

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

FUNDADA

EM

1888



DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAES DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem 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)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 — S. LUIZ, ESTADOS UNIDOS, 1904

Proprietario-Director — L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Engenheiro-Consultor — Antonio Carrasco Bossa, Sub-Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

REDACTORES:

Caminhos de Ferro — J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca a Fronteira. — Alberto de Oliveira, General de Divisão. — Raul Esteves, capitão d'Engenharia, adjuncto da Inspeção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro.

Engenharia em geral, Commercio e Industria — José Maria Mello de Mattos, engenheiro,
Chefe da repartição da Propriedade Industrial

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Secretario da Redacção — Alexandre Fontes, capitão d'infantaria

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

27.º ANNO — 1914

Redacção, Administração e Typographia

48, Rua Nova da Trindade, 1.º — LISBOA

Telephone n.º 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORTUGAL E COLONIAS, Anno 2\$50 (2\$500 rs.) — SEMESTRE 1\$40 (1\$400 rs.)

Allemanha.....	14,40 marcos	Inglaterra.....	£ 0-14-6
Austria.....	7,20 florins	Estados-Unidos.....	3,50 dollars
Belgica.....	18 francos	França.....	18 francos
Brasil (moeda fraca).....	12\$000 reis	Italia.....	18 liras
China.....	2,5 taeis	Japão.....	7,8 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia.....	13 kronas	Russia.....	8 rublos
Hespanha.....	18 pesetas	Suiça.....	14,60 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples \$12 cent. (120 rs.)
atrazado, o duplo, annexos \$01 cent. (10 rs.) por folha

Anuncios

	Anno ou 24 n.ºs	Semestre ou 12 n.ºs
Pagina.....	60 esc.	40 esc.
Meia pagina.....	40 »	25 »
Quarto de pagina.....	25 »	13 »
Oitavo de pagina.....	13 »	7 »

ARTIGOS E SECÇÕES DO 27.º ANNO—1914

Aeronautica (A) na guerra.....	311	204, 220, 268, 284, 300, 316, 331, 348, 364 e.....	380	Industria (A) mineira e a siderurgia na Alemanha, por <i>Mello de Mattos</i>	291
Aeroplanos blindados.....	183	Charrua (A) automovel «Stock» (ill.)	201	Influencia do transiberiano no desenvolvimento das povoações.....	183
Agenda do Viajante , ultimas paginas de todos os numeros.....		Chronicas internacionaes, por <i>Mello de Mattos</i>	274	Injector d'ar nos cylindros dos automoveis.....	139
Alguns livros, por <i>Mello de Mattos</i> , 66, 131 e.....	244	Classe operaria, por <i>Mello de Mattos</i>	84	Ligações ferro-viarias, por <i>Pimentel Sarmento</i>	164
Altitudes das linhas ferreas.....	75	Colchão para augmentar a resistencia á penetração.....	378	Ligações ferro-viarias de Leixões, por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illust.).....	145
Anno novo.....	1	Comboio hospitalar de luxo, na frente da batalha.....	375	Ligações franco-hespanholas, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	70
Aproveitam (Os que) com a guerra	354	Comboio (O) de luxo Lloyd-Riviera-Express.....	35	Ligações internacionaes do Porto, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 113 e	133
Arbitragem commercial.....	38	Commodidades para passageiros ..	313	Linha (A) ferrea transadina, por <i>Mello de Mattos</i>	4
Argentina (Na).....	137	Companhia Através d'Africa—Relatorio do Conselho de Administração, 78, 95, 110 e.....	126	Linha (A) de Penafiel á Lixa, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	279
Arrematações , 15, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 127, 143, 159, 175, 207, 239, 255, 283, 300, 315, 330, 347, 366 e	382	Companhia da Beira Alta—Relatorio do Conselho de Administração—171, 175, 191, 206, 223, 238, 254 e.....	267	Linha de Portalegre, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 81 e.....	106
Arsenal (O) da Marinha e a linha marginal, (illust.) por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 225	Companhia do Caminho de ferro de Benguella—Relatorio de 1913	187	Luvas electricas para automobilistas.....	186
Ascensores para barcos em Niederlinow.....	362	Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes—Relatorio do Conselho de Administração, 171, 186; 174, 190, 206, 222, 238, 254, 266, 283, 299, 315, 329, 346, 366 e.....	378	Linhas estrangeiras : 15, 46, 59, 78, 91, 110, 126, 142, 158, 171, 190, 206, 222, 238, 252, 269, 299, 329, 346 e.....	363
Attentados ferro-viarios.....	75	Companhia Carris, 220, 233, 249, 253	377	Linhas portuguezas : 11, 30, 46, 59, 75, 91, 110, 123, 142, 158, 170, 190, 203, 222, 236, 251, 284, 299, 314, 329, 343, 363 e.....	379
Bairro (O) «Europa».....	55	Companhias hespanholas—Relatorios	187	Maior e menor cotação mensal e annual, em 1913.....	30
Balanco annual, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	1	Companhia Nacional.....	106	Marinha mercante, por <i>G. M.</i>	323
Bibliographia :		Concurso a premio.....	218	Material de caminhos de ferro na exposição de Gand.....	10
«Almanach Bertrand».....	328	Confetteria Maritima.....	119	Mobilização (A) dos ferro viarios em Hespanha.....	362
«Anuario Commercial de Portugal».....	56	Considerações sobre a escolha da corrente nos Caminhos de ferro electricos, por <i>Bernardo Costa</i> , 264, (illust.).....	276	Mobilização (A) dos ferro-viarios em Portugal, por <i>R. E.</i>	372
«A Publicidade».....	328	Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 317, 333, 349, 365 e	381	Modernas (As) maravilhas do mundo, por <i>A. F.</i>	39
«Diario da Manhã».....	95	Custo (O) do canal do Panamá.....	10	Musica a metros ou a kilovattes, por <i>Mello de Mattos</i>	99
«Diario de Noticias».....	8	Depois da guerra, por <i>Mello de Mattos</i>	307	Naphtalina (A) nos motores de explosão.....	119
«Estoril—Estação climaterica, thermal e esportiva».....	174	Desastres nos caminhos de ferro...	79	Necrologia :	
«Historia da Medicina em Port.».....	151	Dois congressos projectados apenas, por <i>Mello de Mattos</i>	260	Alberto d'Oliveira (General).....	356
«In Memoriam».....	107	Economia (A) de combustivel nas locomotivas do Northern Pacific, por <i>Mello de Mattos</i> , 179, 195 e...	211	Horacio Jauncey.....	378
«Instrução Commercial Superior»	56	Electricidade (A) na atmospheria...	382	Raul Mesnier.....	217
«Nova carta chorographica de Portugal».....	281	Electrificação (A) dos caminhos de ferro.....	251	Níveis (Os) da vida, por <i>Mello de Mattos</i>	51
«Os vinhos portuguezes na Argentina, em 1912».....	143	Electrificação das vias ferreas.....	329	Notas de viagem :	
«Pombos correios».....	157	Emissões ferroviarias nos Estados-Unidos.....	236	IV—Paris e os seus melhoramentos.....	9
Bocage Lima.....	15	Engenheiro Santos Viegas.....	169	(Vide «Viagens Caseiras»)	
Boletim Commercial e Financeiro :		Entroncamento a Gouveia.....	87	Nova (A) estação terminus da rede central da Argentina.....	23
12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 301, 316, 332, 348, 364 e	380	Eschola preparatoria á Eschola superior de aeronautica.....	11	Novas (As) carruagens da Companhia da Beira Alta, (illust.).....	183
Brindes e calendarios, 23 e.....	69	Estatistica de 1912 das linhas do Sul e Sueste, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 33 e.....	♦ 49	Novo (Um) canal interoceânico no Nicaragua.....	341
Caixa (A) de aposentações dos Caminhos de ferro do Estado, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 289	Estudos technicos.....	203	Novo (O) horario, 197 e.....	215
Camara (A) e os automoveis, 310, 324 e.....	342	Exposição de S. Francisco da California.....	358	Novo horario do Minho e Douro.....	181
Caminho de ferro aereo de 120 kilometros.....	298	Ferias (As) de Paschoa na «Côte d'Argent».....	89	Novo imposto.....	169
Caminho (O) de ferro de Benguella, em 1913, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 241	Finanças brasileiras.....	139	Novo (O) Paris, por <i>Mello de Mattos</i> , 19 e.....	36
Caminho de ferro do Congo.....	219	Futura (A) Exposição de S. Francisco.....	30	Novos (Os) aparelhos do pharol de Messina.....	231
Caminho de ferro electrico de Madrid á fronteira franceza.....	118	Futuro (O) canal da Escocia, 47 e.....	127	Novos (Os) serviços de automoveis na «Route des Pyrénées» e no «Pays basque».....	47
Caminho de ferro para Loulé.....	135	Grande rede de tremvias.....	150	Paquete (O) «Orduna».....	69
Caminhos (Os) de ferro da Africa Occidental franceza.....	14	Greve (A) na Companhia Portugueza, 11, 27 e.....	42	Parlamento e caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 193
Caminhos (Os) de ferro da Europa.....	87	Greve (A) dos ferroviarios na Africa do Sul.....	62	Passagens de nivel.....	142
Caminhos (Os) de ferro em Portugal, por <i>Alberto d'Oliveira</i> , 94, 122, 138, 154, 169, 182, 198, 213, 246, 295, 314, 325, 342, 357 e.....	372	Greve tolhida antes de declarada..	215	Pavilhões estrangeiros na Exposição Universal de S. Francisco...	250
Caminhos (Os) de ferro da Povia e de Guimarães, em 1913, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 257	Guerra (A), 259, 339, 341 e.....	354	Pontualidade (A) nos comboios...	71
Caminhos (Os) de ferro ultramarinos em 1912, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 17	Horarios dos comboios: ultimas paginas de todos os numeros.		Porto de Leixões.....	135
Caminhos de ferro vicinaes, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 305, ♦ 321, ♦ 337, ♦ 353 e.....	♦ 369	Imposto de transito nos caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 273	Porto (O) de Lisboa, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 65 e.....	♦ 177
Canal de Marselha ao Rhodano.....	10	Industria (A) da baleia em Hespanha	358		
Carreiras de automoveis, 62 e.....	298				
Carris de ferro de Lisboa (O novo contracto), 25, 40, 57, 73 e.....	89				
Carruagens postaes.....	218				

INDICE

Primeiro centenario da illuminação a gaz.....	358
Questão (A) de Ambaca.....	86
Receitas dos caminhos de ferro: portuguezes e hespanhoes, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 268, 284, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381
«Record» (O) da velocidade pela via ferrea.....	183
Reforço da via nas linhas de S. F. P., por J. Fernando de Sousa.....	209
Renascimento (O) da Turquia.....	2.9
Riqueza (A) belga.....	41
Salvavidas para aviadores.....	218
Segundo (O) congresso ferro-viario sul-americano.....	158
Segundo Congresso internacional de Engenheiros-Consultores e Engenheiros-peritos, 107 e.....	199
Seguro contra accidentes em dirigiveis e aeroplanos.....	41
Serviços da Repartição de Turismo.....	14
Sismo (O) de 1775, por Mello de Mattos.....	165
Situação (A) economica e financeira do Brasil.....	16
Statistique des chemins de fer francais au 31 decembre 1914, por Mello de Mattos.....	147
Stulta lex.....	121
Subdivisão (A) decimal do grau sexagesimal.....	134
Subida (A) dos preços e o augmento do custo da vida, por Mello de Mattos.....	115
«Sud-Express» (O).....	134
Tarifas (As) da linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa.....	97
Telegraphia (A) sem fios nos Caminhos de ferro, por G. C. de H.....	294
Telephone a 5.000 kilometros.....	142
Tentativa de «sabotagem» financeira, por J. Fernando de Sousa.....	129
Thomar a Payalvo.....	41
Tractado (O) de commercio com a Hespanha, por Andrade Gomes.....	6
Transafricano (O) por J. Fernando de Sousa (illust.).....	162
Transporte de material de via reduzida pela via normal.....	142
Travessia (A) do Atlantico em menos de dois dias e meio.....	22
Tricentenario (Um) por Mello de Mattos.....	229
Tunnel (O) do Elba, em Hamburgo.....	235
Tunnel (O) da Mancha, 7 e.....	155
Turbina de 40.000 cavallos.....	63
Turbinas de vento para a produção da electricidade.....	219
Viagens Caseiras: I—Uma excursão ao Norte — Regoa — Pedras Salgadas — Vidago.....	281
II—Caldas de Aregos — Bragança.....	297
III—Outeiro — Vinho-o.....	313
IV—Santo-Adrião — Uma riqueza assolapada.....	327
V—Miranda do Douro — O dialecto mirandez.....	345
VI—A linha de Amarante — Lixa — Seixoso. (illust.).....	360
Viagens circulatorias, 88, 105, 120 e.....	136
Viagens e transportes: 8, 24, 40, 56, 72, 88, 105, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 263, 280, 296, 312, 326, 344, 359 e.....	376
Volta (A) ao mundo em aeroplano.....	217
Zeppelin (Um) monstro.....	231

