empresa as despesas exigidas pela construção da nova estação e suas dependências, feitas de acordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no ponto de cruzamento da linha com a de Leste, escolhido em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato de concessão das linhas do Norte e Leste de 14 de Setembro de 1859.

§ 7.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; uma das cópias será entregue à empresa e outra à fiscalização.

2.º O fornecimento e assentamento das máquinas para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais, e em geral todo o material fixo e acessórios, designados ou não designados, que forem necessários para pôr a linha em exploração.

3.º O estabelecimento dum telégrafo eléctrico ao lado da linha férrea.

4.º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um ano, fará à sua custa, com assistência do engenheiro delegado do Governo, a demarcação quilométrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma cópia desta planta devidamente autenticada.

§ único. Se a empresa não der em devido tempo cumprimento ao que neste número é preceituado, o Governo fará executar por conta da mesma e por seu oal pôr elle nomeado os necessários trabalhos de campo e de gabinete.

Art. 2.º A linha férrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, à excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

Art. 3.º Quaisquer alterações ou modificações que a empresa tenha por conveniente propor serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

Art. 4.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial à saúde pública.

Art. 5.º A largura da via será de 1^m,67 entre as faces interiores dos carris.

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em aterro, quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos adoptados nos projectos.

A entre-via ou distância entre duas vias será, pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 250 metros em plena via e a 260 metros nas estações, podendo, porém, descer em plena via a 200 metros em condições excepcionais nos pontos que o Governo autorizar, não devendo nas curvas com esses raios excederem as inclinações de 15 milímetros. Quando se empregarem estes raios as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se tanto quanto possível em plano horizontal. O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas consecutivas em sentido contrário, não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

Art. 7.º O limite máximo das inclinações será de 20 milímetros por metro.

Art. 8.º Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino. Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 30 quilogramas por metro corrente. Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

Art. 9.º As travessas a empregar na linha serão metálicas ou de madeira que sustente bem a pregagem, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo, devendo ser, quando de madeira de pinho, convenientemente injectadas por processo que o Governo aprovar.

Art. 10.º As linhas serão fechadas por meio de muros, sebes ou grades de madeiras, que as separem das propriedades contíguas, com barreira de serventia abrindo para fora.

§ único. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da empresa e ouvida a fiscalização, entenda que ela é desnecessária para a segurança do público e da exploração.

Art. 11.º A empresa deverá estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha férrea paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

Art. 12.º A empresa construirá de pedra, ferro, tijolo ou betão de cimento armado os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigirem as suas estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art. 13.º Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipais ou vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível, em que o Governo o reconhecer indispensável, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras ou cadeias a cargo de guardas encarregados da sua manobra.

Art. 14.º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6^m,60; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da atóada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 4^m,5 e a altura dos parapeitos será de 0^m,70.

Art. 15.º Quando o caminho de ferro passar por baixo duma estrada de 1.ª classe, a largura do viaduto será de 6^m,60; sendo distrital 6 metros e sendo municipal 5 metros. A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 6^m,40, compreendidos os fossos.

A distância vertical do intradorso à parte superior dos carris será, pelo menos, de 5^m,50.

Art. 16.º Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra. O ângulo formado pelo eixo da via férrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30º.

Art. 17.º A abertura dos subterâneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas e de 4^m,50 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima do nível até o intradorso da atóada de revestimento será, pelo menos, de 5^m,50.

A empresa fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art. 18.º Nos pontos de encontro das entradas ordinárias com a via férrea, durante a fôrça desta, a empresa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19.º A empresa restabelecerá e assegurará, à sua custa, o curso das águas que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem applicáveis.

Art. 20.º A empresa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Art. 21.º O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessários para o serviço e mais accessórios e dependências, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção ou colocação na linha, pertencente ao domínio do Estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Art. 22.º A empresa entregará à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos prazos previstos no contrato de concessão, a linha, pronta para ser explorada, com todas as dependências necessárias, conforme os projectos aprovados, devendo proceder-se a uma vistoria prévia do estado em que é recebida.

CAPITULO II

Concessões que o Estado faz à empresa

Art. 23.º Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si pelo contrato concede-lhe o Governo pelo prazo de setenta anos, a contar da data da assinatura do mesmo, as vantagens inerentes à concessão da linha nos termos nele estipulado.

Art. 24.º São asseguradas à empresa as vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, a saber:

1.ª O transporte gratuito, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construção, não tendo, porém, a empresa direito a reclamar indemnizações quando por causas imprevistas, se interromper o trânsito por estas linhas;

2.ª Cedência, pelo Governo, durante trinta anos, contados da abertura de cada trôço à exploração, de 50 por cento do acréscimo das receitas líquidas do tráfego nas linhas do Sul e Sueste, proveniente do afluxo de mercadorias e passageiros da linha construída;

3.ª Os auxílios que as câmaras municipais interessadas declararem oferecer para o pagamento parcial ou total das expropriações;

4.ª O subsidio que pelas comissões distritais fôr oferecido.

5.ª Cedência por espaço de trinta anos, contados da abertura de cada trôço, à exploração, da importância dos impostos de trânsito e selo que incidirem sobre o movimento da linha.

6.ª Isenção, durante trinta anos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fôrsem obrigados pelas leis em vigor.

7.ª Importação livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo para a construção e exploração da linha férrea, que não puder ser fabricada em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ 1.º Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do país e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o efeito da isenção de direitos, considerar-se-há material fixo o indicado no artigo 43.º do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

Os elementos da superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

Art. 25.º O acréscimo de receitas líquidas a que se refere o n.º 2.º do artigo anterior será determinado pela forma seguinte:

a) Liquidar-se-há, em relação a cada trimestre, o particípe dos serviços combinados que pertence às linhas do Estado como receita do tráfego, líquida de impostos, provenientes da linha concedida;

b) Deste particípe deduzir-se-hão as despesas de exploração, calculadas pelo coeficiente de exploração das linhas do Sul e Sueste, relativo ao último ano económico;

c) Feita a dedução prescrita na alínea anterior, a importância obtida representará o acréscimo da receita líquida a partilhar com a empresa concessionária, pertencendo metade a esta.

Art. 26.º Da partilha do rendimento líquido, prevista nos artigos anteriores, não deriva para a empresa o direito de ingerência na administração e contabilidade nas linhas do Estado, cujas tarifas e sistemas de exploração serão livremente organizadas e modificadas, ainda que dessas alterações resulte diminuição do rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte da mesma empresa.

Art. 27.º A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste explorará a linha durante o prazo da concessão, com o seu material circulante, cobra do todas as receitas e efectuando todas as despesas de polícia, conservação e exploração, organizando livremente e sem a minima ingerência da empresa, as tarifas, horários e a contabilidade e escrituração respectivas.

Art. 28.º Em pagamento da exploração reverterá para a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, 45 por cento da receita bruta, calculada como em seguida se indica, com o mínimo quilométrico de 660\$, sendo entregue ao concessionário o saldo da referida receita.

§ 1.º A receita bruta será calculada nos primeiros trinta anos da exploração somando o rendimento próprio da linha, líquido de impostos, com o dos impostos de trânsito e selo que sobre ele incidem e com o particípio da receita líquida das linhas do Sul e Sueste proveniente do afluxo da tráfego da de Portalegre, que, durante os primeiros trinta anos de exploração, pertence, assim como os rendimentos dos impostos, à empresa, nos termos do artigo 25.º, n.ºs 2.º e 6.º, do contrato de 9 de Dezembro de 1903, sendo o referido particípio determinado pela forma prescrita no artigo 27.º do mesmo contrato. A soma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

Art. 29.º O Estado garante ao concessionário, desde que a linha esteja em exploração até a linha de Leste, o rendimento líquido mínimo de 80\$ por quilómetro e o de 1.000\$ desde que o esteja até Castello de Vide ou além.

A liquidação e pagamento destes rendimentos será feita no fim de cada semestre. As quantias que hajam de ser adiantadas, para complemento destas garantias serão com os juros simples de 5 por cento, reembolsadas pelo Estado, que guardará para tal fim todos os excessos sobre as quantias garantidas que porventura devessem pertencer ao concessionário até completa liquidação da conta de adiantamento.

Art. 30.º Logo que o rendimento anual líquido da linha, exceda 1.000\$ por quilómetro e que os adiantamentos que porventura houverem sido feitos e seus juros se achem reembolsados nos termos do artigo 29.º, reverterá para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado a percentagem de... (oferecida no concurso e não inferior à base de licitação de 67 por cento) do excesso de receita líquida sobre aquele mínimo.

§ único. A receita líquida pertencente ao concessionário não poderá exceder 1.300\$ por quilómetro, revertendo todo o excesso para o Estado.

Art. 31.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão, reverterá para o Governo a linha com todo o seu material fixo, seus edificios e dependência de qualquer natureza que sejam, sem que por isso a empresa tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Art. 32.º A empresa concessionaria terá apenas o direito de opção em relação às linhas paralelas à que faz objecto desta concessão, a distância de menos de quarenta quilómetros, ou que nelas venham a entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Art. 33.º Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro, serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas em nome do interesse geral nos termos das leis em vigor, ou daquelas que venham a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Art. 34.º Concede o Governo à mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

Art. 35.º A empresa poderá emitir, mediante prévia autorização do Governo, as obrigações necessárias para a construção da linha até o limite da anuidade correspondente ao rendimento mínimo garantido no artigo 29.º. Poderá, outrossim, consignar esse rendimento ao pagamento do juro e amortização das mesmas obrigações, sem que dessa consignação resultem para o Governo encargos diversos dos que derivem explicitamente do contrato.

CAPITULO III

Condições relativas à exploração

Art. 36.º As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do tráfego serão executadas pela administração por conta da empresa, ficando, porém, a cargo da mesma exploração 40 por cento da respectiva importância, desde que a receita bruta exceda 1.500\$ por quilómetro.

§ 1.º A execução das obras será precedida de acôrdo com a empresa.

§ 2.º A parte do custo destas obras que couber à empresa será lançada a seu débito na respectiva conta de adiantamentos por garantia, para ser encontrada com os excessos de receita líquida que para a empresa revertam.

CAPITULO IV

Condições relativas ao depósito,

prazo para os estudos e construção, penas convencionais, legislação applicável e outras disposições

Art. 37.º O depósito de 100.000\$, que serve de caução ao contrato, só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo da importância do mesmo depósito, passando essas obras a servir de caução.