PARTE OFFICIAL

Legislação por linhas

Angola.....	356
Beira-Baixa, 118, 167 e.....	294
Benguella.....	87
Cascaes.....	353
Circumvallação do Porto, 181 e.....	197
Contumil-Leixões.....	181
Evora a Ponte do Sor 54 e.....	197
Extremoz a Castello de Vide.....	181
Faro a Villa Real de Santo Antonio.....	197

Foz-Tua a Mirandella, 87 e.....	246
Lamego e a margem esquerda do Douro, 100 e.....	373
Leste.....	149
Loanda a Ambaca.....	103
Marinha Grande a S. Martinho.....	118
Mirandella a Bragança, 87 e.....	246
Mormugão.....	340
Mossamedes.....	149
Norte.....	118
Payalvo a Thomar, 149 e.....	324
Penafiel a Lixa, 103, 149 e.....	167
Portalegre.....	6
Sado, 6 e.....	246
Santa Comba Dão a Vizeu, 87 e.....	246
Thomar a Nazareth, 6, 132 e.....	263
Torres-Figueira-Alfarellos, 132 e.....	294
Valle do Vouga, 103, 118, 167 e.....	310
Vianna do Castello.....	340

Legislação diversa

Ascensores Mechanicos de Lisboa.....	69
Bilhetes de identidade, 118 e.....	231
Caixa de Reformas e Pensões.....	262
Concurso para inspector fiscal do tráfego.....	54
Transportes em grande e pequena velocidade.....	246

TARIFAS DE TRASPORTE

Distribuidas com os numeros abaixo

Caminhos de Ferro Portuguezes

Grande velocidade:

N.º 1, Generos frescos em portes a pagar.....	646
N.º 2, Grupos de estudantes, etc.....	642
N.º 7-bis, Bilhetes especiaes a preços reduzidos.....	633
N.º 11-bis, Bilhetes de ida e volta.....	637
N.º 14, (additamento).....	628
N.º 16, Viagens de recreio.....	634
N.º 24, Agua potavel, fructas, etc.....	634
N.º 28, Flores e comestiveis.....	642
N.º 206, Bilhetes simples de Lisboa a Hendaya ou de Irun a Lisboa.....	643
N.º 302 e 303, Ampliac. de validade.....	639
N.º 310, Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.....	625
P. n.º 4, Ampliação a percursos superiores a 3.500 kilometros.....	628

Pequena velocidade:

N.º 1 (1.º additamento).....	628
N.º 3 (5.º ").....	637
N.º 4 (2.º " e 1.º additamento da N.º 14).....	636
N.º 7 (2.º additamento).....	633
N.º 7 (3.º ").....	633
N.º 8 (3.º ").....	625
N.º 9 (1.ª ampliação).....	628
N.º 10 (2.º additamento).....	628
N.º 10 (3.º ").....	633
N.º 11 (2.º ").....	636
N.º 15, Bacalhau secco.....	646
N.º 101 (3.ª ampliação).....	642
N.º 302, Massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões.....	632
N.º 307, Productos metallurgicos.....	639
N. B. n.º 6, Sal.....	628
N. B. n.º 6, Feldspatho.....	633
N. B. n.º 6, Vinho em vazilhame.....	636
N. B. n.º 6, Vinho.....	636
P. n.º 12, Sal commum, etc.....	636

Diversos:

Transporte de leitões.....	628
Classificação geral (7.º additamento).....	633
" " (8.º ").....	636
Aveiro-Canal.....	637
A estação de Lamasosa.....	639
Despesas accessorias (3.º addit.).....	642
Substancias metalliferas.....	642
Exportação de madeira em bruto para Hespanha.....	642
Transportes internacionais.....	646

Baixa Alta

Grande velocidade:

N.º 2, (3.ª ampliação).....	643
N.º 2, (4.ª ").....	646
N.º 3, (4.ª ").....	636

N.º 16, (g. v. e p. v.)—Material circulante, barcos, aeroplanos, etc.....	634
B. V. n.º 3, (ampliação).....	647

Pequena velocidade:

N.º 6, (3.ª ampl. e 4.ª ampl. da n.º 12).....	637
---	-----

Sul e Sueste

Grande velocidade:

N.º 1, (1.ª ampliação).....	648
N.º 2, Toilettas-camas.....	646
N.º 5, Bilhetes a preços reduzidos.....	638
N.º 5, (1.ª ampliação).....	647
N.º 6, Telegrammas.....	639
N.º 7, (1.ª ampliação).....	645
N.º 11, Transporte em vagões frigorificos de propriedade particular.....	628
N.º 310, Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos.....	626
P. n.º 4, Ampliação a percursos superiores a 3.500 kilometros.....	628

Pequena velocidade:

N.º 3, (4.ª ampliação).....	629
N.º 3, (5.ª ").....	635
N.º 4, (4.ª modificação).....	637
N.º 4, (5.ª ").....	638
N.º 6, Touros, animaes ferozes, etc.....	638
N.º 7, Petroleo por expedições de 100 kilos e por vagão completo.....	632
N.º 8, (10.ª ampliação).....	629
N.º 8, (11.ª ").....	633
N.º 8, (12.ª ").....	637
N.º 8, (13.ª ").....	639
N.º 9, (5.ª ").....	645
N.º 11, (15.ª ampliação).....	646
N.º 13, (8.ª ").....	639
N.º 14, Transportes fluviaes.....	637
N.º 17, (ampliação provisoria).....	629
N.º 17, (2.ª ampliação).....	639
N.º 101, (3.ª ampliação).....	642

Diversos:

Cães.....	630
Classificação geral (3.º additamento).....	633
Tarifa de despesas accessorias.....	636
Direitos de manutenção, transmissão e transbordo.....	636
Emenda no quadro de distancias.....	637
Declaração de um vagão de.....	639
Tarifa de transporte fluvial.....	640
Estações de Torre Vã e Alvalade.....	641
Despesas accessorias (1.º addit.).....	645
Classificação geral (4.º addit.).....	645
Aviso sobre applicação de tarifas nos ramaes de Aldegallega e Montemor-o-Novo.....	645
Distancias kilometricas (3.ª modif.).....	646

Minho e Douro

Grande velocidade:

N.º 1 (modificação).....	647
N.º 2, Transporte em vagões frigorificos de propriedade particular.....	628
N.º 8 (1.º additamento).....	638
N.º 10 (1.º ").....	638
N.º 16, Bilhetes de ida e volta.....	638
N.º 23, Animaes, instrumentos, etc.....	640
P. n.º 5, Ampliação a percursos superiores a 3.500 kilometros.....	628
P. H. n.º 11, Bilhetes simples de Porto a Hendaya ou de Irun ao Porto.....	646
P. H. F. n.º 6, Bilhetes circulatorios.....	628

Pequena velocidade:

N.º 1 (additamento).....	644
N.º 9 (1.º additamento e 2.º additamento á C. F. E. n.º 1).....	643
N.º 10, Touros, animaes ferozes, etc.....	638
N.º 13, Gado.....	634
N.º 101, (3.ª ampliação).....	643
P. n.º 2, Cal commum e pedra para cal.....	635
P. H. n.º 2 (2.º additamento).....	633

Diversos:

Cães.....	630
Tarifa de despesas accessorias.....	638
Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha.....	644
Tarifa despesas accessorias (1.ª ad).....	643
Despacho de remessas.....	647

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 27.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 625

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1914

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes: Tarifa internacional n.º 310 (g. v.): Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos, a preços reduzidos.
— Aviso ao Publico: Tarifa especial interna n.º 8 (p. v.): transportes de pyrites.

Resto e indice, da collecção de 1913.

SUMMARIO

	Paginas
Anno novo.....	1
Balanço annual, por J. Fernando de Sousa.....	1
A linha ferrea trans-andina, por Mello de Mattos.....	4
Parte official.—Ministerio do Fomento.—Caminhos de Ferro do Estado.....	6
O tractado de commercio com a Hespanha, por Andrade Gomes.....	6
O tunnel da Mancha.....	7
Publicações recebidas.....	8
Viagens e transportes.....	8
Notas de Viagem.—IV—Paris e os seus melhoramentos.—A importancia da densa Moda.—Os grandes armazens.—Um colossal projecto da Prefeitura	9
O custo do canal do Panamá.....	10
Material de caminhos de ferro na Exposição de Gand.....	10
Canal de Marselha ao Rhodano.....	10
A questão da caixa de Reformas.....	11
Eschola Preparatoria á Eschola Superior de Aeronautica.....	11
Linhas Portuguezas.—Companhia Portugueza.—Sul e Sueste.—Colonias.—Mutamba a Inharrim.—Gaza.—Valle do Vouga.—Benguella.....	11
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	12
Boletim Commercial e Financeiro.....	12
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	13
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	13
Os caminhos de ferro da Africa Occidental franceza.....	14
Serviços da Repartição do Turismo (Relatorio).....	14
Bocage Lima.....	15
Linhas Estrangeiras.—Belgica.—Italia.—Suiça.....	15
Arrematações.....	15
Agenda do Viajante.....	16
Horario dos combolos.....	16

ANNO NOVO

Encetamos hoje o 27.º anno d'este jornal, com a mesma boa vontade, a mesma dedicação com que ha mais de um quarto de seculo o fundámos.

Mais talvez; a esses sentimentos se junta um certo desvanecimento—orgulho, se quizerem—de o termos visto manter-se, durante tão largo periodo em que outros, diarios ou periodicos, não poderam sustentar-se, porque lhes faltou o favor publico que, até agora, não nos abandonou.

A essa sympathia que nos acalenta nos momentos, raros felizmente, de desanimo, junta-se a justiça com que a nossa revista é considerada nas regiões officiaes, onde a perfeita correcção da orientação que temos invariavel-

mente seguido, é reconhecida, olhando-se aqui só, exclusivamente, custe o que custe, succeda o succeder, a promover o bem do paiz; tratando, por isso, as questões, que interessam á esphera da nossa acção, com a mais absoluta imparcialidade.

Assim temos sido, e já estamos certos—nós e os leitores—de que não mudamos.

No que se refere ao interesse material que a nossa folha póde dar ao publico que para ella subscreve, estabelecemos, no anno hontem findo, uma novidade que desde logo agradou e de que o publico saberá melhor, no anno que hoje entra, apreciar os resultados praticos.

Os **bilhetes circulatorios** que concedemos aos nossos leitores são uma verdadeira vantagem que jornal algum do mundo—podemos affirmá-lo—jámais offereceu.

Com ella, a nossa folha presta um importante serviço aos seus leitores, ao mesmo tempo que promove o desenvolvimento das viagens por caminho de ferro, que é um dos fins do nosso jornal.

Quando este serviço seja sufficientemente conhecido, para o que não poupamos os meios de propaganda, o publico apreciará a utilidade que elle lhe dá, o numero dos nossos subscriptores terá um grande augmento e isso, reverterá em melhoramentos e expansão da nossa revista.

Para isso trabalhamos e demonstramos que tudo quanto podemos produzir de util o reunimos no jornal, sem necessitar de imitar ou sequer de aproveitar ideias alheias.

Balanço annual

E' costume louvavel abrir cada anno da *Gazeta* com a resenha dos factos mais interessantes para o desenvolvimento da viação accelerada, occorridos no anterior.

E' como que o balanço do anno.

Apesar da falta de competencia para esse encerramento de contas, cujo *Diario* e *Razão* não estão encarregado d'escripturar, tentarei recordar as características d'esta ultima etapa annual.

Como obra legislativa ha que lançar ao activo a lei de 11 de julho de 1913, que modificou as bases da de 1909, relativa á concessão da linha de Portalegre.

O decreto de 27 de janeiro fixava um prazo para que os presumiveis herdeiros do fallecido concessionario comprovassem o seu direito. Não tendo sido cumpridas as formalidades legais, mandou o decreto de 29 de março abrir novo concurso nos precisos termos da lei de 1909. Ficou este deserto, como era d'esperar, até que a elevação do minimo do juro garantido e algumas outras alterações do

caderno d'encargos tornaram viavel o empreendimento nas condições actuaes, tendo sido aberto novo concurso, que se realizará em 15 do corrente.

São cerca de 143 kilometros de linha, servindo uma região rica e ligando entre si quatro linhas ferreas, cuja construção se acha assim assegurada.

A lei de 23 de abril, que providenciou sobre as obras e administração dos portos do Douro e Leixões, dotando-as com recursos sufficientes, encerra disposições relativas á prompta construção da linha de ligação do porto de Leixões com as do Minho e Douro, não havendo razão para que se não faça surtir immediato effeito a esse preceito, a não ser que opposições surdas de outr'ora sejam egualmente efficazes.

E' certo que a lei organica da Junta autonoma d'aquelles portos, veio desde logo eivada de defeitos, que urge remediar para dar áquella corporação vida e sequencia de vistas, deixando a sua presidencia de ser adminiculo da da Camara do Porto, uma especie de pelouro de aquelle municipio. Ha oito mezes que a lei foi promulgada e ainda não se entrou na phase de actividade que a magnitude do problema e a urgencia da sua resolução demandam.

Oxalá que se entre de vez n'um caminho pratico, recuperando-se o tempo perdido, que já não é pouco.

E' preciso ainda registrar a lei de 3 de abril, que autorizou o Governo a levantar até 4.300 contos, oiro ou cifra equivalente (que ao agio de 17 % excede 5.000 contos) pela emissão de titulos de divida publica, sendo os respectivos encargos satisfeitos pelas disponibilidades do fundo especial, suppridas pela parte necessaria das receitas liquidas que ao Thesouro são entregues.

Quando aquellas disponibilidades excedam sufficientemente o encargo da operação, poderão ser levantados mais 1.160 contos para os troços de Amarante a Mondim e Borba a Elvas.

A lei prescreve o limite de 255:800\$ para a annuidade do emprestimo, a que corresponde o juro de 5 $\frac{3}{4}$ %, proximamente, para o prazo maximo de 60 annos, previsto para a amortização.

A lei distribue os recursos assim obtidos, destinando 1.140 contos á conclusão do troço Valença a Monsão e á construção dos de Vidago a Chaves e de Carviães ás proximidades de Miranda, 720 contos para a ligação de Ermeziñde e Contumil com Leixões, 230 contos para a conclusão das estações do Porto e Villa Real de Santo Antonio e iluminação electrica das estações do Porto, 1.065 para material circulante e sua iluminação, 250 para renovação de via, 600 para obras complementares, incluindo obras importantes nas estações de Barreiro-Setubal, 200 para estradas de accesso, 95 para reforço de dotações da linha do Sado e do troço do Barreiro a Cacilhas.

Das construções previstas acham-se em execução, ou vão ser iniciadas as de Monsão, Chaves e Miranda.

O essencial é realizar as operações de credito necessarias para levar a effeito integralmente o plano de melhoramentos previstos, que já estariam em adeantada execução se tivesse chegado a ser votada a proposta de lei de 1910 do Conselheiro Moreira Junior.

Póde porém o Thesouro fazer supprimentos, se as circumstancias do mercado não permitirem fazer a emissão auctorizada.

Do poder executivo dimanaram alguns actos que convem recordar.

O decreto de 3 de abril mandou abrir concurso para a concessão da linha de Thomar á Nazareth e seu ramal para Leiria, nos termos da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899.

Foi afinal feita, em 4 de agosto, a concessão, sendo para desejar que em breve se torne fecunda realidade um melhoramento tão util para a região e que tanto póde contribuir para o desenvolvimento do turismo, quando dei-

xem de actuar as causas que o teem paralyzado n'estes ultimos annos.

Merece ainda menção a portaria de 16 de julho, que approvou a modificação das tarifas geraes dos caminhos de ferro, da qual resulta um augmento de taxas, que minora os encargos crescentes da exploração.

Esta reforma foi a consequencia logica da elevação analoga auctorizada nas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. O agio do oiro e o augmento do preço do carvão estão pesando de tal modo sobre a exploração dos caminhos de ferro, que justificam a repartição do encargo com o publico.

E não são só esses os encargos. As concessões de diversas ordens feitas ao pessoal, quer na actividade, quer na situação da reforma, concessões, na essencia justas, embora a sua forma não esteja ao abrigo de criticas fundadas, e os resultados em ordem, zelo e disciplina no serviço nem sempre estejam em proporção com o sacrificio feito, contribuíram tambem notavelmente para crear uma situação, que merece attento exame.

Assim, as receitas do trafego das linhas do Estado e as despesas de exploração foram as seguintes, em escudos, no ultimo anno economico em confronto com as de 1909-1910:

	Sul e Sueste		Minho e Douro		Conjuneto	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa
1912-1913.	1.904:888\$	1.291:351\$	1.802:305\$	1.107:941\$	3.707:194\$	2.399:292\$
1909-1910.	1.567:426\$	990:972\$	1.608:982\$	935:728\$	3.176:408\$	1.926:700\$
Augmento	337:462\$	300:379\$	193:323\$	172:213\$	530:786\$	472:593\$

Como se vê, tendo havido no ultimo triennio um augmento de receita de 531 contos, foi quasi todo absorvido pelo da despesa, que attingiu 473, de modo que para o fundo especial o accrescimo de receita d'esta proveniencia foi apenas de 58 contos, ou, em media, 19 contos por anno.

No triennio anterior os resultados da exploração foram os seguintes:

	Sul e Sueste		Minho e Douro		Conjuneto	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa
1909-1910...	1.567:426\$	990:972\$	1.608:982\$	935:728\$	3.176:408\$	1.926:700\$
1906-1907...	1.348:007\$	937:110\$	1.463:681\$	775:446\$	2.813:687\$	1.712:756\$
Augmento...	219:419\$	53:862\$	143:301\$	160:282\$	362:721\$	213:944\$

O augmento da receita liquida para o fundo especial foi de 149 contos, ou 50 proximamente e em media por anno.

Examinando separadamente os resultados da exploração das duas direcções, vê-se que são mais lisonjeiros os do Minho e Douro, pois que no ultimo triennio a receita liquida, que diminuiu de 1906-1907 para 1909-1910 de cerca de 17 contos, subiu no ultimo triennio 21, tendo-se pois melhorado a situação, emquanto no Sul e Sueste o augmento foi só de 37 contos contra 165 no triennio anterior.

Os impostos nas mesmas linhas attingiram 269:938\$ contra 232:183\$ em 1909-1910, havendo pois um augmento de cerca de 38 contos, contra o de 26 no triennio anterior. Sommando essa receita com a do trafego, o augmento medio annual de recursos do fundo especial foi de 39 contos contra 59 no triennio anterior.

Devendo crescer notavelmente os seus encargos por virtude das annuidades da linha de Sado e do novo emprestimo auctorizado, é preciso que o crescimento das receitas liquidas se mantenha em proporções que permitam o desenvolvimento da rede.

De 1899-1900, primeiro anno de vigencia da lei de 14 de julho de 1899, a 1912-1913, as receitas do trafego subiram de 1.899 contos a 3.707 contos, as despesas de 1.118 a 2.399, a receita liquida de 781 a 1.308 e a reversão para o fundo especial de 41 a 558. As medias annuaes de crescimento foram de 139 na receita bruta, 99 na despesa e 40 na receita liquida.

Se compararmos entre si os ultimos quatro annos eco-

nomicos, notamos em cada um d'elles as seguintes diferenças para o anterior:

	Sul e Sueste		Minho e Douro		Conjuncto	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa
1909-1910.....	199:893\$	79:965\$	8:988\$	74:732\$	209:881\$	154:697\$
1910-1911.....	94:527\$	59:602\$	99:320\$	55:482\$	193:847\$	115:174\$
1911-1912.....	199:929\$	198:452\$	1:210\$	96:599\$	201:139\$	295:051\$
1912-1913.....	33:006\$	42:235\$	92:793\$	20:133\$	125:799\$	62:368\$

Vê-se que o anno critico foi o de 1911-1912, sobre o qual pesaram integralmente as concessões feitas ao pessoal em fevereiro de 1911 e mais se fez sentir o encarecimento do carvão.

As outras linhas do paiz acompanharam em 1913 as do Estado no crescimento de receitas. As linhas da Companhia Portuguesa devem ter augmento superior a 100 contos, a da Beira tinha em 4 de novembro 28, as da Companhia Nacional em 18 do corrente mez 5, e as de Guimarães e Pova augmentos sensivelmente eguaes a este, isto apesar do mau anno agricola que lhes cerceou consideravelmente a receita proveniente do transportes de cereaes.

No que respeita á exploração, varios melhoramentos convem mencionar, como a aquisição de um grupo numeroso de carruagens de *bogies* pela Companhia Portuguesa, o estabelecimento de uma carruagem directa tri-semanal entre Lisboa e Vigo, e directa diaria entre Porto e Villar Formoso, a entrada em serviço das novas carruagens de corredor da Beira Alta, a introdução de 2.^a classe no rapido Lisboa-Madrid, a aquisição de carruagens com leitos sobre *bogies*, para o Sul e Sueste, além de outras melhorias, de que a *Gazeta* tem dado noticia.

Progrederam regularmente durante o anno os trabalhos de construcção da linha do Sado, que nas pontes encontra porém o obice para a sua rapida conclusão, especialmente na do Sado em Alcacer, cujas fundações offerecem difficuldades excepcionaes.

E' de prever que esteja concluida toda a linha entre Garvão e Alcacer muito antes de estar feita aquella ponte, o que póde levar a transportar minerios até o rio, para serem levados em barcas até Setubal.

A construcção do troço de Portimão a Lagos está também subordinada no seu andamento ás pontes, sendo porém d'esperar que estas se construam rapidamente, salvo as demoras resultantes da consideravel somma de trabalhos agora pedidos á industria metallurgica nacional.

O troço de Evora a Reguengos deve poder ser feito rapidamente.

No do Barreiro a Cacilhas estão quasi concluidas as pontes, mas nada ha feito ainda em boa parte do troço, especialmente na estação terminal.

Em todo o caso, em futuro muito proximo ter-se-hão accrescentado ás linhas do Sul e Sueste mais 206 kilometros, sem fallar nos 143 kilometros da linha de Portalegre, e quando tudo esteja concluido, isto é, dentro de 3 ou 4 annos, attingirão o desenvolvimento de quasi 1.030 kilometros, com uma exploração bastante complicada, proveniente da multiplicidade de ramificações. Juntando-lhes os 550 kilometros, que devem ter as do Minho e Douro, por estarem concluidos os novos troços auctorizados, sommarão as linhas do Estado cerca de 1.600 kilometros, quasi o dobro do que tinham ao promulgar-se a lei de 1899.

O anno de 1913 foi favoravelmente assignalado para ellas pela resolução do problema da linha de via larga de Ayamonte a Huelva, de que demos noticia ha tempo.

Merece menção especial a construcção da linha do Vouga, quasi concluida n'este momento.

Foram 80 kilometros feitos em pouco mais de um anno, apesar de haver terraplenagens de vulto e numerosas obras de arte, algumas das quaes importantes. E' digna de todo o elogio a intelligente actividade impressa aos trabalhos e o emprego das alvenarias em larga escala nas obras de arte especiaes.

Nos principios de janeiro deve estar toda a linha em

exploração, sendo de esperar o trafego compensador annuciado pelos que primeiro a estudaram.