§ único. O depósito a que se refere este artigo, enquanto estiver em dinheiro, vencerá o juro anual de 2 por cento; se, porém, passar a ser constituído por títulos de dívida pública, os seus respectivos juros serão recebidos pela empresa depositária.

Art. 38.º A empresa pagará aos herdeiros do fallecido concessionário José Pedro de Matos a quantia de 74.905\$77 em que foram avaliados os estudos e trabalhos por eles feitos na vigência dos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907.

§ único. A essa quantia acrescerá o juro de 5 por cento ao ano, desde a data do contrato até àquela em que o pagamento se realizar.

Art. 39.º A empresa construtora ficará obrigada a proceder imediatamente à assatura do contrato, aos estudos complementares da linha de Portalegre até entroncar na da Beira Baixa, podendo substituir, de acôrdo com o Governo e quando nisso haja conveniência para o Estado, o trço já estudado entre a cidade de Portalegre e a estação de Castello de Vide.

§ único. O projecto definitivo do trço de Castello de Vide à linha da Beira Baixa deverá ser apresentado à aprovação do Governo no prazo máximo de dois anos.

Art. 40.º A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contado da data do contrato, devendo estar concluída no prazo de três anos até a estação de Castello de Vide e no de cinco até a ligação com a linha da Beira Baixa. Findos estes prazos a empresa entregará à Administração dos Caminhos de Ferro do Estado estas duas secções prontas para serem exploradas com todas as dependências necessárias, conforme os projectos aprovados.

Art. 41.º A execução de todas as obras do caminho de ferro a que se refere o presente caderno de encargos, o fornecimento, colocação e emprego do seu material fixo, ficam sujeitos à fiscalização da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Art. 42.º Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções serão abertos ao trânsito público sem prévia autorização do Governo, que para esse fim mandará examinar todas as obras feitas e o material fixo empregado.

Art. 43.º A linha poderá ser aberta à exploração por troços successivos a partir da estação de Extremoz, constituídos: o primeiro de Extremoz a Fronteira, o segundo da Fronteira à linha de Leste, o terceiro desta a Portalegre e o quarto de Portalegre à estação de Castello de Vide.

§ único. A parte de Castello de Vide à linha da Beira Baixa poderá ser aberta por troços successivos de extensão não inferior a 10 quilómetros, ressalvado o caso de ser o ultimo menor que esse limite.

Art. 44.º Se, dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras, elas não estiverem terminadas, e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvida a fiscalização e o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, e que não excederá a 2.000\$ por cada secção.

§ único. Para os efeitos deste artigo a linha é dividida em duas secções: Extremoz a Castello de Vide e Castello de Vide à linha da Beira Baixa.

Art. 45.º Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 44.º), não cumprindo as outras cláusulas estipuladas neste contrato, ou se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ 1.º No caso de rescisão, a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliado, será posta em hasta publica por espaço de seis meses com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lance oferecer. O preço do arrematação será entregue à empresa depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro desses seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecidos adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o Tribunal Arbitral no improrrogável prazo de um mês, a contar do dia em que for publicado no *Diário do Governo*.

§ 4.º O Governo muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que ellas forem contraídas, nem garante nem cauciona contratos de empreitadas gerais ou parciais, ou outros que a empresa faça.

§ 6.º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, a em todos os contratos que fizer, relativamente à linha férrea, a ressaltar os direitos do Estado.

Art. 46.º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de fôça maior devidamente comprovados.

Art. 47.º A empresa fica sujeita às leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Govê. no publicar sobre a policia e segurança de pessoas e cousas na parte respeitante à construção.

Art. 48.º A empresa adjudicatária será considerada portugueza para todos os efeitos.

Art. 49.º As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão derididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Govê. no e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acôrdo para essa nomeação, será o quinto árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Govê. no, em harmonia com as leis vigentes.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Govê. no todas as questões que se referem à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

Art. 50.º Ficam sujeitos à aprovação do Govê. no os estatutos da empresa adjudicatária.

Art. 51.º A empresa poderá traspasar, com prévia autorização do Govê. no, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas pelo presente contrato, a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Secretaria do Conselho, em 28 de Novembro de 1913. — O Presidente do Conselho de Administração, José de Cupertino Ribeiro Júnior.



VIAGENS E TRANSPORTES

Viagens circulatorias entre Portugal, Hespanha e França

Ha muito que o publico em geral e em especial os turistas, estavam reclamando a criação de bilhetes para excursões combinadas entre as linhas ferreas portuguezas, hespanholas e francezas.

Esse *desideratum* vae finalmente ser satisfeito, devido à iniciativa da Companhia Portugueza, que tendo ha bastante tempo encetado negociações com as diversas linhas interessadas, conseguiu finalmente o estabelecimento d'uma tarifa para bilhetes circulatorios com itinerarios fixos, combinada com os Caminhos de ferro do Minho e Douro, Sul e Sueste, Beira Alta, Companhia Nacional, Salamanca à Fronteira de Portugal, Medina-Salamanca, Norte de Hespanha, Madrid-Caceres-Portugal, Madrid-Zaragoza-Alicante, Andaluzes, Sul de Hespanha, Meio-Dia de França e Orleans, a qual já se acha approvada pelos governos das tres nações e deve entrar em vigor no 1.º de Janeiro.

São seis os itinerarios marcados pela tarifa. O 1.º (A) com o percurso total de 4.179 kilometros é o seguinte:

Paris (Quai d'Orsay), Bordeus, Irun, Valladolid, Medina, Salamanca, Barca d'Alva, Porto, Alfarellos, Entroncamento, Lisboa, Entroncamento, Torre das Vargens, Valencia d'Alcantara, Arroyo, Plasencia-E, Madrid, Avila, Medina, Burgos, Hendaya, Bordeus, Paris, ou inversamente.

O custo dos bilhetes para este itinerario, calculando ao cambio medio de \$ 0 por cada peseta e franco, é de 67\$61 em 1.ª, 49\$22 em 2.ª e 31\$60 em 3.ª classe.

O itinerario B, cujo percurso é de 4.566 kilometros, é egual ao 1.º até Madrid, seguindo d'aqui por Calatayud, Zaragoza, Caspe, Vilafranca, Barcelona, Mataró, Cerbère, Narbonne, Montauban, Brise, Limoges, Paris, ou inversamente.

Para este bonito itinerario, os bilhetes, feito o calculo como acima, importam em 73\$06 em 1.ª; 53\$69 em 2.ª e 34\$55 em 3.ª.

Itinerario C, 5.234 kilometros. Egual ao 1.º e 2.º até Torre das Vargens, entrando em Hespanha por Badajoz e seguindo por Merida, Fuente del Arco, Sevilha, Utrera, La Roda, Malaga, Bobadilla, Cordoba, Baeza, Madrid, Avila, Medina, Burgos, Hendaya, Bordeus, Paris, ou inversamente.

Este tentador itinerario que além d'outros magnificos pontos do turismo, nos offerece Sevilha, Cordoba e outras preciosidades do sul de Hespanha para visitar, custa apenas, approximadamente: 78\$,4 em 1.ª, 58\$52 em 2.ª, e 37\$92 em 3.ª.

Itinerario D, 4.054 kilometros. Segue de Paris até Salamanca como os anteriores, entrando em Portugal por Villar Formoso e seguindo Luso (Bussaco), Pampilhosa, Alfarellos, Entroncamento, Lisboa, Entroncamento, entrando em Hespanha por Valencia d'Alcantara, de onde segue para Madrid e Paris o mesmo trajecto que o primeiro.

Um bilhete d'este itinerario custa cerca de 66\$33 em 1.ª; 47\$77 em 2.ª e 30\$26 em 3.ª.

Itinerario E, 4.441 kilometros. Vem de Paris a Portugal por Villar Formoso, entra em Hespanha em Valencia e segue como o anterior até Madrid de onde parte por Calatayud, Zaragoza, Caspe, Vilafranca, Barcelona, Mataró, Cerbère, Narbonne, Montauban, Brise, Limoges e Paris.

Cada bilhete importa, approximadamente, em 71\$51 em 1.ª, 51\$07 em 2.ª e 33\$04 em 3.ª.

Finalmente o itinerario F, 5.000 kilometros. Vem de Paris até Lisboa como o antecedente, entra em Hespanha por Badajoz, segue para a Andaluzia e sul de Hespanha e para Madrid e França pelo mesmo trajecto do 3.º itinerario.

Custo dos bilhetes, calculados como os dos antecedentes: 75\$85, 55\$91 e 35\$72.

Em todos os preços indicados, que, como se vê são reduzidissimos, estão incluídos todos os impostos.

Aos portadores dos bilhetes dos itinerarios A, C, D e F, que comprehendem o trajecto Madrid-Hendaya, por via Avila, é concedido variar o trajecto por via Segovia sem augmento de preço, assim como aos dos itinerarios B e E que comprehendem o trajecto Zaragoza-Barcelona por Caspe-Vilafranca, e o de Barcelona-Cerbère por via Mataró, concede-se fazer o primeiro por via Tardienta-Lérída e o segundo por Granollers à sua escolha.

Em Portugal o trajecto entre Alfarellos e Lisboa pode-se fazer por via Entroncamento ou Torres Vedras, à escolha do passageiro, tambem sem sobre-taxa alguma.

Permite ainda a tarifa aos passageiros o effectuarem percursos supplementares não incluídos n'aquelles preços, mediante uns coupons de preços reduzidos que se podem requisitar no acto da requisição do bilhete circulatorio.

Bem entendido que estes bilhetes são validos tambem em sentido inverso para os que de Portugal queiram visitar a Hespanha e a França, no percurso fronteiras-Paris.

O prazo de validade d'estes bilhetes é de 60 dias improrogaveis, sendo porém augmentados, quando acompanhados de coupons supplementares, do prazo que a estes correspondem.

Outras varias disposições conteem as novas tarifas, como a da intransmissibilidade dos bilhetes, paragens em transito, etc., de uso em tarifas d'esta natureza, que a falta de espaço nos inhiibe de aqui reproduzir.

Os topicos principaes já os leitores ficam conhecendo, e estamos convencidos de que, muitos, após a leitura d'estas breves linhas, ficam a fazer os seus calculos e a discutir com a familia qual dos itinerarios lhes convem mais para uma excursão na proxima primavera, que ha muito lhes andava na mente quasi como uma obsessão.

O material de passageiros do Sul e Sueste

O material que estes caminhos de ferro teem no serviço de passageiros nos principaes comboios é do mais moderno, o que forma enorme contraste com o que existia ainda ha oito ou dez annos.