A construcção do primeiro troço da linha de Penafiel á Lixa, é o inicio do aproveitamento methodico do leito de estradas para a construcção de vias ferreas, o que se fez, é certo, ha bastantes annos, entre nós, mallogrando-se porém essas tentativas, como foram os caminhos de ferro Larmanjat, do da Regoa a Villa Real e o de Torres Novas a Alcanena.

Abre o anno de 1914 com a ameaça do resgate sobre as linhas da Companhia Portuguesa e Beira Alta, para serem fundidas em exploração uniforme com as linhas do Estado, sob uma só empresa arrendataria, que terá a seu cargo perto de 3.000 kilometros.

Trata-se de um simples boato, a que varias conferencias deram corpo? E', pelo contrario, plano assente, que virá em breve a publico?

Vê-lo-hemos, e porque nos não seduzem as glorias do illustre fidalgo manchego, investindo contra imaginarios moinhos, melhor é aguardarmos o que esteja para vir. E' arriscado o lanço e aleatoria a aventura. Tantas e tão melindrosas são as questões connexas com a annunciada operação, que seria descabida qualquer vaga apreciação feita agora ao acaso.

E porque estou tratando de balanços, convirá anotar, no que respeita a caminhos de ferro, o que ha pouco fez o Sr. ministro dos Negocios estrangeiros n'uma conferencia.

Lançou elle ao activo 670 kilometros de linhas concedidas ou em construcção. Quer-me todavia parecer que boa parte d'ellas vinham de balanços anteriores.

Valle do Vouga—80 kilometros (e não 50 kilometros). Estava esta linha concedida desde 1901 e fôra-lhe dada garantia de juro em 1907. Só por incidentes da vida interna da Companhia estavam por construir os ultimos 80 kilometros.

Valle do Sado—138 kilometros. A lei que auctorizou o emprestimo para a sua construcção é de 27 de outubro de 1909 e se o emprestimo se não realizou em principios de 1910 e em melhores condições que as obtidas depois, foi por causas de ordem politica de todos conhecidas.

A mesma observação se applica ao troço de 9 kilometros do Barreiro a Cacilhas, cujas pontes se achavam contractadas desde janeiro de 1910.

Alto Minho—158 kilometros. O contracto de concessão é de 1904. As modificações auctorizadas pela lei de 1912 já tinham sido objecto de estudos e diligencias anteriores, sendo ocioso indicar os motivos do protelamento da resolução.

Evora a Reguengos—40 kilometros. O projecto de lei chegou a ser votado na Camara dos deputados em 1909 e ficou em 1910 sem ser votado na dos Pares por causa de acontecimentos sabidos, a que me absterei de fazer mais larga referencia.

Linha de Portalegre—143 kilometros. A lei que auctorizou a nova concessão com garantia de juro é de 27 de outubro de 1909 e foi aperfeiçoada agora pela de julho ultimo.

Portimão a Lagos—20 kilometros. Estava o projecto feito. Começou em 1909 a construcção, e a proposta de lei de junho de 1910 providenciava sobre a sua conclusão, ultimamente auctorizada por lei especial.

Assim, dos 670 kilometros, ficam só os 80 kilometros de Thomar á Nazareth, linha que foi ultimamente classificada e concedida. Todavia estava preparada ha muito a sua classificação, não tendo sido incluída no decreto de 1907, relativo á zona central, por ter havido parecer contrario da Commissão superior de guerra.

Penafiel á Lixa—30 kilometros. Com esta linha sobre estrada perfazem-se não 670, mas 700 kilometros. A sua concessão e construcção tinham tido já largo periodo de preparação.

Parece-me pois que um guarda-livros meticoloso dividiria as verbas enumeradas do activo pelas contas de varios annos, em vez de fazer um lançamento global no ultimo balanço. Emfim, são modos d'escripturar, que não discuto...

Tambem aventurarei outra rectificação no que respeita a caminhos de ferro.

Asseverou o ministro a que me venho referindo que o calculo, da maior largueza, das obras feitas no paiz durante 60 annos, mal attinge 100:000 contos.

Ora a c/ d'estabelecimento dos caminhos de ferro do Estado representava 43:000 contos e as subvenções kilometricas e as garantias de juro cerca de 28:000. Ali estão pois 71:000 contos gastos com caminhos de ferro.

Ficam 29:000 para tudo o mais, o que é pouco, pois só a construção d'estradas absorveu desde 1852 até junho de 1907 a bonita quantia de 43:217 contos.

Juntem-se portos maritimos: só os de Lisboa, Douro e Leixões tem custado mais de 17:000.

Já estamos em mais de 130:000 contos e faltam-nos aqui todos os outros portos, obras hydraulicas nos rios, linhas telegraphicas, etc., etc.,

E os edificios publicos, que tantos milhares de contos teem custado?

Serão demais 160:000 contos para todas as obras feitas no paiz, no periodo considerado? Isto sem fallar nas obras publicas do Ultramar, nem das despesas exigidas pela affirmação da nossa soberania nas colonias.

Não entrarei em mais minucias de analyse. O que dei-xo escripto basta como verificação da conta de obras, em que houve manifesta omissão de lançamentos.

Fechada esta digressão, é tempo tambem de dar por findo o artigo.

Os factos n'elle lembrados mostram que, embora lento, é real o progresso da nossa viação accelerada e que não se deve descurar a obra de fomento, que d'ella depende.

São em demasia grandes as malhas da rede, se rede se póde chamar o systema divergente das novas linhas.

Mal se iniciaram ha pouco os caminhos de ferro economicos, de cuja construção e exploração está sendo excelente modelo a linha do Valle do Vouga.

Conviria sobremodo constituir a rede secundaria com sufficiente garantia do capital e unidade de acção, que torne a exploração economica.

Não haja receio dos encargos. Haja antes a preocupação de valorizar extensas regiões, que sem transportes baratos não podem progredir.

J. Fernando de Souza.



A linha ferrea trans-andina

625.33 (82.57)+(83.17)

Dando conta d'uma memoria que, em 2 do corrente, leu no Instituto dos Engenheiros Civis o Sr. Brodie Haldane Henderson, socio d'aquelle instituto, relata o nosso collega *The Railway Gazette* o que passamos a traduzir.

«Passa o caminho de ferro ao sul do Monte Aconcagua de 22.500 pés de altura, que é a grande attracção dos alpinistas ⁽¹⁾ de todos os pontos do globo. Ao sul da linha está o não menos famoso Pico de Tupungato com 22.040 pés de altitude.

(1) Hoje alpinista é um qualificativo generico para todos os amadores de excursões a montanhas, sem que sequer se relacionem com os Alpes. Até em Franga, d'onde veio o qualificativo, muitos socios do *Club Alpin* teem concentrado as suas explorações e actividade nos Pyrenéos. De resto, o vocabulo allemão *der Alp* designa qualquer montanha. E diz-se, os *Alpes escandinavos*, os *Alpes da Suabia*, etc.

Partindo de Mendoza, corre ao longo do valle formado pelos rios Mendoza e Cuevas, que proporcionaram muitas dificuldades durante a construção do caminho de ferro, devidas ao seu curso torrencial, à sua estreiteza em muitos logares e à subida aspera do leito do valle.

Ha numerosas correntes lateraes affluentes, e os pendores das montanhas do outro lado do valle são de tal ordem que a implantação das obras foi excessivamente difficil. Muitas *avalanches* e terras resvalladiças se encontraram de natureza mais ou menos permanente.

Em 1883, concluiu-se a linha ferrea de Buenos-Ayres a Mendoza, ficando assim aplanado o caminho para se começar d'esta ultima cidade a linha trans-andina, cuja construção se iniciou em 1887.

Mendoza encontra-se a 2.520 pés acima do nivel do mar e a 1.048 kilometros de Buenos-Ayres. Santa Rosa dos Andes, terminus da linha trans-andina no Chili, está a 2.723 pés acima do mesmo nivel e a 144 kilometros de Valparaiso, porto de mar do Pacifico n'este lado do Chili. A distancia de Mendoza a Los Andes é de 249,68 kilometros, de maneira que a distancia de Buenos-Ayres no Atlantico a Valparaiso no Pacifico, via trans-andina é de 1.441,68 kilometros.

O mais elevado ponto do caminho de ferro trans-andino é o vertice do tunnel sob a portella de Uspallata, onde attinge a altura de 10.521 pés. Fica por isso cerca de 6.700 pés mais alto do que a cuspide do tunnel do S. Gothardo, mas está consideravelmente mais baixo do que outras linhas ferreas sul-americanas, isto é, o vertice do tunnel da Galera no caminho de ferro central do Peru, que permanece a 15.583 pés acima do nivel do mar. A altura da portella de Uspallata acima do tunnel, é de 2.000 pés.

Embora se iniciasse a construção da linha ferrea em 1887, por motivos financeiros não se desenvolveram os trabalhos e sómente se completou a linha depois de 1910. A primeira ideia foi dispôr tanto quanto possivel a linha em tunneis para evitar perigos; mas achou-se que as linhas construidas no Canadá, na Suissa e n'outros paizes montanhosos, mais ou menos a céu aberto, e protegidas por alpendres, se podem construir. Successivamente, alterou-se a implantação da linha trans-andina eliminando-se muitos dos tunneis projectados.

A bitola da linha de Buenos-Ayres a Mendoza e de Los Andes a Valparaiso e Santiago, capital do Chili, é de 5 pés e 6 pollegadas (1^m,67), a largura da linha trans-andina é de 1 metro.

Foi impossivel assentar uma linha adherente em toda a extensão do caminho de ferro e por isso tornou-se necessario empregar cremalheira, adoptando-se o systema Abt. Do lado argentino a extensão total em cremalheira, dividida em sete secções de comprimentos diversos, attinge 15.381 jardas (14.064 metros) e do lado do Chili, repartida em seis secções differentes, 23.316 jardas (21.319 metros) ou no total 35.383 metros.

O maximo gradiente em cremalheira é de 8 por cento com uma curva minima de 200 metros na cremalheira.

Na porção onde se faz a tracção por adherencia, o menor raio é de 120 metros e o maior pendor de 25 por mil.

Deixando Mendoza, a linha sobe por adherencia em rampas até ao maximo de 2,5 por cento, até ao kilometro 137,345, onde se eleva a 1.502 metros n'uma media de 59 pés por milha.

Encontra-se aqui a primeira rampa em cremalheira em 1.400 metros de comprimento e uma inclinação maxima de 61 por mil. As rampas não são particularmente asperas para uma linha de montanha, excepto onde se faz uso da cremalheira.

Do lado de Chili, a cremalheira começa no kilometro 34,940 a partir de Santa Rosa de los Andes, e n'esta extensão a linha já tem subido por adherencia 690 metros, n'uma media de 104 pés por milha.

Não se usaram nas cremalheiras gradientes reversivos,

porque originam dificuldades para se manter a agua nas caldeiras da locomotiva em nivel conveniente. No sopé de cada cremalheira entendeu-se conveniente deixar uma pequena extensão de carril de cremalheira, de modo que as rodas motrizes das locomotivas podem á vontade engrenhar na cremalheira, antes que principie o pendor aspero.

Do lado argentino, ha nove tunneis com o comprimento total de 515 jardas.

Do lado do Chili, contam-se 26 tunneis com a extensão total de 3.481 jardas. O tunnel mais elevado, parcialmente na Argentina e parte no Chili, tem 3.463 $\frac{1}{2}$ jardas. A extensão total dos tunneis é portanto de 7.519 $\frac{1}{2}$ jardas.

As pontes e viaductos na linha não exigem commentario especial, porque o maior vão é de 247 pés.

Construíram-se em muitos pontos da linha, resguardos contra a neve ⁽¹⁾ de madeira e de ferro galvanizado. Também se collocaram em varios pontos, abrigos contra as *avalanches*, com a forma usual de parede de alvenaria do lado superior, e supportes de madeira do lado de baixo, aguentando um tecto de madeira recoberto de chapa de ferro. Cada inverno mostra que são necessarios mais resguardos contra as neves, continuando assim provavelmente durante alguns annos, podendo bem succeder que a construcção d'elles nunca cesse inteiramente.

A linha corrente de adherencia é composta por carris de 50 libras assentes sobre dormentes de madeira e razão de 1810 por milha. Nas cremalheiras usaram-se carris de 55 libras sobre dormentes de aço, pesando com as ligações 119 libras cada um, assentando-se os carris sobre elles na relação de 1828 por milha.