A' parte as quatro carruagens de 1.^a classe de *bogies* compradas á companhia dos *Wagons-lits*, todo o material foi construido nas officinas do Barreiro graças á iniciativa do engenheiro d'Orey, o que é sem duvida honroso para a industria nacional.

As carruagens de 1.^a, de 30 logares, teem 4 compartimentos, abrindo para um corredor amplo bastante, tendo ao centro um tambem espaçoso lavabo; as de 2.^a comportam 46 passageiros, são tambem muito espaçosas, tanto nos compartimentos como no corredor, e finalmente as 3.^{as} são um modelo de construcção das melhores que ha no paiz.

Ha ainda carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe da mesma forma confortaveis, que circulam em quasi todos os comboios, a saber; nos da noite Lisboa-Algarve e nos expressos n.^{os} 5 e 2 circulam 1 carruagem de 1.^a classe, de *bogies* com 9 compartimentos, e 27 logares.

Este material é illuminado a luz electrica; cada compartimento tem apenas 3 logares, alguns dos quaes se transformam em camas, que são muito aproveitadas, devido á sobretaxa por logar de cama ser apenas de 1\$000 reis. Um guarda acompanha as carruagens em todo o trajecto, para manter o seu asseio e bom serviço.

Circulam mais n'estes comboios uma carruagem de 2.^a classe e 2 de 3.^a entre Barreiro e Beja e uma de cada uma d'estas classes alem de Beja.

Os mixtos 1-3 e expresso n.^o 8 teem 1 carruagem de 1.^a classe 1 de 2.^a e 2 de 3.^a os n.^{os} 7 e 4, 1 de 1.^a, 1 de 2.^a e 1 de 3.^a que circu'am entre Barreiro e Beja e egual numero entre Barreiro, Casa Branca, e Villa Viçosa.

Nos comboios n.^{os} 33 e 38 tambem andam 1 carruagem de cada classe, entre Casa Branca e Villa Viçosa.

Na linha do Sueste (Moura) circulam nos comboios n.^{os} 43 e 42 carruagens do typo normal. Nos ramaes de Aldegallega e Setubal em alguns comboios já egualmente circula do novo material.

Nas officinas do Barreiro vão ser construidas carruagens de 3 classes de *bogies* para a nova linha do Sado e para os comboios expressos da linha do Sul, e pensa ainda a Direcção em construir carruagens appropriadas para os tramways do Algarve.

Falta é certo n'este material boa illuminação e aquecimento, mas estão-se fazendo experiencias de electricidade produzida nas proprias carruagens, como já existe nas carruagens de *bogies*.

O Sul e Sueste poz de parte o forro metallico do exterior das carruagens, experimentando em algumas de 1.^a, continua a adoptar a madeira de teca.

G. M.

Viagens de recreio nas linhas do Porto á Povia e a Famalicão

No dia 1 do proximo mez de Janeiro, entra em vigor n'estas linhas a tarifa especial n.^o 15 de g. v. para viagens de recreio em comboios especiaes de ida e volta.

Os preços por passageiro e por kilometro percorrido são de \$12 em 1.^a classe e \$08 em 2.^a; e o minimo de cobrança pelo comboio, ida e volta é de 100\$00.

Quando o comboio tenha origem n'uma estação onde não haja deposito de machinas, além d'aquelles preços será cobrada a taxa de \$20 por kilometro, tanto á ida como á volta, com sujeição aominimo de cobrança de 10\$00. O deposito de machinas é na estação do Porto.

As requisições dos comboios para estas excursões devem ser feitas ao Serviço do Movimento com a antecedencia de 8 dias pelo menos, por intermedio da estação da origem da excursão onde o requisitante depositará a quantia de

50\$00 como garantia do aluguer do material requisitado e ás avarias que os excursionistas possam causar no mesmo.

Permitte a tarifa apearem-se os passageiros tanto á ida como á volta, em qualquer estação onde o comboio tenha paragem, pagando, no emtanto, a importancia relativa ao total dos kilometros percorridos pelo comboio.

Os bilhetes para a excursão só são entregues ao requisitante depois de effectuado o pagamento do custo total do comboio, o que deve ter logar na estação de partida 48 horas antes, pelo menos, da marcada para a sahida.

O prazo para a viagem de volta deve começar dentro das 24 horas contadas da data da chegada á estação do destino, podendo esse prazo prolongar-se até o triplo, mediante o pagamento da sobretaxa de 20\$00 por fracção indivisivel de 24 horas de augmento.

A tarifa não concede meios bilhetes nem permite a mudança de classe, e exempta a companhia da responsabilidade pela entrada n'estes comboios de pessoas extranhas á excursão, quando os comboios tenham paragens em estações intermediarias, em dias de affluencia de passageiros.

Eis em resumo no que consiste a nova tarifa d'excursões, que os Caminhos de Ferro do Porto á Povia estabeleceu a exemplo das outras administrações ferro-viarias, e que decerto será recebida pelo publico com o applauso que merece.

O tunnel de Brincola

Já se acha reparado o tunnel na linha de Madrid-Hendaya, cujo desabamento deu logar á interrupção de serviço de que nos occupámos no ultimo numero.

O serviço de passageiros e de mercadorias já se encontra restabelecido; os Caminhos de Ferro Portuguezes, porém, ainda exigem reserva pelos prazos de transporte para as expedições de grande e pequena velocidade com destino ás estações francezas e hespanholas além de Alsasua.

Comboios rapidos de longo curso, nas linhas da Companhia Portuguesa

Sobretaxas de velocidade e outras disposições

Segundo um Aviso que a Companhia Portuguesa acaba de publicar, a partir de 1 de janeiro proximo, são estabelecidas as sobretaxas de 10 centavos em 1.^a classe e 5 em 2.^a, por cada fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso para a occupação de logares nos comboios rapidos Lisboa-Porto (51, 52, 55 e 56) e Lisboa-Madrid (151 e 152) para os passageiros portadores de bilhetes de serviços especiaes ou de tarifas especiaes permanentes ou temporarias, com excepção dos das tarifas combinadas com linhas estrangeiras; dos da tarifa n.^o 7 (ida e volta), dos do art. 1.^o da tarifa 14 (assignaturas) para percursos superiores a 80 kilometros; da n.^o 13 (bilhetes simples da Figueira ás estações de Pampilhosa a Porto e vice-versa); da N. B. n.^o 3, combinada com a Beira Alta; P. n.^o 4 (excursões no Paiz); e das P n.^o 5, P n.^o 13 e N. B. 7 combinadas com o Minho e Douro e Beira Alta.

Os passageiros que viagem no Sud-Express pagarão tambem esta sobretaxa além das estabelecidas pela Companhia dos Wagons-Lits.

Pelo mesmo aviso é mantida a sobretaxa de 20 centavos para marcação anticipada de logares nos referidos comboios, e limitada a lotação dos comboios, sendo a venda dos bilhetes aos passageiros que não tenham marcado logares, feita condicionalmente, restituindo-se a importancia paga pelos bilhetes, contra a devolução dos mesmos, no caso dos passageiros não terem encontrado logar no comboio. Nas estações intermediarias tambem os bilhetes são vendidos n'essas mesmas condições.

Para evitar atrazos no seguimento dos comboios, a Companhia reserva-se o direito de fazer seguir por outros as bagagens dos passageiros portadores de bilhetes de

tarifas especiaes para viagens em grupos, que tomem logar n'estes comboios.

Agencias aduaneiras em Valença e Barca d'Alva

Segundo um Aviso que a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro acaba de publicar, as agencias aduaneiras nas fronteiras de Valença (Minho) e de Barca d'Alva deixaram de estar a cargo da firma Garcia y Rañada, passando o serviço d'essas agencias a ser desempenhado por pessoal do quadro administrativo d'aquella Direcção.

N'estas circumstancias, os novos agentes encarregar-se-hão do despacho de todas as remessas cujas declarações para a alfandega não indiquem que as operações aduaneiras devem ser feitas por outros quaesquer agentes escolhidos pelos expedidores.

A commissão pelo serviço prestado será cobrada de harmonia com a tarifa das operações aduaneiras em vigor n'aquelles caminhos de ferro, e a sua importancia que constituirá receita dos mesmos, será recebida dos consignatarios no acto da entrega das remessas.

Abertura á exploração do troço de Ribeiradio a Vouzella na linha de Espinho a Vizeu

Acaba de ser aberto á exploração o troço de linha que vae da estação de Ribeiradio á de Vouzella, da linha de Espinho a Vizeu, pertencente á Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga.

Comprehende o referido troço, continuação do ainda ha poucos mezes aberto até Ribeiradio, as estações de Oliveira de Frades e Vouzella que prestam todo o serviço de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade; os apeadeiros de Arcozello das Maias e S. Vicente de Lafões que fazem só serviço de passageiros e grande velocidade, e a paragem de Pinheiro de Lafões que faz só serviço de passageiros sem bagagem.

As distancias kilometricas d'estas estações ás estações terminus da linha que entroncam com a linha do Norte, da Companhia Portugueza, são as seguintes:

| Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa | Espinho Praia | Espinho Vouga | Aveiro |
|--|---------------|---------------|--------|
| Arcozello das Maias (ap.)..... | 84 | 84 | 57 |
| Pinheiro de Lafões (p.)..... | 94 | 93 | 67 |
| Oliveira dos Frades (est.)..... | 98 | 98 | 71 |
| S. Vicente de Lafões (ap.)..... | 100 | 100 | 73 |
| Vouzella (est.)..... | 107 | 106 | 80 |

Dentro em pouco deve estar concluida a ligação d'este troço da linha com o que parte de Vizeu, ficando assim estabelecida n'esta ultima a ligação de serviço com a linha de Santa Comba a Vizeu, da Companhia Nacional.

Enquanto a linha não estiver concluida o serviço combinado com a Companhia Portugueza para a linha de Espinho a Vizeu far-se-ha unicamente por via Aveiro ou Espinho, conforme corresponda em harmonia com o quadro de via a seguir opportunamente publicado e ao qual aqui nos referimos.

Transporte de fructas verdes

Entrou hontem em vigor a ampliação á tarifa N B 6 de pequena velocidade, a que já tivemos occasião de nos referir e que distribuimos com este numero, creando preços para o transporte de fructas verdes das estações de Gouveia, Fornos e Celorico para as de Lisboa e Vendas Novas, Carregado, Alcantara-Terra ou Mar, Cascaes e Cacem, e vice-versa.