A cremalheira consiste em tres chapas verticaes de 20 millimetros de espessura cada uma e com o comprimento de 8 pés e 8 pollegadas, e construidas de maneira que o dente mata a junta. O material que se empregou é o aço *open-heart*, dando 25 toneladas por pollegada quadrada á tensão, com não menos de 10 por cento de alongamento. Os dentes são emmalhetados em solidas barras. Na entrada de cada secção de cremalheira existe um carril com 10 pés e 9 pollegadas, dentado de modelo especial e collocado na via para facilitar a engrenagem dos dentes tractores da locomotiva com os das barras da cremalheira.

As barras da cremalheira são assentes em coxins de ferro fundido que estão cavilhados aos dormentes de aço.

Em 1893, quando o caminho de ferro do lado da Argentina ainda estava em construcção, como linha local empregaram-se locomotivas combinadas para cremalheira e adherencia. Estas machinas construidas pelos Srs. Beyer, Peacock & C.^o Limited, de Manchester, eram quatro conjugadas com um eixo motor e um eixo tractor. As rodas de adherencia eram actuadas por cylindros exteriores de 14 pollegadas de diametro por 20 de percurso. Havia duas rodas dentadas em relação com as cremalheiras. O eixo da roda dentada posterior era movido por cylindros exteriores de 13 pollegadas de diametro e 18 de percurso. A roda dentada da frente corria livremente e só se usava para travar. A caldeira tinha 4 pés e 2 pollegadas de diametro por 9 pés e 6 pollegadas de comprimento, sendo a superficie de aquecimento:

Caixa de fogo (pés quadrados)	90,19
Tubular	1067,40
Total	1157,59
Area da grelha	19,95

A pressão em trabalho é de 150 libras por pollegada quadrada. A base total nas rodas da locomotiva é de 19 pés 6 $\frac{1}{2}$ pollegadas e o peso total da machina é de 45 toneladas.

⁽¹⁾ Resguardos contra a neve—é o nome que á falta de melhor adoptamos para traduzir *snow sheds* (à letra, alpendres para neve) e que os nossos vizinhos Hespanhoes, que já precisam d'elles nas suas linhas, denominam *quita-nieves*.

Durante muitos annos bastaram aquellas machinas para rebocarem na secção em cremalheira do lado da Argentina todo o trafego da linha e fizeram excellente serviço, sendo o custo das reparações tão baixo quanto se podia esperar em referencia a machinismos d'esta classe. Quando se completou a linha e augmentou portanto o trafego, tornaram-se precisos engenhos mais poderosos e adoptaram-se dois typos. Um, foi construido pela Maschinenfabrik de Essling e é da classe articulada como modificação do typo Mallet.

Estas machinas teem tres roletes de cremalheira unidos entre si por hastes de ligação. A machina de adherencia tem oito rodas conjugadas com 36 pollegadas de diametro. O comprimento total do machinismo, fóra as bombas, é de 45 pés 9 $\frac{1}{2}$ pollegadas.

O outro typo de machina articulada que se usa foi construido pelos Srs. Kiltson & C.^o de Leeds e é uma modificação do typo Mayer. Consiste em dois *bogies* um para a adherencia e o outro para as rodas de cremalheira.

As características geraes d'esta machina são:

Superficie de aquecimento em pés quadrados,

Caixa de fogo	140
Tubular	1900
Total	2040
Area da grelha	34

292 tubos com 1 $\frac{7}{8}$ pollegada de diametro exterior:

Capacidade de agua	2100 galões
Combustivel (carvão)	3 $\frac{1}{2}$ toneladas

Cylindros:

Adherencia, 16 $\frac{1}{2}$ pollegadas de diametro por 19 pollegadas de percurso.

Cremalheira, 18 $\frac{1}{2}$ pollegadas de diametro por 19 pollegadas de percurso.

Rodas conjugadas, 3 pés de diametro.

As locomotivas construidas pela Maschinenfabrik de Essling e pelos Srs. Kiltson & C.^o são provavelmente tão poderosas como as que foram projectadas para uma linha de cremalheira. Em rampa a 8 por cento podem rebocar 140 toneladas de peso total, além do seu proprio peso, com uma velocidade de cerca de 8 milhas por hora, e occasiões houve em que ainda rebocaram mais.

Estão projectadas para que o machinismo de cremalheira fique na frente quando sobe, para afastar tanto quanto possivel a neve e o gelo de deante das rodas de adherencia. Estão egualmente providas de freios automaticos e não automaticos Westinghouse e de freios manuaes, applicados para impellir ou aguentar as rodas. Também estão dotadas de freios de repressão para se adaptarem tanto aos cylindros da cremalheira como aos da adherencia e aos freios de fita em todos os roletes da cremalheira. Disposeram-se de modo especial os machinismos para conduzirem o vapor para dentro de recipientes quando trabalham no interior dos tunneis.

A machina da Esslingen desenvolve um exforço de tracção de 47.000 libras pelo menos para o machinismo de cremalheira e 20.000 libras pelo menos para o de adherencia; os valores correspondentes para a machina Kiltson são 34.000 e 20.000 libras.

O machinismo de cremalheira ficaria sempre no fim do comboio, isto é impelli-lo-hia quando subisse, mas surgiu uma dificuldade em se adoptar rigorosamente este preceito, porque durante os mezes de inverno ha turbilhões de neve na linha e os vehiculos da frente do comboio estão sujeitos a descarrilar, ao passo que se a machina estiver na frente não é possivel o descarrilamento, em resultado do peso d'ella. Resta ver se não seria melhor e mais seguro ter duas machinas, uma em cada extremidade do comboio.

A questão da força dos freios foi cuidadosamente estudada em referencia a estas machinas, mas viu-se que é necessario exercicio para applicar o freio da cremalheira

Os roletes da cremalheira são necessariamente um tanto concentrados, e portanto, se se applica o freio respectivo subitamente e por muitas vezes, corre-se o perigo de danificar os carris da cremalheira, especialmente quando se desce.

Para limpar das neves a linha durante o inverno usam-se expulsores de neve de varios feitios e tambem expulsores rotativos a vapor».

* * *

Não pôde a noticia que acaba de ler-se dar uma completa ideia da memoria lida no Instituto dos Engenheiros Civis, mas como noticia de revista para atrahir a attenção dos technicos é já sufficiente, e por isso não hesitei em pedir venia ao collega inglez para traduzir o que li na excellente revista, que se chama *The Railway Gazette*.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o projecto da variante da linha férrea do Sado na extensão de 28:068^m,47, entre o perfil 97' do lanço do Zambujal à Camarinheira, aprovado por portaria de 3 de Outubro de 1907, e o perfil 689' do lanço da Camarinheira a Alcácer, aprovado por portaria da mesma data, bem como o respectivo orçamento, na importancia de 281.173\$43, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 28 do mês findo, aprovar o referido projecto de orçamento.

Outrossim, manda o Governo da Republica Portuguesa que em virtude da aprovação da presente variante o projecto e orçamento gerais da mesma linha, a que se refere a portaria de 14 de Junho de 1912, fiquem assim constituídos:

1.ª Secção

1.º Lanço

Estação de Setúbal a Setúbal-mar	1:844 ^m ,84	123.400\$00
--	------------------------	-------------

2.º Lanço

1.ª parte — Setúbal-mar ao perfil 53 (a), à Cachofarra, perfil 110.....	1:588 ^m ,97	15.300\$00
2.ª parte — Cachofarra, perfil 110' à Gâmbia, perfil 502	11.756 ^m ,43	154.541\$96

3.º Lanço

1.ª parte — Gâmbia, perfil 502 ao Zambujal, perfil 2+10.....	3.424 ^m ,22	87.535\$17
2.ª parte — Zambujal, perfil 2+10 à Sacholinha, perfil 97'.....	4:032 ^m ,54	42.558\$06

4.º Lanço

Sacholinha, perfil 97' a Alcácer, fim do lanço e da secção.....	28:068 ^m ,47	281.173\$43
---	-------------------------	-------------

2.ª Secção

1.º Lanço

Alcácer à Caveira.....	31:148 ^m ,31	382.000\$00
------------------------	-------------------------	-------------

2.º, 3.º e 4.º Lanços

Caveira a Garvão.....	54:498 ^m ,38	738.420\$00
	136:332 ^m ,16	1:824.328\$62

Atendendo a que na avaliação feita, pela comissão nomeada em portaria de 19 de julho ultimo, dos trabalhos executados na linha ferrea de Portalegre pelo primitivo concessionário José Pedro de Matos, não foram incluídos os estatutos por elle apresentados correspondentes a 101.674^m,4 de via corrente e bitola reduzida e mais 26:605 metros do ramal de Avis;

Considerando que é justo e equitativo que estes estudos sejam tidos em conta naquella avaliação;

Considerando que a elles se deve arbitrar valor igual aos estudos para via normal;

Considerando finalmente que a importância desses trabalhos é de 11:455\$14;

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, em harmonia com a informação do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 9 do corrente, que a quantia a pagar pelo adjudicatario da construcção da linha férrea de Portalegre aos herdeiros do primitivo concessionario daquella linha, a que se refere a condição 38.ª do caderno de encargos de 28 de Novembro ultimo, seja elevada à totalidade de 86.370\$91.

Pacos do Governo da Republica, em 13 de Dezembro de 1913—
O Ministro do Fomento, Antonio Maria da Silva.

Manda o Governo da Republica Portuguesa, a quem foi presente o requerimento de João Pedro Vierling, datado de 11 do corrente, que lhe seja concedida auctorização, que pede, para transferencia á Empresa que constituiu, da concessão dado do contracto de 5 de Agosto de 1913, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Thomar à Nazareth e seu ramal para Leiria, nos termos da condição 68.ª do mesmo contracto e em harmonia com a legislação em vigor.

Pacos do Governo da Republica, em 16 de Dezembro de 1913—
O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

O tractado de commercio com a Hespanha

A caducidade do tratado de commercio com a Hespanha que vigorava desde 1 de Outubro de 1893, veio, como era natural, provocar varias perturbações aos interesses commerciaes dos dois paizes, não obstante as providencias de character provisorio adoptadas pelos respectivos governos, no sentido de evitar a paralyzação do trafego de importação e exportação das mercadorias que pelo tractado eram exemptas de direitos alfandegarios.

Essas perturbações, porém, foram devidas mais ainda à confusão que se estabeleceu nas regiões aduaneiras sobre a interpretação de leis e regulamentos, do que propriamente pela falta do tractado, pois que as providencias dos dois governos vieram, embora que provisoria e incompletamente, manter um como que *statu quo ante*.

Uma das erroneas interpretações foi a nosso ver a que as auctoridades aduaneiras deram ao que respeitava à passagem das mercadorias em *transito*, passando a cobrar direitos de reexportação por essas mercadorias, quando taes direitos não deveriam ser cobrados.

Muito embora o regulamento do *transito* tivesse sido publicado conjuntamente com o tractado que caducou, o facto é que a instituição do regimen de *transito* ha muito existia entre os dois paizes, como existe em todas as nações europeias.

Muito antes de negociado o primeiro tractado de commercio com o paiz-vizinho, já o transito havia sido regulamentado, tendo depois sido mantido pelo tractado de 1888 como o fôra depois pelo de 1893, e cremos bem que, quer se renove ou não o tractado, esse regimen continuará em vigor, pois que elle é um dos pontos basilares da nossa organização aduaneira, pela qual está legalizado, como o são a classificação das mercadorias para o computo dos direitos, a distribuição dos serviços, a fiscalização, etc.

Não é, pois, o regimen de transito, uma instituição apenas dependente dos tractados commerciaes, e basta rebuscar na nossa legislação aduaneira, que, cremos bem, n'esse como n'outros pontos, não differe muito da hespanhola, para d'isso nos convenceremos.

Pacos do Governo da Republica, em 11 de Dezembro de 1913.—
O Ministro do Fomento, Antonio Maria da Silva.

O regulamento da Alfandega de 1887, na secção IV que trata de despacho, refere-se ao transitio nos termos seguintes: *Teem despacho de transitio os generos ou mercadorias estrangeiras... vindas por mar ou por terra... nas condições seguintes:*

1.^o Quando forem procedentes de Hespanha e atravessarem o territorio portuguez para reentrarem em Hespanha.