Esses preços, que são bastante reduzidos, devem contribuir fortemente para trazer a Lisboa e proximidades as magnificas fructas produzidas na fertil região a que esta ampliação de tarifa attende, e que até aqui não vinham senão em pequena quantidade, por falta de preços economicos.



III

O culto dos monumentos em França.—Dijon monumental.—A culinaria de Dijon.—Culinariomachia, ou guerra entre cozinheiros.—Chegada á capital da França.

Temos que confessar que a França tem sido bem mais respeitadora do que o nosso paiz, dos seus monumentos do passado.

E' assim que rara cidade franceza ha que não tenha um ou muitos documentos de pedra a perpetuarem uma passagem da historia d'aquelle grande povo, ou dos que o precederam, na posse do territorio em que elle hoje assenta.

Não faltam, no sul, as ruinas romanas, como no norte os despojos das luctas da velha Bretanha; no centro, em cada povoação, temos paginas da historia de seculos mais recentes, mas que os Francezes conservam com veneração e os estrangeiros admiram com interesse.

Dijon é muitas vezes notavel pelos seus monumentos dos seculos XV a XVII e os nomes de Luiz XIII, dos duques de Borgonha, de Diana de Poitiers e outras personagens da historia, evocam-se dos seus grandes palacios, das suas altas torres, dos seus velhos templos, fazendo-nos reviver na memoria os tempos aureos do grande poderio que a cidade attingiu n'outras epochas.

Um passeio de duas a tres horas, em trem, é bastante para se verem, por fóra, esses monumentos, visitando no interior apenas o museu de pintura e escultura, um dos mais ricos da França, onde se vêem os sumptuosos tumulos dos duques de Borgonha, Philippe o Ousado, e João Sem Pavor. Este museu está installado no antigo palacio dos duques, vasto edificio em estylo renascença, em que ha salas de grande valor artistico, hoje occupadas pela camara municipal, mas conservando-se cuidadosamente todas as suas preciosidades.

Visita-se tambem o antigo palacio dos Estados, ou parlamento, hoje Palacio de Justiça, restaurado modernamente, renovando-se-lhe rigorosamente o primitivo estylo, até na mobilia; a egreja de S. Benigno, encerrando numerosos tumulos notaveis; a casa dos guardas onde ha valiosissimos tapetes, excepcionalmente mal tratados.

Ha ainda a ver as bellas construcções do seculo XV, palacio Rochefort e palacio Chambellanp, egreja de S. João; a de Nossa Senhora, no estylo ogival mais puro; como no da renascença é o palacio de Voguë e a casa das Caryatides, a egreja de S. Miguel; e finalmente, no jardim botanico, mostra-se um choupo que tem a respeitavel idade de cinco seculos.

Fóra da cidade temos a antiga *Chartreuse*, que encerra uma das mais preciosas obras da esculptura franceza, o *poço de Moisés*, (seculo XIV), poço rodeado pelas estatuas de oito prophetas, em tamanho natural.

Mas Dijon não vive só de mostrar aos passeantes as suas preciosidades historicas; as suas escholas superiores são hoje das principaes da França, a sua industria é importantissima, sendo as suas especialidades a mostarda de mesa, afamada em toda a Europa e o *pain d'épice*, gulo-dice de que se abastece todo o paiz e que nenhum viajante deixa de comprar, tal é a quantidade de fabricas que vê por toda a parte e o reclamo que se faz a esse bolo, composto de uma massa de farinha e mel, com pedaços de fructas varias.

Uma outra especialidade culinaria afamada ha hoje em

Dijon, quasi que só conhecida pelos habitantes e pelos frequentadores habituaes d'aquella linha ferrea: — a cozinha do bufete da estação.

Tanta é a fama da boa comida alli, que os hospedeiros protestaram contra a concorrência que o bufete lhes fazia, porque viam as suas mesas vazias — todos os hospedes iam almoçar e jantar no caminho de ferro.

Houve, pois, que isolar o bufete, tornando-o exclusivo para o serviço dos viajantes, isto é, fechando todas as portas para o lado da cidade, só tendo acesso do lado da gare.

Os hospedeiros respiraram, mas em breve viram que a sua conquista na defesa da sua mesa era ephemera. A prisão tem portas facilmente transportaveis: os excursionistas que alli passam, se tem bilhete circulatorio ou outro, com a sua apresentação facilmente entram na gare; se não o tem e estão para partir, compram o bilhete de vespera e da mesma forma entram, e os da cidade tomam, por 10 centimos, um bilhete de gare, e lá vão comer ao bufete.

Realmente por um vintem vale a pena, porque o cozinheiro é bom artista e o serviço primoroso.

Aqui deixamos o reclamo, não por bem do empresario, que nem sabemos quem é, mas para que o leitor que alli passe aproveite esta vantagem, de que só se tem conhecimento no local.

O comboio da 1 hora e meia da tarde é muito comodo para quem vae para Paris, porque sahimos depois d'almoço e chegamos antes do jantar, 6 h. e 8 da tarde, e porque é d'uma grande celeridade de marcha, fazendo os 315 kilometros que nos separam da capital em 4 horas e pouco mais de meia. E isto porque tem algumas subidas em que a velocidade é reduzida a 40; em patamar muitas vezes verificamos que iamos a 105 e 107 kilometros á hora. Uma só paragem em transito, a meio caminho; as outras estações passam-se vertiginosamente, o que talvez desse logar á espantosa catastrophe de Melun, uma d'aquellas, poucos dias depois de por lá termos passado.

O material é extremamente confortavel, todo composto de longas carruagens de corredor, 1.^{as} e 2.^{as}, sendo estas quasi eguaes ás 1.^{as}, só com a differença de cada compartimento admittir 8 passageiros em vez de 6.

Chegados a Paris á tabella, segundo a phrase ferroviaria, não vamos, já o calcula o leitor, tomar os pesados omnibus de hoteis que não os ha em Paris, nem os trens de serviço dos caminhos de ferro. Os fiacres taxímetros vulgares ou os autos são muito preferiveis, lá onde a tarifa é menos de um terço da com que os nossos cocheiros e *chauffeurs* nos exploram, a titulo de explorarem o vehiculo.

A escolha de hotel em Paris nem sempre é facil, porque, embora haja muitos, por vezes, e especialmente na epocha do fim do outomno, em que os excursionistas de toda a Europa recolhem das suas viagens áquelle grandioso centro de attracção e de distracções, a maior parte dos quartos estão tomados e só em pequenos hoteis ou em maus commodos se encontra alojamento.

As indicações sobre hoteis, entre passageiros dos comboios, são como os conselhos sobre doenças.

Um dia, conta-se, um sujeito qualquer quiz provar que em certa cidade todos entendiam de medicina. Deixou-se cahir na rua, deu dois gritos, juntou-se gente que lhe perguntava de que se queixava, e elle respondia que lhe doía alli—e punha a mão no quadril direito.

Não houve um ouvinte que não lhe receitasse um remédio; e se bem que uns lhe diziam que era doença do figado, outros do bazo e outros de differente viscera, demonstrou elle assim que a população da cidade era toda composta de medicos.

Com os hoteis succede, em viagem, a mesma coisa.

Diga-se que não se tem hotel escolhido no ponto para onde se vae, e todos se apressam em nos recommendar um, de todos os preços, de todas as ordens, desde o Ma-

jestic onde se pagam 100 francos por dia, por um quarto, até ao *des Bouchérons* onde uma cama só custa 50 centimos.

D'esta vez escolheramos hotel pela leitura, que é sempre o melhor conselheiro, do Guia do Caminho de Ferro, n'este caso o do P. L. M., onde encontramos o annuncio do *Trianon*, na *Cité-Bergère*, aberto em julho d'este anno, com todos os confortos modernos e preços economicos.

Ora um hotel que abriu dois mezes antes, em edificio proprio e construcção moderna, tem sempre uma vantagem sobre os outros: a probabilidade do publico ainda não ter estragado o que tão recentemente se estreou.

Porque em hoteis, ha que ter em conta que, a não serem os de grande luxo, em que os numerosos creados andam sempre a vigiar a conservação do mobiliario, o asseio dosapparelhos sanitarios, o bom funcionamento de portas, janellas, transparentes, cortinas, persianas, etc. com pouco tempo de uso tudo está estragado, ou pelo menos desafinado, enxovalhado ou partido.

O hospede que, na sua casa, é de extremos cuidados —com a valvula da bacia, em não sujar o tapete, em não manchar os metaes—no hotel de nada se importa: deixa a torneira aberta ou fecha-a com tal força que só com torquez se abre; lança cascas de fructa sobre o tapete; abandona as toalhas humidas nos varões das camas; abotoa as botas pondo o pé sobre os estofos das cadeiras. Isto, quando não faz peor...

O que se lhe dá? Não é seu, elle poucos dias está alli, ninguem vê que foi elle que sujou. Se lh'o disserem, responderá que «já estava», e ainda se zanga.

Ora estes vandalismos tem-se dado menos nos hoteis de recente construcção; por isso os preferimos e escolhemos o *Trianon* em que nos encontrámos muito bem, não só em commodidades e preço, como na amabilidade do dono da casa e seu pessoal.

Aqui fica mais outro reclamo que o interessado nos não pediu nem no-lo agradecerá, porque—repetimo-lo ainda—nada nos interessa que elle tenha muitos ou poucos freguezes, só sim desejamos que quem nos lê e tira d'estas *notas*, colhidas pessoalmente e expostas sem estylo mas com sinceridade, conselho e auxilio para as suas viagens, seguindo-nos o exemplo, encontre bom, comodo e economico alojamento onde lhe indicamos.



O vapor "Lutetia"

Regressou da sua viagem á America do Sul, o primeiro paquete que a «Compagnie de Navigation Sud-Atlantique» lançou na derrota da Europa á America e vice-versa, com passagem pelo porto de Lisboa.

A derrota foi a seguinte: Largada de Buenos-Aires, 26 de novembro ás 10 1/2 h. da manhã; Montevideo, n'esse dia, ás 7 1/2 h. da tarde; partida de Montevideo, a 29, ás 2 da madrugada; chegada ao Rio no dia 1.º de dezembro ás 12 da manhã; partida do Rio em 2 de dezembro ás 2 da madrugada, com rumo a Dakar, onde chegou em 8, ás 11 h., tornando a partir ás 9 da noite, e chegando finalmente a Lisboa, em 12, ás 9 da manhã.

Bateu assim o *record* da velocidade, do Rio a Lisboa, fazendo esta travessia em 10 dias e 7 horas, apesar do desvio da escala, de Dakar, e da demora ali de 9 horas.



Indice do 1.º anno

Como alguns dos nossos assignantes, da primitiva, desejem encadernar a collecção, faltando-lhes o rosto e indice do 1.º volume (1988-1989), resolvemos reeditar estas paginas que pomos á disposição dos nossos assignantes que as desejem.

Da nossa collecção de 26 volumes existe apenas um jogo completo, constituindo um exemplar raro, unico que poderemos ceder a um colleccionador que o deseje.



Sul e Sueste.—Vão muito adeantados os trabalhos da construção da linha do Valle do Sado, estando a terraplenagem da secção entre Alcacer do Sal e Garvão, quasi concluída, indo-se immediatamente proceder ao assentamento da via.

— Ha dias, o Sr. Abecassis, engenheiro sub-director d'estes caminhos de ferro, foi ver o local para a nova estação de Villa Real de Santo Antonio, que ficará junto do Guadiana, para a comunicação com a nova linha de Ayamonte a Huelva.

Tambem o mesmo engenheiro foi ver os trabalhos da construção do ramal de Portimão a Lagos, que vão muito adeantados.

Valle do Vouga.—Estão quasi concluídos os trabalhos da construção d'esta linha, cujo troço de Ribeiradio a Vouzella foi aberto em 30 de novembro.

Conta a Companhia ter o troço de 8 kilometros de Vouzella a S. Pedro do Sul, em circumstancias de ser aberto á exploração até 20 ou 25 do corrente mez, e os restantes 16 kilometros, de S. Pedro á Bodiosa, nos principios de janeiro.

Trabalha-se activamente nas duas pontes sobre o Vouga, no Banho e em S. Pedro, de cuja conclusão depende a dos respectivos troços, devendo a primeira estar já concluída e em termos de se ligar a via dos dois troços contiguos.

São dignos de todo o elogio a rapidez e esmero com que se tem levado a effeito, em pouco mais de um anno, a construção de 80 kilometros de linha, com importantes terraplenagens e obras de arte numerosas, sendo algumas d'ellas muito notaveis.

Moçambique.—Vae em breve ser presente ao governo o relatorio do engenheiro, Sr. Delphim Monteiro, sobre o primeiro troço d'este caminho de ferro, na extensão de 20 kilometros, cujo orçamento é de cerca de 300 contos, incluindo a estação testa da linha.

Os estudos dos troços subsequentes continuam sob a direcção d'aquelle engenheiro, estando já feitos na extensão de 60 kilometros.

A região atravessada é muito fértil e presta-se á cultura do tabaco e outras, em varios pontos já iniciadas.

A construção deve ser facil, não excedendo o custo de 10 contos por kilometro.



Hespanha

Foi approvada a transferencia da concessão do caminho de ferro de Badajoz a Algeciras, realizada pela Companhia «The Algeciras Gibraltar Railway Co Ltd», a favor da Companhia dos Caminhos de ferro Andaluces.

Esta transferencia foi autorizada por ordem do Ministerio do Fomento, em 10 de novembro ultimo, e foi publicada recentemente no orgão official.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de Ferro Portuguezes.— *Obrigações privilegiadas de 1.º grau.*— São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de Janeiro proximo futuro será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1913, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 40 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon *Frs. 7,07*, liquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 40 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon *Frs. 9,45*, liquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 37 da nova folha d'elles, annexa as antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira-Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon *6 Marc. s.*;

— pela apresentação do coupon n.º 36 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon *9 Marc. s.*

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1.º de Janeiro de 1914, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, pelo cambio do dia e com excepção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5.º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 472 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de accordo com os annuncios feitos em cada Paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes.— Lisboa, 8 de Dezembro de 1913. — O presidente da Comissão Executiva, *José Adolpho de Mello Sousa*.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.— Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio de obrigações da serie «Mirandella-Brazanga», a que se procedeu em 10 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 46.896 a 46.900 e 50.976 a 50.980.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie, relativa ao 2.º semestre de 1913 começará no dia 2 de janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 38, 1.º, das onze horas da manhã ás duas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 17 do referido mez e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Dezembro de 1913.

O pequenissimo espaço que ficou para esta secção obriga-nos a resumir quasi á linguagem telegraphica.

Abriu o Parlamento e até hoje tem questionado mas nada resolvido, de importancia, salvo a approvação da lei conservando aos empregados publicos os seus vencimentos accumulados com os 100 escudos de vencimento de deputados. Achamos bom e já estava previsto no rifão «do pão do nosso compadre...».

O decreto chamado «da porta aberta» permitindo pela provincia de Angola o transito de mercadorias para as possessões allemãs, tem levantado protestos vehementes e justificado, a que o Governo respondeu com uma portaria que não satisfaz. A questão continua, e d'ella teremos talvez que occupar-nos de novo.

Mantiveram as *Inscrições* grande movimento durante a quinzena, havendo compradores para este papel, a 40\$40.

Tambem os restantes valores do Estado, foram regularmente procurados, cotando-se *Externo* a 68\$.

Banco de Portugal, com bastante procura, effectuando-se a 157\$50; *Ultramarino* a 101\$80 e *Lisboa & Acores*, a 112\$80.

Phosphoros a 57\$70 e 57\$50; *Caminhos de Ferro*, sem grandes oscillações;

Panificação com bastante negocio, devido, certamente, á proxima assembleia a que nos referimos no boletim anterior, havendo, porém, vendedor a 17\$00, e effectuando 16\$50;

Curso de cambios, comparados

O cambio do Rio sobre Londres ficou em $16\frac{5}{32}$ ou reis 14,854.

| | EM 15 DE DEZEMBRO | | EM 29 DE NOVOBRO | |
|------------------------|----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 44 ¹¹ / ₁₆ | 44 ⁹ / ₁₆ | 44 ³ / ₁₆ | 44 ¹ / ₁₆ |
| " 90 d/v..... | 45 ³ / ₁₆ | — | 44 ¹³ / ₁₆ | — |
| Paris cheque..... | 636 | 638 | 644 | 647 |
| Berlim " | 262 | 2 3 | 265 | 266 |
| Amsterdam cheque | 443 | 445 | 447 | 449 |
| Madrid cheque | 1005 | 1015 | 1005 | 1015 |

DEZEMBRO

| Bolsas e titulos | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 15 | — |
|--|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---|
| Lisboa: Divida Interna 3% assentamento | | — | 40,35 | 40,35 | 40,35 | 40,40 | — | 40,25 | 40,25 | 40,40 | 40,40 | 40,40 | — | 40,5 | — |
| Divida Interna 3 % coupon..... | | — | — | — | 40,65 | 40,10 | 40,10 | 40,20 | 40,10 | — | 40,20 | 40,15 | 40,15 | 40,10 | — |
| " " 4 % 1888, c/premios..... | | — | — | — | — | — | 20,70 | — | 20,70 | — | — | — | 21,70 | — | — |
| " " 4 1/2 % 1888/9..... | | — | c55,40 | c55,40 | c55,50 | — | c55,40 | a55,50 | c58,40 | c55,50 | 55,50 | 55,50 | 55,50 | 55,50 | — |
| " " 4 % 1890..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " 3 % 1905 c/premios..... | | — | 8,95 | — | 8,95 | — | 8,95 | 8,95 | 8,95 | 8,95 | 8,95 | — | — | 8,95 | — |
| " " 4 1/2 % 1905, (C.ºs de F.º Est) | | — | c82,30 | c82,30 | c82,30 | — | c82,30 | — | — | — | — | — | 82,30 | — | — |
| " " 5 % 1909, ob. (C.ºs de F.º Est) | | — | a79,30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " Externa 3 % coupon 1.ª serie..... | | — | 67,70 | 67,70 | 67,80 | 67,90 | 67,90 | 68,00 | 68,20 | 68,20 | 68,20 | 67,50 | 68,20 | 68,10 | — |
| " " 3 % 2.ª serie..... | | — | — | — | — | 70,30 | 70,30 | — | — | — | 70,40 | — | 70,00 | — | — |
| " " 3 % 3.ª serie..... | | — | — | 70,30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 1/2 %..... | | — | 156,50 | 156,70 | 157,00 | 157,20 | — | — | — | 157,40 | 157,50 | — | — | — | — |
| Ações Banco de Portugal..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " Commercial de Lisboa..... | | — | 101,00 | 101,50 | — | 101,50 | — | 101,50 | 101,60 | 101,80 | 101,80 | — | 101,80 | 101,80 | — |
| " " Nacional Ultramarino..... | | — | — | — | 111,00 | — | — | — | — | — | 112,80 | — | — | — | — |
| " " Lisboa & Açores..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " Companhia Cam. F. Port..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " Companhia Nacional..... | | — | — | — | — | — | 69,00 | — | — | — | — | 69,00 | 69,00 | 69,00 | — |
| " " Companhia Tabacos, coupon..... | | — | 68,60 | 69,00 | a69,20 | 57,70 | — | — | — | — | — | 57,60 | 57,60 | 57,50 | — |
| " " Companhia dos Phosphoros, coupon..... | | — | — | 57,30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa..... | | — | — | — | 89,50 | 89,50 | — | 89,50 | — | — | 89,50 | — | 89,50 | — | — |
| " " Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau..... | | — | 65,60 | 65,60 | — | — | — | 65,50 | — | — | — | — | — | 65,50 | — |
| " " Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau..... | | — | 47,60 | 47,50 | 47,50 | 47,50 | — | — | 47,60 | 47,60 | 47,70 | 47,70 | 47,70 | — | — |
| " " Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau..... | | — | 17,40 | — | — | — | 17,45 | 17,40 | — | — | 17,45 | — | — | — | — |
| " " Companhia Nacional coupon 1.ª serie..... | | — | — | — | — | 74,50 | — | — | — | — | — | 66,00 | — | — | — |
| " " Companhia Nacional coupon 2.ª serie..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " prediaes 6 %..... | | — | — | — | 90,00 | — | — | — | — | 90,00 | — | — | — | — | — |
| " " 5 %..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " " 4 1/2 %..... | | — | — | — | — | 74,80 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Paris: 3 % portuguez 1.ª serie..... | | 63 | — | — | — | 63,20 | — | 63,55 | 63,50 | — | 63,50 | 63,50 | 285 | 285 | — |
| Ações Companhia Cam. F. Port..... | | — | — | — | 28 | 28,25 | 28 | — | 27,75 | — | — | — | — | — | — |
| " " Madrid-Caceres-Portugal..... | | 437 | 435 | 437,75 | 438 | 438 | 438 | 440 | 437,50 | 438 | — | — | — | — | — |
| " " Madrid-Zaragoza-Alicante..... | | 301,50 | — | — | 301 | 304 | 305 | 305 | 305 | 306,50 | — | — | — | — | — |
| " " Andaluzes..... | | 302 | 302 | 303 | 302 | 302 | 302 | 302 | 302 | 303 | 306 | 303 | 302 | — | — |
| Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..... | | — | 218 | 218 | 218 | 218 | — | 218 | 219 | 223 | 221 | 221 | — | — | — |
| " " Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 276 | 279 | 276 | — | — |
| " " Companhia da Beira Alta..... | | 159,50 | 159 | — | 160 | 158 | 158,25 | 158 | 158 | 159 | — | 158 | — | — | — |
| " " Madrid-Caceres-Portugal..... | | 62,50 | 62,50 | 62,50 | 62,50 | 62,50 | 62,50 | 62,50 | 62,50 | 63 | 63 | 63 | 63 | — | — |
| Londres: 3 % portuguez..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | 80,37 | — | — | — | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