2.^o Quando forem procedentes de quaesquer paizes estrangeiros... e vierem descriptos nos respectivos manifestos e conhecimentos ou cartas de porte, com declarações expressas de que são destinadas para transitio...

O regulamento de 1894, no capitulo III, artigo 102, n.^o 4, diz: A's alfandegas de Lisboa e Porto pertence dar despacho de sahida em transitio por mar ou pelos caminhos de ferro... ás mercadorias que vierem de paiz estrangeiro e forem destinadas a Hespanha ou vice-versa.

Emfim, em todos os regulamentos aduaneiros encontramos em varios paragraphos referências ao despacho de transitio, e isto nos prova que é independente dos tractados. E' como dissemos, um ponto basilar do organismo alfandegario, por ser uma necessidade economica para o livre commercio entre as diversas nações.

Seria, pois, um erro grave persistir na interpretação dada em seguida á cessação do tractado e pela qual se cobraram direitos de reexportação.

Felizmente, a situação encontra-se remediada, não só no que respeita ao transitio, mas tambem pelo que interessa á entrada e sahida livre de direitos, das diferentes mercadorias beneficiadas pelo tractado.

A lei que o parlamento portuguez homologou ha dias e que entra hoje em vigor, mantem a situação anterior no que respeita ás mercadorias da Tabella A, a liberdade do transitio, e auctoriza a importação temporaria de Hespanha, de solipedes com destino ás feiras a que costumam concorrer as commissões de remonta.

Esta providencia que vigorará até o fim d'este anno, se antes d'isso se não tiver firmado novo contracto entre os governos, foi, sem duvida, a unica que, de momento, podia ser adoptada como a mais benefica. E', porém, uma disposição provisoria e que não pôde supprir por completo a falta do tractado; e o commercio, bem como as empresas ferro-viarias dos dois paizes, que, á sombra do tractado, conseguiram estabelecer negocios e correntes de trafego que se cifram n'alguns milhares de contos de reis e em centenas de milhares de toneladas de mercadorias que transitam entre os dois paizes, não poderão ter o seu espirito sossegado enquanto não virem o assumpto resolvido em definitivo.

Na ha duvida que o caduco tractado trouxe aos dois paizes vantagens importantes. Portugal viu desenvolver a sua exportação de madeiras, do sal, do peixe, criação, ovos, etc., que antes do tractado era quasi insignificante.

Por seu turno a Hespanha viu, entre outros beneficios, progredir consideravelmente a sua exportação de gado. Os numeros seguintes referentes aos annos de 1892 e 1909, que são os que temos á mão, são bem eloquentes.

Animaes pequenos (incluidas as gallinhas que são o principal factor), exportados de Portugal para Hespanha, em 1892, 68.151 cabeças; em 1909, 1.636.022 cabeças.

Gado vaccum exportado de Hespanha para Portugal, em 1892, 18.721 cabeças; em 1909, 49.556 cabeças.

Por estes e outros dados estatisticos, como os indicados no brilhante artigo do Sr. Fernando de Sousa, publicado no numero da *Gazeta* de 1 de outubro, mostra-se bem quão benefica foi a influencia do tractado na nossa economia.

Tudo leva, pois, á convicção de que a sua renovação se impõe dentro d'um breve espaço de tempo, e muito seria para desejar que, a dar-se a impossibilidade de obtermos maiores vantagens do que as que nos offerencia o caduco tractado, como a introdução do nosso cacau e ou-

tros productos colonias no paiz vizinho em condições favoraveis, ao menos se conservem as vantagens de que já beneficiavamos.

Mas, dado o interesse que a Hespanha tem no tractado, interesse talvez superior ainda ao que resulta para Portugal,—haja vista as perturbações que já alli se produziram taes como a greve dos gallinheiros em Barcelona — não poderia a diplomacia portugueza obter que, em vez de sermos nós, os Portuguezes, os primeiros a irmos ao encontro do encetamento das relações interrompidas por culpa, ao que cremos, dos nossos intransigentes vizinhos, esperassem fossem elles os primeiros que, reconhecendo o seu erro, viessem procurar esse reatamento?

Chamar-nos-hão, talvez visionarios, dado o habito a que já quasi todos os Portuguezes se afeiçoaram de se apresentarem de cocoras ante o estrangeiro. A nós porém, devido talvez á ignorancia em materia de diplomacia, affigura-se-nos coisa viavel, em que a pericia dos nossos diplomatas poderia colher um bello triumpho para o paiz, e para elles tambem, que se deviam sentir orgulhosos de chegarem tão brilhantemente ao fim de tão difficil *étape*.

Andrade Gomes

O tunnel da Mancha

Um grupo de membros do Parlamento britannico induziu o chefe do Governo inglez a pôr de novo em destaque o projecto de tunnel sob o canal da Mancha. O favor com que foi recebida esta proposta, a sensação que causou no mundo e as consequencias geraes que pôde acarretar, são de interesse geral.

A *Revue des Deux Mondes*, publicou precisamente com a rubrica do director dos Caminhos de Ferro do Norte da França, M. Sartioux, um estudo magistral sobre o assumpto.

Foi em 1856 que o projecto nasceu; em primeiro lugar, os receios da diplomacia, a guerra de 1870 em seguida, serviram-lhe de entrave; mas, por fim, parecia que a sua realização ia effectuar-se com pasmo do mundo, quando em 1880, o antagonismo do celebre estrategico lord Wolseley lhe deu o golpe de misericordia em nome da segurança da Grã-Bretanha.

Todavia, tinham-se formado, entretanto, em ambas as margens do canal, sociedades financeiras concessionarias da linha, que continuaram sem interrupção os trabalhos e estudos previos, até tal ponto que hoje as galerias de ensaio sob o mar attingem 1.849 metros na costa franceza e 1.600 na ingleza, dados estes que não merecem ser desprezados.

Estas sociedades, que teem o seu funcionamento regular, sendo presididas pelas mais altas personalidades technicas e financeiras, estão dispostas a continuar os seus trabalhos até que lhes seja concedida a desejada auctorização.

Das investigações realizadas, deduz-se que a Inglaterra está ligada ao Continente por uma serie de camadas submarinas de greda, uma das quaes é de greda argillosa sem silica, de uns 60 metros de espessura, offerecendo condições muito favoraveis para a construcção do tunnel.

Ter-se-ha que abrir duas galerias distando entre si uns 15 metros, as quaes, partindo de um ponto da costa, situado acima do nivel do mar, hão-de alcançar uma profundidade de 95 metros abaixo d'esse mesmo nivel; para facilitar o traçado exacto do tunnel e tornar mais commoda a extracção de mais de dois milhões e meio de metros cubicos de escombros e para evacuar as aguas de infiltração, ter-se-ha de construir uma galeria secundaria abaixo do nivel do tunnel e poder-se-ha terminar os trabalhos em quatro ou cinco annos com uma despesa de uns 400 milhões de francos.

Como as vias ferreas inglezas e francezas teem a

mesma largura, poderá fazer-se a comunicação entre as duas nações por meio de trens directos, cuja passagem pelo tunnel não durará mais que uns quarenta minutos para trens de passageiros, pesando 400 toneladas, e hora e meia para os de mercadorias pesando 800 ou 900 toneladas. Paris estará então a cinco horas e meia de Londres, e não será temeridade suppôr-se que um dia o tráfego será assegurado por uns cinquenta trens, que darão uns quarenta milhões de passageiros, por anno.

Não teria, como os tunnels de montanhas, apenas a vantagem de ligar duas nações, multiplicar as vias de acesso e satisfazer interesses locais, mas offereceria além d'isso um character de interesse geral. Ao passo que em 1912 para cima de 6.000.000 de passageiros circularam entre a França e o estrangeiro pela fronteira do norte, apenas 1.109.000 atravessaram o canal. Com o tunnel esta cifra triplicaria dentro de poucos annos, e o mesmo havia de succeder com as mercadorias.

Além das vantagens militares que o tunnel poderia trazer às duas nações, offerece elle uma solução ao problema angustioso que se apresentaria á Inglaterra no caso de se dar um conflicto marítimo: o aprovisionamento. Todos os

annos entram em Inglaterra mais de 10 milhões de toneladas de generos alimenticios, e o tunnel serviria para assegurar o seu transporte em caso de rompimento de hostilidades.

Como se vê, existem grandes vantagens para Francezes e Inglezes na realização d'esta obra grandiosa, cujas consequências commerciaes, economicas, politicas e militares se repercutiriam pelo mundo inteiro.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diario de Noticias Illustrado (Natal de 1913.)

—Recebemos e agradecemos este esplendido brinde que o nosso estimado collega «Diario de Noticias», offerece ao publico pela modica quantia de 50 centavos, com o abatimento de 20 % para os assignantes.

E' um optimo brabalho de chromotypia, com applicação do processo da trichromia, tudo feito nas magnificas officinas do «Commercio do Porto».

Contem parte litteraria de valor, e uma extensa secção de publicidade.



VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes de assignatura

Acha-se pendente da sancção governamental que, certamente se não fará esperar muito, dado o beneficio que representa para o publico, um additamento á tarifa especial n.º 14 de grande velocidade da Companhia Portuguesa, em virtude do qual será concedido, quando o bilhete de assignatura deixe de ser utilizado por morte do respectivo titular, ou por doença, ou ainda por mudança de situação ou de residencia, devidamente comprovados, o reembolso aos assignantes ou a seus herdeiros da differença entre o preço que corresponda pela tarifa, ao prazo em que o bilhete é valido, e o prazo a que fica reduzido, como a seguir se indica:

Prazo da tarifa	Prazo em que o bilhete foi utilizado	Prazo a que se considera reduzido
3 mezes	menos de 1 mez	Reduzido a 1 mez
	mais de 1 mez	Não se faz redução
6 mezes	menos de 1 mez	Reduzido a 1 mez
	» » 3 mezes	» » 3 mezes
	mais de 3 mezes	Não se faz redução
	menos de 1 mez	Reduzido a 1 mez
1 anno	» » 3 mezes	» » 3 mezes
	» » 6 »	» » 6 »
	» » 9 »	» » 9 »
	mais de 9 mezes	Não se faz redução

Estas são as principaes disposições da projectada medida, que, diga-se sem favor, merece bem os applausos do publico.

Transportes de pyrites para Povoá e Braço de Prata

Entra hoje em vigor a medida estabelecida pela Companhia Portuguesa, a que aqui nos referimos n'um dos nossos ultimos numeros, e que distribuimos com o presente, pela qual é concedido ao consignatario que durante o prazo de um anno receber nas estações de Povoá de Santa Iria ou de Braço de Prata, procedente de Vendas Novas (local ou transito) o minimo de 500 toneladas de pyrites, com excepção das queimadas, o reembolso da differença entre o que houver pago e o preço de \$83 por tonelada, comprehendidas as despesas de manutenção, excepto as de carga e descarga das remessas de Vendas Novas local e a de descarga no destino das de Vendas Novas transito.

Sul e Sueste

Referimo-nos no nosso numero anterior ao novo material de passageiros, em serviço em grande numero de comboios, e agora temos a acrescentar que também os comboios das linhas de Móra e do Sueste já todos teem do novo material, circulando n'aquella carruagens mixtas com 12 logares de 1.ª classe e 27 de 2.ª, e n'esta uma carruagem de cada classe em cada comboio.

Viagens circulatorias entre Portugal Hespanha e França

Como dissemos no nosso ultimo numero, entra hoje em vigor a nova tarifa de bilhetes circulatorios com itinerarios fixos, combinados entre as linhas portuguezas, hespanholas e francezas, e que terá a designação de Internacional n.º 310 de grande velocidade.

Como era de prever, a noticia do estabelecimento d'esta tarifa, que distribuimos com o presente numero, causou a melhor impressão no publico, sendo de esperar que na proxima primavera os bilhetes comecem a ter grande procura.

Por enquanto o frio e as chuvas tiram o appetite de viajar, mas passados estes dois mezes, não temos duvida que começará a ter grande aproveitamento esta tarifa, cujos preços não podiam ser mais economicos.