PRODUCTOS TOTAES

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | | |
|--|------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------|-------------------|-----------|-------------------------|----------|
| | | 1913 | | 1912 | | Diferença em 1913 | 1913 | 1912 | Diferença em 1913 | |
| | | Kil. | Totaes | Kil. | Totaes | | | | | |
| Portuguezas | | | Escudos | | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | |
| Companhia Camil- nhos de ferro Portuguezes...} | Rede geral | 2 Dezembro | 1 073 | 6:401.191\$00 | 1 073 | 6:299.873\$00 | +101.318\$00 | 5.965\$69 | 5.871\$27 | + 94\$42 |
| | Vendas Novas... | " " | 70 | 135.852\$00 | 70 | 136.169\$00 | — 287\$00 | 1.941\$17 | 1.945\$27 | — 4\$10 |
| | Coimbra a Louzã | " " | 29 | 31.190\$00 | 29 | 31.616\$00 | — 426\$00 | 1 075\$51 | 1.090\$20 | — 14\$69 |
| Sul e Sueste..... | 30 Novembro | 681 | 1:864.995\$10 | 681 | 1:884.906\$42 | — 19.911\$32 | 2.738\$61 | 2.767\$85 | — 29\$24 | |
| Minho e Douro | " " | 471 | 1:836.606\$00 | 467 | 1:732.901\$68 | +103.704\$32 | 3.899\$37 | 3.710\$71 | +18 \$66 | |
| Beira Alta | 4 " | 253 | 525.471\$97 | 253 | 497.460\$89 | + 28.011\$08 | 2.076\$96 | 1.966\$24 | +110\$72 | |
| Companhia Nacional | 18 Novembro | 185 | 164.276\$81 | 185 | 159.337\$35 | + 4.939\$46 | 887\$98 | 861\$28 | + 26\$70 | |
| Guimarães | 30 Setembro | 56 | 116.296\$35 | 56 | 111.556\$01 | + 4.740\$34 | 2.076\$72 | 1.992\$07 | + 84\$65 | |
| Porto á Pova e Famalicão | " " | 64 | 132.551\$99 | 64 | 126.699\$44 | + 5.852\$55 | 2.071\$12 | 1.979\$97 | + 91\$45 | |
| Hespanholas | | | Pesetas | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | |
| Norte de Hespanha..... | 20 Novembro | 3.681 | 137.379.037 | 3.681 | 132.817.363 | + 4.561.674 | 37.321 | 36.081 | + 1\$210 | |
| Madrid-Zaragoza-Alicante..... | " " | 3.664 | 118.385.759 | 3.664 | 115.687.130 | + 2.698.630 | 32.310 | 31.573 | + 737 | |
| Andaluzes..... | " " | 1.083 | 24.793.627 | 1.083 | 25.425.892 | — 632.265 | 22.893 | 23.477 | — 584 | |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp. | 30 " | 777 | 9.417.010 | 777 | 9.500.428 | — 83.418 | 12.119 | 12.227 | — 108 | |
| Lorca a Baza e Aguilas..... | 6 Dezembro | 168 | 4.021.980 | 168 | 3.584.055 | + 437.925 | 23.940 | 21.333 | + 2.607 | |



Locomotivas gigantes

São sem duvida gigantescas as locomotivas mandadas recentemente construir pela Companhia americana dos caminhos de ferro de Atchinson, Topeka e Santa-Fé, que tem nada menos de 37 metros de comprimento, o peso de 280 toneladas, e 24 rodas das quaes 20 motoras. O tender tem seis rodas e capacidade para 55 metros cubicos de agua e para 18 metros cubicos de carvão. Tres d'estas machinas fazem serviço nas montanhas do Arizona, arrastando comboios de mercadorias de 2.000 toneladas.

Os Francezes são, depois dos Americanos, os primeiros constructores d'estes colossos.

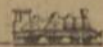
Os caminhos de ferro do Estado francez apresentaram, na exposição de Gand, uma locomotiva de expresso, n.º 230.784, com sobre-aquecimento, simples expansão, 4 cylindros e 5 eixos, sendo tres geminados, com as rodas emparelhadas de 2 metros de diametro. A força d'esta locomotiva é de 1.200 cavallos; o seu peso em marcha é de 71 toneladas. Acompanha-a um tender n.º 22.006 com o aparelho Ramsbottom, que permite o enchimento, em marcha, da caixa d'agua.

O mesmo Estado francez expoz tambem uma machina da serie 3.200, construida em Epernay, cujo typo está de ha muito em circulação na rede, e um desenho da locomotiva *Lorraine* de simples expansão, sobre-aquecedor de poleiro de esquldo do systema Mestre, com 10 rodas geminadas e 2 bogies.

A P.-L.-M. expoz á admiração do publico uma das suas poderosas machinas do typo *Pacifico*, transformada em *compound* com quatro cylindros e sobre-aquecimento; as rodas centraes tem 2 metros de diametro; a locomotiva pesa 93 toneladas em situação media de marcha; o tender, construido este anno, contem 28 metros cubicos de agua e 5 toneladas de carvão.

Da «Orleans», havia uma *Decapod* n.º 6.070, com 5 eixos geminados e o peso de 77 toneladas; a característica d'este typo está na forma especial dada á fornalha, que possui uma camara de combustão de consideravel volume.

A Companhia do Norte francez expoz duas locomotivas: uma *Compound* com sobre-aquecimento, de 4 eixos geminados com rodas motoras de 1^m,55, destinada ao reboque de comboios de hulha em rampas de 8 ^m/_m. A outra é tambem uma *Compound* de 3 eixos geminados e rodas de 1^m,75, do modelo que figurou na exposição de Bruxellas de 1910; mas a machina exposta em Gand está munida do sobre-aquecedor Schmidt, o que permittiu a substituição do tender de 23 toneladas por outro de 17, resultado devido á economia da agua.



A segurança nos caminhos de ferro

Muito curiosa a estatística publicada em França, pelo «Génie Civil», a proposito do desastre de Melun. Vê-se que o caminho de ferro é muito menos mortífero do que os meios de transporte de outr'ora. De 1845 a 1855, as diligencias francezas percorreram 73.703.000 kilometros e transportaram 3.679.800 passageiros, dos quaes 11 foram mortos e 124 feridos, ou seja, para 100 milhões de passageiros, 299 mortos e 3.369 feridos. De 1837 a 1875, os caminhos de ferro francezes transportaram perto de 2 bilhões de passageiros, 1.781.403.687, e o numero dos mortos e dos feridos foi, durante este periodo, para 100 milhões de passageiros: 19 mortos e 175 feridos.

Um pouco mais tarde, de 1885 a 1894, as medidas de segurança dos caminhos de ferro melhoraram. O numero dos viajantes attinge 2.557.040.664, dos quaes 89 mortos e 1.772 feridos por desastre. Para 100 milhões de passageiros já não se contam senão 3,4 mortos e 70 feridos. Depois, a segurança vae sempre augmentando. No anno de

1906, não houve, de facto, sempre para 100 milhões de passageiros, senão 1,63 mortos e 57 feridos.

N'uma outra estatística verifica-se que, só na cidade de Paris, os automoveis e outros vehiculos matam e ferem mais gente do que todos os caminhos de ferro francezes juntos.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha do Guadiana

Secção de Evora a Reguengos

No dia 30 do corrente mez, pelas quinze horas, na sede da secção de construcção, em Evora. Rua de Avis, n.º 5, e perante o chefe da mesma secção, se ha-de proceder á arrematação da empreitada B, de construcção de terraplenagens e obras de arte, comprehendida no lanco de Montoito a Reguengos, da secção de Evora a Reguengos, da linha do Guadiana.

A base da licitação é de 11.777\$27 e o deposito provisorio é de 294\$44. Este pôde ser feito até as quatorze horas do dia da arrematação, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado ou na estação de Evora.

O concorrente a quem a adjudicação fór feita, reforçará o seu deposito provisorio 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 Construcção e Estudos, Rua de S. Mamede, 83, ao Caldas, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da secção em Evora, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de artigos de drogaria

No dia 6 de Janeiro de 1914 ás treze horas da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção, o deposito provisorio de trinta escudos e cincoenta centavos ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fór adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã; e nas Secretarias do Minho e Douro e Sul e Sueste, sómente as condições e caderno de encargos, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e objectos abandonados

Em 17 de dezembro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 17 d'outubro de 1913, bem como d'outros volumes não reclamados.

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

N.º 5.492 de Pedras Salgadas a Lisboa-R., 2 pneumaticos com 20 kilos a Arthur da Silva; 48 721 de Coimbra a Miranda do Corvo, 1 mala de roupa com 24 kilos a Manuel Luiz Henriques; 1 781 de Santa Eulalia a Porto-Campanhã, 2 vagões de palha prensada com 19.410 kilos (1) a Joaquim Carneiro; 12.426 de Guarda a Lisboa-R., 1 fardo de cobertores com 60 kilos a Francisco Pinto Balsemão; 82.385 de Gaia a Caxarias, 54 feixes de ferro com 1.362 kilos a Francisco das Neves Pinhão; 32.771 de Alcantara-Terra a Alpedrinha, 2 toros de ebano com 81 kilos a Antonio dos Santos Pinto; 529 de Torre das Vargens a Torres Novas, 1 vagão de pa

lha com 9.250 kilos (2) a João Carreira Carvalho; 639 de Alvito a Estarreja, 2 vagões de palha com 13.140 kilos (2) a E. Rosario; 4.449 de S. Mamede a Caes do Rego, 1 vagão de tijolo com 10.400 (2) a Antonio Sousa; Barca da Amieira, uma porção de toros, com 2.000 kilos.