Despacho Central Lisboa-Intendente

A partir de hoje o despacho central denominado Lisboa-Intendente, que estava installado na Rua dos Anjos n.º 2-B, passa a ter a sua sede na mesma rua n.º 12, continuando como até aqui, a prestar todo o serviço interno e combinado, de recepção e expedição de recovagens, metallico e valores, mercadorias, animaes pequenos e gado em grande e pequena velocidade, nas condições da tarifa da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes em vigor para o serviço de camionagens.

Ampliação de tarifa

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes propoz ao Governo uma ampliação á tarifa N.º 11-bis de grande velocidade em vigor desde 1 de julho de 1901, pela qual são estabelecidos bilhetes de ida e volta entre Figueira da Foz e Verride aos preços de \$36 em 1.ª classe, \$24 em 2.ª e \$14 em 3.ª.

Estes preços são captivos do imposto do sello.



IV

Paris e os seus melhoramentos. — A importancia da deusa Mo-da. — Os grandes armazens. — Um colossal projecto da Prefeitura.

Cada nova visita a Paris, por quem, desde muito, conhece a grande cidade, conduz necessariamente a verificar as novidades que a capital apresenta, nos seus aspectos, no seu viver, nos seus melhoramentos publicos.

Por isso vae-se logo, com certa curiosidade ver... o Pousset.

O Pousset é o grande café dos *Boulevards*, um dos mais frequentados, dos mais conhecidos, sem ser dos mais ostentosos; é o *rendez-vous* de todo o Paris que toma refrescos ou café na sua larga *terrasse*, que, de noite, estende as suas mesas pela frente das lojas vizinhas que fecham cedo, tal é o enorme numero dos seus frequentadores, que alli vão tomar café e ver quem passa, ouvindo, a furto, os sons de uma boa orchestra que toca no interior.

Mas certamente que não é para saber da saúde de *monsieur Pousset* ou do seu gerente, nem para ver os seus frequentadores, que vamos olhar para o estabelecimento. E' para ver... se elle ainda lá está, se o predio não foi ainda demolido, se a grande obra que se projecta desde ha cinco annos, a ligação do *boulevard* Haussmann com o extremo do de Montmartre, o que representará uma importante transformação na circulação de Paris, está ou não começada.

E verificamos, d'esta vez ainda, que continuam fazendo-se valer as influencias que se teem desenvolvido contra essa obra indispensavel, que dotará Paris com uma via de 7 kilometros, d'recta do *Père Lachaise* ao Bosque de Bolonha, e recta na sua maior parte; que desobstruirá o *boulevard* dos Italianos da sua enorme circulação, levando para o Haussmann todo o movimento de pessoas e carros que de além da rua Drouot se faz para a estação de Saint Lazare, para Batignolles, para o Bosque de Bolonha e, talvez o mais importante — o que se dirige aos grandes armazens do *Printemps* e ás *Galerias Lafayette*.

Porque ha uma impressão singular que o estrangeiro sente alli sem d'ella se aperceber: a influencia que vão tendo na vida parisiense os grandes armazens de modas.

Se a Suissa é um grande hotel, por ser um paiz essencialmente preparado para excursionistas, se Roma é a capital das ruinas historicas, e Londres a terra dos nevoeiros, e Moscow a cidade das egrejas, e Pittsburgh uma grande fundição, Paris está-se convertendo mais do que na capital da moda, n'um grande armazem de modas.

O reclamo da «novidade» a exploração da vaidade feminina pela variedade dos artigos e dos pequenos nadas applicados ao vestuario, vae attingindo o grau... de enfermidade mental.

Attrahir a mulher, desnorteá-la com mil bugigangas, hypnotizá-la com os multiplicados enfeites, de innumerados feitiços, em que a materia prima é nada, mas que se lhe vendem caros, simplesmente porque uma modista phantasia se lembrou de inventá-los, vae sendo uma luta em que Paris inteiro se empenha, com facil victoria, diga-se, e em quasi nada mais pensando.

Cada dia surge a invenção de um cento de lacinhos, muitos centos de plumas, milhares de tecidos, de novos

padrões, de figurinos de novas apparencias e até de nomes novos.

Pela toilette da mulher passa o Boreas agitado de todas as commoções, de todas as ideias, de todos os acontecimentos mundiaes.

A Lolly Fuller revoluteando á luz da ribalta as suas longas roupagens de gaze, deu a nota das côres iriadas que logo se adoptaram nas sedas dos vestidos — era a moda; essa mortifera luta do Oriente, dando a ephemera victoria aos Bulgaros, aproveitou-a logo a modista, adoptando nos adornos femininos as côres berrantes — côres bulgaras — os chapéos á maneira de casco — o barrete bulgaro — e até, como que se Marte preparasse os espiritos femininos para uma campanha universal, os penachos tomaram a forma dos dos militares. Senhoras ha que, vistas a distancia, se confundem com um dragão.

Não extranharemos em breve vê-las com o turbante turco, lembrando a reentrada dos filhos de Mahomet em Andrinopla.

Por fim (fim até agora, bem entendido) de além do Atlantico vem uma dança que imprime certa novidade nos salões mundanos; e Marte cede o logar a Terpsichore, e as modistas proclamam que a ultima moda é... côr do tango!

Côr de uma dança, lembra o cego que definia o verde por côr de um cavallo a galope.

E' assim que os grandes armazens vão sendo a grande attracção da cidade-luz. De edificios já grandes que eram vão-se alargando pelos predios vizinhos como enorme polvo que tudo abraça nas suas garras. Atravessam as ruas por subterraneos e constituem já bairros; de futuro chegarão a formar cidades.

Se, pelo contrario, fechassem o Louvre, o *Printemps*, as *Lafayette*, a *Samaritana* e o *Bon-Marché*, Paris perderia o seu característico principal, seria uma cidade não morta, mas moribunda; a mulher desinteressar-se-hia d'ella, não teria onde passar os dias; ai da cidade e das elegantes! O que lhes importa a ellas que roubem a *Gioconda* ou que a readquiram? Entre o Louvre-museu e o Louvre-armazem, ellas preferem que n'este nada falte, embora no outro faltasse a primorosa obra de Leonardo de Vinci.

Por isso aquelles centros de attracção são os mais movimentados. A' hora da tarde, quando a escolha de arrebitques, de chapéos e de modismos *bat son plein*, como se diz das estações de banhos, a circulação nos arredores d'aquelles armazens torna-se difficil; peões, trens, autos, cruzam-se em todos os sentidos; os policiaes fazem prodigios para metter em ordem essa onda que se desdobra de todos os lados; não ha espaço que chegue para comportar um tal movimento.

A abertura, pois, do *boulevard* Haussmann até á rua Drouot, embora sacrificando a *passagem* da Opera e alguns blocos importantes, será um acontecimento para Paris, porque facilitará a sua circulação n'um dos pontos em que ella hoje mais estrangulada é: o cruzamento das ruas *Lafayette*, *Chaussée d'Antin* e aquelle *boulevard*. Nas proximidades dos armazens, nos outros bairros, está egualmente resolvido o alargamento de muitas das ruas que lhes dão accesso.

E já se pensa no alargamento das ruas de Mogador e de Clichy, no grandioso projecto formulado agora pela Prefeitura do Sena, trabalho de grande envergadura que temos sobre a mesa, devido ao activo e intelligente Prefeito, o Sr. Marcel Delanney.

Por elle, o actual Paris alargar-se-hia pelas communas dos arredores, elevando a sua area, de 7.802 hectares que hoje tem, a 47.389 hectares, ou seja mais de 50 por cento superior á de Londres que é de 30.012 hectares.

D'este importantissimo trabalho nos occuparemos em artigo ou artigos especiaes, limitando-nos por agora a agradecer ao seu auctor o exemplar que nos offereceu.

Duas pequenas ruas foram agora abertas partindo dos

boulevards, mas essas não interessam a circulação publica; são, pôde-se dizer, pateos abertos, que nem os peões aproveitam porque por ellas não poupam caminho.

No mais, Paris está como estava ha um anno, só com a novidade do estacionamento dos trens e autos de praça ter sido passado para o centro das avenidas, moda ingleza que era já tempo de ser adoptada.

E aqui terminamos esta serie de «Notas», desejando um anno feliz aos leitores.



O custo do Canal do Panamá

Por nota officiosa do governo americano aos jornaes de Washington, sabe-se que as despesas effectuadas pela construcção do canal do Panamá, se elevavam, em 30 de junho ultimo, a mais de 300 milhões de dollars, e que attingirão provavelmente 350 milhões por occasião da conclusão das obras. Quando os Estados-Unidos assumiram a direcção d'esta gigantesca empresa, em 1901, uma comissão de engenheiros fixara o custo das obras approximadamente em 150 milhões de dollars. Cinco annos depois, uma nova comissão baixou este custo para 140 milhões. Em 1908, quando os engenheiros americanos já possuíam dados mais seguros para a sua avaliação, pois havia já quatro annos de trabalhos, uma nova comissão fez subir esta mesma cifra a 170 milhões. D'este modo, comparando a primeira avaliação á ultima, constata-se uma differença de perto de 200 milhões de dollars. Voltando-se ao balanço de 30 de junho ultimo, notaremos que as despesas de construcção propriamente dita, orçaram até hoje por 180 milhões.

O saneamento da zona trouxe uma despesa de 150 milhões e o desvio da linha ferrea uma outradespesa de mais 100 milhões. Os engenheiros enganaram-senos seus calculos, em consequencia da alta excessiva dos salarios. Os mestres que dirigem as excavações recebem 200 dollars por mez, tendo sido contractados por 120; os engenheiros, que deviam receber um maximo de 300 dollars por mez, recebem 500. Emfim, as alterações aos planos iniciaes trouxeram despesas consideraveis. Por exemplo, o alargamento do canal na trincheira do Culebra, levado de 200 a 300 pés, representa um acrescimo de despesa de cem milhões de dollars.



Material de caminhos de ferro na Exposição de Gand

Eis a descripção succinta de duas esplendidas locomotivas francezas, que estiveram na Exposição de Gand, na Belgica, ha pouco encerrada:

Locomotiva «Flamme», tipo 9, de 4 cylindros eguaes de simples expansão, a vapor sobre-aquecido, para trem expresso; anno de 1905.

Até 1904, as locomotivas de dois eixos motores foram sufficientes para servir a maioria das redes. Ao tipo 17 succedeu um motor um pouco mais potente, o tipo 18, ao qual em seguida se applica o sobre-aquecimento, mas em breve se notou a necessidade de chegar ás locomotivas de tres eixos agrupados.

Creou-se o tipo 9, cuja primeira machina figura na exposição de Liège de 1905.

O novo principio posto em pratica consistia em utilizar 4 cylindros eguaes de simples expansão, alimentados pelo vapor sobre-aquecido.

Os quatro cylindros da locomotiva tipo 9 estão dispostos em linha no eixo da *bogie*, dois no interior da cavilha e dois no exterior, e atacam o primeiro eixo agrupado.

Como a locomotiva tipo 9 utiliza o vapor sobre-aquecido, os distribuidores são cylindricos e teem aros de garantições elasticas que satisfazem perfeitamente.

Um *by-pass*, fechado por uma torneira á disposição do machinista, permite pôr os dois cylindros em communicação durante a marcha, com o regulador fechado, o que evita nas almofadas os effeitos das compressões nos cylindros, e dá á locomotiva um rodar muito suave. Alem d'isso, nos tubos de descarga abrem-se respiradouros para evitar a aspiração nos cylindros dos gazes da camara do fumo.

A mudança do andamento é do systema de Rougy que comporta um servo-motores a vapor.

O deslocamento da *bogie* pôde attingir 45 m/m d'um lado e d'outro da sua posição media, o que permite á machina passar nas curvas de 150 metros do raio.

A locomotiva está aparelhada com freio automatico de ar comprimido e segundo um systema que teve o seu inicio na Belgica; as rodas da *bogie* teem o freio igualmente disposto. D'este modo, a *bogie* comporta-se como sendo um vehiculo do trem, tendo a sua timoneira separada e um aparelho distincto ajustado á frente.

*

Locomotiva tipo 10, de 4 cylindros eguaes de simples expansão, a vapor sobre-aquecido, para trem expresso pesado; anno de 1910.