(1) Esta remessa será vendida em leilão em Villa Nova de Gaia no dia 17 de dezembro de 1913.

(2) Estas remessas serão vendidas em leilão nas estações de destino no dia 17 de dezembro de 1913.

Venda d'agua e fructas nas estações durante o anno de 1914

Até ao dia 20 de dezembro corrente, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida ao Engenheiro em Chefe da Exploração, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda de agua e fructas nas estações e apeadeiros abaixo indicados:

Chellas, Braço de Prata, Oliveas, Sacavem, Povia, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Morgado, Muge, Marinhaes, Agolada, Coruche, Quinta Grande, S. Torquato, Lavre, Canha, Vidigal, Sant'Anna, Valle de Santarem, Valle de Figueira, Matto Miranda, Torres Novas, Amarosa, Paialvo, Chão de Macãs, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, V. N. d'Angos, Formosella, Pereira, Taveiro, Coimbra-B, Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofores, Oliveira do Bairro, Cacia, Quintas, Estarreja, Avanca, Ovar, Estoril, Espinho, Granja, Valladares, General Torres, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, P. nte de Sôr, Changa, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Peso, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Sete Rios, S. Domingos, Cruz da Pedra, Bemfica, Buraca, Amadora, Queluz, Barcarena, Carem, Mercês, Cintra, Sabugo, Pedra Furada, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Rona, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Lourical, Telhada, Verride, Lares, Santo Aleixo, Alcantara-T, Alcantara-M, Junqueira, Belem, Bom Sucesso, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carcavellos, Parede, Cae Agua, S. João Estoril, Estoril, Monte Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca d'Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardosa, Castello Novo, Alpedrinha, Valle de Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Alcaria, Tortosendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespera, Sabugal, Carvalhosas, Ceira, Tremoa, Almalaguez, Miranda do Corvo, Padrão e Louzã.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º—No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte: *Proposta para a venda d'agua e fructas.*

2.º—As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno desde 1 de Janeiro até 31 de dezembro de 1914, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fora d'estas condições.

3.º—As demais condições estão patentes na Secretaria da Exploração em Lisboa, e nas estações acima indicadas.

Fornecimento d'oleados

No dia 22 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'oleados.

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 escriptorios da Companhia, 18 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.

Venda de estrume e lixo produzidos pela limpeza dos vagões que conduzem gado para o mercado do Campo Pequeno, e das linhas das estações de Lisboa-P e Alcantara Terra.

Até ao dia 31 de Dezembro de 1913, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas á Direcção Geral em Lisboa, estação de Santa Apolonia.

No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte: *Proposta para a compra do estrume e lixo da estação de Lisboa-P, no anno de 1914.*

Os proponentes deverão estipular claramente o preço offerecido por tonelada e terão de fazer a declaração de se conformarem com as bases abaixo designadas. Todas as propostas que não satisficam as condições acima indicadas e que se não conformem com as bases referidas, serão consideradas nullas.

As bases são as seguintes:

1.ª—O concessionario obriga-se a fazer a descarga dos vagões com lixo por sua conta n'uma estação das da rede d'esta Companhia, no proprio dia em que os vagões chegarem á mesma estação sendo a carga e transporte por conta da Companhia.

2.ª—Se a descarga se não fizer no prazo regulamentar os vagões ficarão vencendo estacionamento por conta do concessionario.

3.ª—A expedição dos vagões com lixo far-se-ha periodicamente, isto é, á medida que vão estando carregados, pelos comboios de mercadorias que a Companhia entender, recebendo o concessionario aviso da estação expedidora do seguimento de cada vagão, o qual servirá de recibo para poder effectuar a sua descarga na estação de destino, mediante a sua apresentação ao chefe respectivo.

4.ª—O pagamento será feito na estação de destino antes de effectuar a descarga.

5.ª—A descarga do estrume e lixo só se poderá effectuar n'uma unica estação, tendo motivo de preferencia em egualdade de importancias offerecidas por dois ou mais concorrentes, o que sujeitando-se ás demais condições, peça para a entrega dos vagões ser effectuada n'uma estação da rede da Companhia que mais proxima fique de Lisboa-P.

6.ª—Fica prejudicada a condição antecedente se houver algum concorrente que offereça egual importancia e que receba os vagões com estrume e lixo na propria estação de Lisboa-P.

Arrendamento e exploração da pedreira do «Monsanto» situada ao kilometro 1,600 da linha de Alcantara a Cintra

No dia 5 de janeiro proximo futuro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, serão recebidas propostas em carta fechada para arrendamento e exploração, pelo periodo de 3 annos, da pedreira do «Monsanto» situada ao kilometro 1.600 da linha de Alcantara a Cintra.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto: *Proposta para o arrendamento e exploração da pedreira do «Monsanto».*

A planta e as condições do arrendamento estão patentes na Repartição Central de Via e Obras, na estação de Santa Apolonia, e no escriptorio da 9.ª Secção de Via e Obras na estação de Alcantara-Terra.

Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de barris usados

Esta Companhia recebe propostas até o dia 24 do corrente mez, para a venda dos barris usados, que, durante o anno de 1914, utilizar no transporte de oleos. A sua capacidade varia entre 170 e 200 kilos.

O adjudicatario fará na Thesouraria da Companhia, em Figueira da Foz, um deposito de 10 escudos, que lhe será restituído findo aquel e prazo.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda, se o maior preço offerecido lhe não convier.

Dirigir as propostas ao Director da Exploração em Figueira da Foz.

Caminhos de Ferro de Salamanca a Fronteira de Portugal

Concurso para a adjudicação do fornecimento de vinte mil travessas de pinho em branco

Faz-se publico que, até ás 2 horas da tarde do dia 27 de dezembro proximo, se recebem, nos escriptorios da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, Cordoaria Velha, n.º 57, Porto, propostas, em carta fechada, para o fornecimento de 20.000 travessas de pinho em branco, segundo as condições estabelecidas no caderno de encargos, que se achá patente todos os dias uteis desde as 10 ás 15 horas n'aquelles escriptorios.

Para poder ser admittido a apresentar proposta, tem o concorrente de fazer na Thesouraria d'aquella Companhia o deposito provisorio de 100 escudos.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, tem que reforçar o deposito provisorio até á importancia de 300 escudos, segundo a base 9.ª.

As propostas devem ser entregues em carta fechada e lacrada, com a designação externa: «Fornecimento de travessas».

FREIOS DE VACUO

Gebrüder Hardy, desejam vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhes foi concedido pela patente N.º 6.976, para «cylindro de freio de vacuo».

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, 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.—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas.—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits a ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Esteliez.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|--------|-----------|--------|
| Lisboa-R. | Cintra | Lisboa-R. | Cintra |
| 7 16 | 8 45 | 5 30 | 6 37 |
| 8 37 | 9 46 | 7 5 | 8 6 |
| 10 5 | 11 11 | 7 55 | 8 58 |
| 12 25 | 1 1 | 8 28 | 9 9 |
| 12 58 | 2 5 | 9 23 | 10 26 |
| 3 | 4 9 | 11 21 | 12 18 |
| b 5 16 | 5 58 | 1 18 | 2 22 |
| 5 33 | 6 46 | 3 25 | 4 28 |
| 6 35 | 7 14 | b 4 14 | 4 53 |
| 7 16 | 8 22 | 5 25 | 6 20 |
| 9 8 | 10 19 | b 6 27 | 7 7 |
| 10 24 | 11 33 | 7 28 | 8 29 |
| 11 53 | 12 55 | 9 12 | 10 10 |
| 1 | 2 10 | 11 13 | 12 15 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|--------|-----------|--------|
| Lisboa-R. | Queluz | Lisboa-R. | Queluz |
| 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 a

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|---------|----------|---------|
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | Cascaes |
| 6 | 7 8 | 5 24 | 6 30 |
| d 7 15 | 8 6 | 6 25 | 7 31 |
| d 7 45 | 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 | 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 36 |
| 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 5 6 | a 6 | 6 36 |
| d 5 45 | g 6 36 | d 6 20 | 7 7 |
| d 6 15 | 7 6 | d 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 |
| d 10 5 | 10 58 | h 10 43 | 11 45 |
| h 10 35 | 11 35 | 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 | — | — |
| d 12 50 | 1 40 | — | — |
| 12 55 | 2 2 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|----------|----------|----------|
| C. Sodré | P. Areos | C. Sodré | P. Areos |
| 6 50 | 7 21 | 7 55 | 8 30 |
| 7 50 | 8 26 | 8 55 | 9 30 |
| 8 43 | 9 16 | 9 25 | 9 55 |
| 9 19 | 9 49 | 10 15 | 10 50 |
| 10 23 | 10 56 | 11 5 | 11 35 |
| 12 40 | 1 16 | 2 50 | 3 25 |
| h 3 5 | 3 35 | g 3 45 | 4 15 |
| g 4 30 | 5 6 | 5 20 | 5 55 |
| g 5 20 | 5 51 | g 6 | 6 30 |
| g 5 50 | 6 21 | g 6 30 | 7 |
| 6 19 | 6 49 | 7 5 | 7 35 |
| g 6 43 | 7 21 | 8 | 8 30 |
| h 7 20 | 7 50 | h 9 45 | 10 15 |
| 7 49 | 8 19 | g 11 15 | 11 35 |
| h 8 57 | 9 21 | — | — |
| 10 8 | 10 44 | — | — |

Mais os de Cascaes

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Lisboa-R. | V. Franca | Lisboa-R. | V. Franca |
| 6 46 | 8 | 5 42 | 7 5 |
| 10 13 | 11 31 | 6 55 | 8 23 |
| 1 44 | 3 6 | 8 25 | 9 45 |
| a 5 8 | 6 7 | 11 47 | 1 11 |
| 5 42 | 7 4 | 3 19 | 4 45 |
| 10 36 | 11 56 | 9 | 10 24 |
| 1 18 | 2 36 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|---------|-----------|---------|
| Lisboa-R. | Sacavem | Lisboa-R. | Sacavem |
| 6 46 | 7 27 | 6 20 | 7 5 |
| 8 50 | 9 33 | 7 37 | 8 23 |
| 10 13 | 10 58 | 9 1 | 9 45 |
| 11 45 | 12 28 | 10 43 | 11 27 |
| 12 45 | 1 29 | 12 28 | 1 11 |
| 1 44 | 2 32 | 1 25 | 2 11 |
| 2 52 | 3 36 | 2 45 | 3 29 |
| 4 5 | 4 48 | 4 2 | 4 45 |
| a 5 8 | 5 40 | 5 8 | 5 54 |
| a 5 42 | 6 30 | 6 42 | 7 29 |
| 7 8 | 7 45 | 7 57 | 8 37 |
| 7 47 | 8 28 | 8 50 | 9 34 |
| 9 | 9 40 | 9 41 | 10 24 |
| 10 36 | 11 22 | 10 42 | 11 26 |
| 11 35 | 12 16 | a 11 56 | 12 25 |
| 1 18 | 2 3 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|----------|-----------|----------|
| Lisboa-P. | E. Prata | Lisboa-P. | E. Prata |
| g 7 35 | 7 45 | g 6 40 | 6 50 |
| g 5 10 | 5 21 | g 9 25 | 9 33 |
| — | — | g 5 40 | 5 50 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Lisboa-P. | V. Franca | Lisboa-P. | V. Franca |
| 6 56 | 8 7 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|-------|-----------|-------|
| Lisboa-R. | Porto | Lisboa-R. | Porto |
| a 8 30 | 2 17 | 7 4 | 6 8 |
| 9 25 | 9 3 | a 8 35 | 2 31 |
| 11 36 | 11 41 | a 3 48 | 1 13 |
| a 6 55 | 12 32 | a 5 54 | 11 53 |
| c 6 56 | 1 15 | 7 57 | 6 25 |
| 9 35 | 7 56 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|------------|-----------|------------|
| Lisboa R | Pampilhosa | Lisboa R. | Pampilhosa |
| a 11 30 | 2 45 | a 7 8 | de Paris |
| a Paris | 8 54 | 12 16 | 10 52 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|---------|-----------|---------|
| Lisboa-R. | Entrone | Lisboa-R. | Entrone |
| 7 25 | 11 28 | 7 20 | 11 5 |
| 8 5 | 11 38 | 4 55 | 8 17 |
| — | — | 11 40 | 5 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|----------|-----------|----------|
| Lisboa-R. | Santarem | Lisboa-R. | Santarem |
| 5 8 | 7 20 | 10 5 | 12 25 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|------------|------------|----------|
| Entrone. | Pampilhosa | Alfarellos | Entrone. |
| 3 22 | 3 59 | 9 32 | 12 30 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|-------|----------|-------|
| Figueira | Porto | Figueira | Porto |
| 7 20 | 12 58 | 11 29 | 5 12 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|---------|----------|---------|
| Figueira | Coimbra | Figueira | Coimbra |
| 2 | 3 50 | 7 22 | 9 4 |
| n 6 30 | 8 15 | 11 8 | 12 47 |
| 7 20 | 9 12 | 3 | 5 12 |
| a 10 20 | 12 9 | 4 50 | 6 44 |
| 11 25 | 1 3 | 7 30 | 9 41 |
| 2 5 | 4 45 | 11 39 | 1 34 |
| 5 40 | 8 17 | — | — |
| a 8 33 | 10 25 | — | — |
| 10 50 | 12 20 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|---------|-------|---------|-------|
| Coimbra | Louza | Coimbra | Louza |
| 5 25 | 6 54 | 7 10 | 8 39 |
| 12 20 | 1 43 | 2 50 | 4 7 |
| 4 48 | 6 3 | 6 18 | 7 27 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|------------|----------|------------|
| Figueira | Alfarellos | Figueira | Alfarellos |
| 2 | 2 37 | 3 10 | 4 1 |
| 10 20 | 10 55 | 12 9 | 12 47 |
| 7 40 | 8 14 | 8 36 | 9 41 |
| 8 33 | 9 40 | 10 10 | 10 50 |
| — | — | 12 55 | 1 34 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|---------------------------|------|------|------|
| Mais os para e de Coimbra | — | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|----------|-----------|----------|
| Lisboa-R. | Figueira | Lisboa-R. | Figueira |
| 8 10 | 3 5 | 3 5 | 12 |
| 4 15 | 12 44 | 5 40 | 12 35 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|--------|-----------|--------|
| Lisboa R | Caldas | Lisboa-R. | Caldas |
| 7 55 | 1 | 1 25 | 6 9 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|--------|------------|--------|------------|
| Lisboa | T. Ve. ras | Lisboa | T. Ve. ras |
| 5 54 | 8 44 | 6 55 | 10 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-------|--------|-------|--------|
| Porto | Aveiro | Porto | Aveiro |
| 7 4 | 9 10 | 6 5 | 8 35 |
| 10 17 | 12 47 | 11 8 | 12 58 |
| 11 29 | 1 21 | 11 27 | 1 58 |
| 2 24 | 4 51 | 7 10 | 9 36 |
| 6 56 | 9 25 | 9 39 | 11 46 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------------------|------|------|------|
| Mais os da Figueira. | — | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-------|------|-------|------|
| Porto | Ovar | Porto | Ovar |
| 5 50 | 7 18 | 5 20 | 7 2 |
| 4 14 | 5 44 | 8 | 9 38 |
| 12 17 | 1 53 | 6 14 | 7 46 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------------------------|------|------|------|
| Mais os de Aveiro e Norte. | — | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|--------|---------|-------|---------|
| Porto | Espinho | Porto | Espinho |
| 8 58 | 9 50 | 9 43 | 10 40 |
| 12 41 | 1 33 | 10 40 | 11 41 |
| h 1 58 | 2 53 | 4 2 | 5 9 |
| g 5 21 | 6 53 | 9 30 | 10 50 |
| 9 50 | 10 43 | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------------------------------|------|------|------|
| Mais os de Ovar, Aveiro e Norte. | — | — | — |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|-------------|-----------|-------------|
| Lisboa-R. | Val. d'Ale. | Lisboa-R. | Val. d'Ale. |
| 11 36 | 7 10 | 7 50 | de Mad |
| a Mad. | 9 5 | 8 30 | 6 17 |
| a 5 2 | 10 10 | a 11 59 | d. Mad. |
| a Mad | 8 17 | a 9 48 | t 2 45 |
| 8 5 | 8 | 5 30 | 1 13 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|---------|-----------|---------|
| Lisboa-R. | Badajoz | Lisboa-R. | Badajoz |
| 11 36 | 10 14 | 6 45 | 2 31 |
| a 5 2 | 12 10 | 6 45 | 6 17 |
| 8 5 | 7 40 | 6 24 | 1 13 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|-------------|----------|-------------|
| Entrone. | T. das Var. | Entrone. | T. das Var. |
| 6 44 | 11 35 | 7 9 | 12 43 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-----------|--------|-----------|--------|
| Lisboa-R. | Guarda | Lisboa-R. | Guarda |
| 11 36 | 11 50 | 4 55 | 6 17 |
| 8 5 | 10 2 | 5 43 | 11 53 |
| 9 35 | — | 3 43 | 1 13 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|---------|--------|---------|--------|
| Entrone | Guarda | Entrone | Guarda |
| 5 | 9 56 | 5 43 | 9 5 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|-------|--------------|-------|--------------|
| Setil | Vendas Novas | Setil | Vendas Novas |
| 5 40 | 9 30 | 6 20 | 8 36 |
| 9 16 | 11 4 | 12 7 | 2 4 |
| 6 45 | 10 21 | 7 32 | 9 42 |

BEIRA ALTA

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|------------|----------|------------|
| Figueira | Pampilhosa | Figueira | Pampilhosa |
| 7 40 | 9 46 | 4 30 | 6 37 |
| 2 50 | 4 54 | 10 50 | 12 53 |
| 8 10 | 10 5 | 5 30 | 7 34 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|----------|----------|----------|
| Pampilh. | F. Onoro | Pampilh. | F. Onoro |
| 10 40 | 4 58 | 2 15 | 9 25 |
| a 2 52 | 7 55 | 10 6 | 5 |
| 11 15 | 6 38 | a 2 26 | 6 58 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|--------|----------|--------|
| Pampilh. | Guarda | Pampilh. | Guarda |
| 5 | 12 54 | 4 | 10 |

| PART | CHEG | PART | CHEG |
|----------|-----------|----------|-----------|
| Pampilh. | St. Comb. | Pampilh. | St. Comb. |
| 12 40 | 2 10 | 6 20 | 7 35</ |

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio—Lisboa

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

Aviso ao Publico

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

TRANSPORTE DE FRUTAS VERDES

A partir de 15 de Dezembro de 1913 é ampliada ás estações de Gouveia, Fornos e Celorico, a serie 21.^a da tarifa especial combinada N. B. n.º 6 de pequena velocidade para os transportes de frutas verdes que se effectuarem por expedições do minimo de 50 quilos ou pagando como tal, entre aquelas estações e as de Lisboa-Cais dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar, Vendas Novas, Carregado, Cascais e Cacem pelos preços seguintes:

| Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa | Lisboa P. e Vendas Novas | | | Carregado | | | Alcantara-Terra ou Mar | | | Cascais | | | Cacem | | |
|---|-----------------------------|-------|-------|-----------|-------|-------|---------------------------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | B. A. | C. P. | Total | B. A. | C. P. | Total | B. A. | C. P. | Total | B. A. | C. P. | Total | B. A. | C. P. | Total |
| Gouveia..... | 2\$01 | | 6\$46 | 2\$24 | | 6\$50 | 1\$94 | | 6\$46 | 2\$02 | | 7\$07 | 1\$98 | | 6\$46 |
| Fornos | 2\$15 | 4\$45 | 6\$60 | 2\$40 | 4\$26 | 6\$66 | 2\$07 | 4\$52 | 6\$59 | 2\$16 | 5\$05 | 7\$21 | 2\$11 | 4\$48 | 6\$59 |
| Celorico..... | 2\$44 | | 6\$89 | 2\$72 | | 6\$98 | 2\$34 | | 6\$86 | 2\$44 | | 7\$49 | 2\$39 | | 6\$87 |

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso ficam em vigor as condições da referida tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, bem como as suas alterações e ampliações.

Lisboa, 5 de Dezembro de 1913.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.280

Exploração-Serviço do Trafego
Expediente n.º 500

950 exemplares