Este motor foi construido segundo os principios innovados em 1904 sobre o tipo 9; é do modelo Pacific, isto é, tem uma *bogie* adeante, tres eixos agrupados e um eixo de suporte na retaguarda.

Destinado ao reboque de certos trens rapidos na linha do Luxemburgo, suppre assim o tipo 9 no serviço dos expressos pesados que circulam na linha de Ostende e na linha de Leste.

Tendo em vista dividir os esforços e diminuir a fadiga das peças, os cylindros trabalham em eixos differentes; as biellas interiores accionam o primeiro eixo geminado, enquanto as exteriores accionam o segundo.

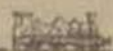
A *bogie* é a mesma do tipo 9.

A locomotiva tipo 10 bate actualmente o *record* europeu do peso e da potencia das locomotivas de tipo similar.

Os principaes dados da construcção são: 4 cylindros de simples expansão, diametro de 500 — Curso dos embolos 660 — Diametro das rodas motrizes 1,980 — Numero de tubos grandes de ferro 31, tubos pequenos 230 — Diametro dos grandes 118-127, dos pequenos 45-50 — Comprimento dos tubos 5 m. — Superficie do forno 30 m², dos tubos 219,85, superficie de aquecimento total 239,85.

Peso adherente 37 T. — Peso em serviço 102 T. — Esforço de tracção 18 m. 660 — Diametro das rodas sustentadoras 900-1.262. — Comprimento dos apoios da machina 11 m. 425.

Timbre da caldeira 14; comprimento da grade 2 m. 500; largura 2.000.



Canal de Marselha ao Rhodano

O tunnel de Rove, por onde passará o canal que ha-de ligar Marselha ao Rhodano, deve ser, debaixo do ponto de vista da largura, uma das maiores obras do mundo, visto que as dimensões internas totaes do subterraneo serão: 22 metros de largura, 14,40 de altura e 7.260 de comprimento; por consequencia, para avançar um metro é necessario extrahir de 290 a 330 metros cubicos de rocha.

E' facil calcular as difficuldades que é preciso vencer para construir um tunnel de taes dimensões, que bem pôde qualificar-se de gigante.

O canal parte do porto de Marselha, tendo o subterra-

neo a sua abertura em Estaque para atravessar a cadeia do Rove, indo desembocar perto de Gignac, continuando pela margem sul das lagoas de Bolmon e de Berr até Martigues.

Segue até ao porto de Bone, juntando-se pouco depois ao canal de Arles a Bone, que se alargará até ao seu ponto de ligação com o Rhodano, perto de Arles.

Este canal terá 25 metros de largura em quasi todo o seu comprimento, por tres de profundidade, sendo de 18 metros a largura minima.

Marselha ficará assim ligada á rede fluvial franceza, calculando-se a despesa total das obras em 71 milhões de francos.



A questão da Caixa de Reformas

Da Companhia dos Caminhos de Ferro recebemos a seguinte comunicação:

«O «Seculo» de 21 do corrente, fez considerações sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que esta por principio não discute.

Todavia, como de taes considerações podem resultar receios infundados para o pessoal em activo serviço e reformado, e pensionistas, pede-se a publicação da Ordem Geral do Conselho de Administração, que vae ser distribuída:

Ordem geral do Conselho de Administração n.º 65

«Aviso a todo o pessoal a que aproveitam os Regulamentos em vigor sobre reformas e pensões de sobrevivencia:

«1.º Continua garantido como encargo da Exploração o serviço de reformas e pensões.

«2.º Fica avisado o pessoal da seguinte condição temporaria:

«Todo o pessoal póde desde já ser reembolsado por inteiro de todas as sommas com que contribuiu por joias e quotas, mediante declaração escripta de que não deseja continuar sujeito aos regulamentos que lhe são applicaveis e dando quitação completa dos seus direitos.

«Esta condição é valida desde a data da publicação d'este aviso até um mez depois da data do novo regulamento. — Lisboa, 22 de dezembro de 1913.»



Eschola Preparatoria á Eschola Superior de Aeronautica e de Construcção mechanica

Fundou-se em Paris, sob o patrocínio das mais altas notabilidades scientificas, technicas e militares, e especialmente do Sr. Appell, decano da Faculdade de Sciencias de Paris, e do General Hirschauer, Inspector da Aeronautica militar, uma eschola preparatoria á Eschola Superior de Aeronautica e de Construcção mechanica.

Esta eschola possui igualmente o ensino por meio de correspondencia, que póde começar em qualquer epocha do anno; um curso annual destinado aos estudantes que saiam da mathematica elementar e da philosophia, e um curso de ferias para os que saiam das mathematicas especiaes.

Torna-se assim possivel obter-se em tres annos o diploma de uma eschola superior de engenharia (um anno

na eschola preparatoria, e dois na Eschola Superior de Aeronautica e de Construcção mechanica).

A ultima citada não é propriamente uma eschola de pilotagem, mas prepara engenheiros para a construcção aeronautica, para o automovel, para a construcção de motores, para a construcção metallica, e para a industria do frio.

O director da Eschola Preparatoria é o Sr. M. Laboureur, professor e engenheiro, e redactor-chefe da Secção Technica do «Petit Parisien».

O curso annual abriu a 5 de novembro p. p.

Para quaesquer esclarecimentos, dirigir-se ao director, 7, Rua Valentin Haüy, Paris.



Companhia Portugueza. — O Conselho de Administração d'esta Companhia approvou já o orçamento para 1914; n'elle estão incluídas as verbas para a conclusão da segunda via entre Pampilhosa e Mogofores; assentamento de «Block system» em Espinho e Porto; novo caes para mercadorias no Entroncamento; alargamento de algumas estações; habitações e dormitorios para o pessoal, etc.

Sul e Sueste. — Deu o melhor resultado a experiencia de electricidade n'uma carruagem, produzida por um motor cuja rotação é feita pelo movimento das rodas.

Colonias. — Pela 4.ª repartição da Direcção geral das colonias, acaba de ser publicada a estatística dos caminhos de ferro das Colonias, relativa a 1911.

Comprehende diversos documentos, mostrando o desenvolvimento que tem tido os differentes caminhos de ferro, o movimento de trafico e os resultados financeiros da exploração de 1888 a 1911, e ainda outros interessantes esclarecimentos, como a altitude das estações, custo das linhas, extensões em exploração, em construcção e a construir, data da abertura á exploração, etc.

Para mais rapida comprehensão, vem a estatística acompanhada de grande numero de graficos de facil percepção e de dois mappas correctamente executados, sendo um da India e outro da Africa, representando a rede geral dos caminhos de ferro da Africa do Sul.

E' uma obra perfeita e completa e que muito honra a repartição que n'ella trabalhou.

Mutamba a Inharrime. — Ha o maior empenho em que se realize a ligação pela linha ferrea entre Inhambane e a testa da actual linha de Mutamba a Inharrime. Mutamba, onde fica a testa, dista 40 kilometros de Inhambane. Actualmente, a ligação entre Inhambane a Mutamba faz-se por via fluvial.

Gaza. — Esta linha tem actualmente em exploração 53 kilometros. O custo da construcção foi de 4:752\$12 por kilometro.

Durante o anno economico de 1912-1913, o movimento foi o seguinte:

Receitas, 43:247\$63.

Despesas de exploração, 30:495\$14.

Saldo, 12:752\$49.

Mercadorias transportadas, 4.658 toneladas.

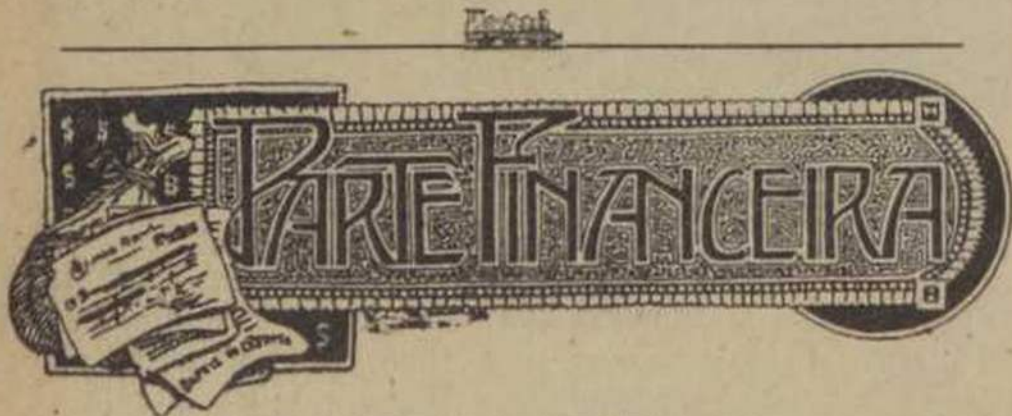
Valle do Vouga.—Uma comissão constituída pelos Srs. Inspector Bernardo de Aguiar e engenheiros-chefes Costa Couraça e Pinto Camelo, inspecionou o troço d'esta linha, comprehendido entre as estações de Ribeiradio (kilometro, 8,850) e de Vouzella, (kilometro 44,66,) verificando que se encontra em condições de ser aberto á exploração provisoria.

A mesma comissão deve proceder opportunamente á inspecção dos restantes troços que successivamente se pretendam abrir á exploração, entre o kilometro 44,660, Vouzella, e o kilometro 67,800, Bodiosa.

Benguella.—O total das receitas d'este caminho de ferro, durante os dez mezes decorridos desde janeiro até ao fim de outubro, foi de 383:715\$000 reis e o total da despesa de 263:076\$000 reis.

Durante egual periodo do anno findo, a receita e a despesa foram, respectivamente, de 352:022\$000 reis e 269:964\$000 reis.

O coefficiente de exploração, que em 1912 foi de 76 % baixou em 1913 a 68 %.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino.—*Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.*—Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os Estatutos d'este Banco, ao sorteio de 293 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emittidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 17 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento, emittidas em 1 de julho de 1889, foram extrahidos os numeros que constam do annuncio no «Diario do Governo» e das relações affixadas no edificio do Banco.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações, de que, a começar do dia 2 de janeiro de 1914, realiza-se na Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas-feiras destinados a atrasados), das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, na sua agencia no Porto, e no Banco do Minho, em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas, que deixam, «ipso facto», de vencer juro, a contar do dia 31 de dezembro de 1913. Egualmente serão pagos os juros e amortização, em Londres—«Compotoir National d'Escompte», com a apresentação dos respectivos titulos.

Lisboa, 20 de dezembro de 1913.—O governador, (a) Luiz Diogo da Silva.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22.º dos Estatutos d'este Banco, ao sorteio de 320 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emittidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extrahidos os numeros que constam do annuncio no «Diario do Governo» e das relações affixadas no edificio do Banco.

São, portanto, prevenidos os srs. portadores d'estas obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1914, realiza-se da Thesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas-feiras destinadas a atrasados), das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas, que deixam, «ipso facto», de vencer juro, a contar do dia 31 de dezembro de 1913.

Lisboa, 20 de dezembro de 1913.—O governador, (a) Luiz Diogo da Silva.

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. 7,70, liquidos de impostos em França.

—pela apresentação do coupon n.º 40 das obrigações privile-

giadas 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 Marcos.

—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 Marcos.

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 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemanha 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 dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—*Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.*—Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1914, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 233—4:188—4:359—2:900—3:701—6:394—8:063 de 450\$000 e 10:862—11:770—13:445—13:465—15:298—15:621—17:442—21:379—22:890—24:527—24:919—25:460—26:318—27:407—27:938—28:581—28:988—29:444—30:479—30:587—34:018—34:513—35:811—35:979—36:397—37:010—37:086—37:613—41:062—41:142—42:810—45:278—46:949—48:856—51:216—52:409—54:022—56:032—56:137—56:200 de 90\$000.

O pagamento dos coupons e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1914.

No Porto—Na sede da companhia, á rua do Belmonte, n.º 49, 1.º.

Em Lisboa—No London and Brazilian Bank, Limited.

Em Londres—No Capital and Counties Bank, Limited.

Em Amsterdam—Em casa dos srs. Westendorp & C.ª.

Em Bruxellas—Em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de dezembro de 1913—Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—O Presidente do Conselho de Administração, (a) Augusto Gama.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1913.

O parlamento, nos poucos dias em que funcionou durante a quizena, antes das ferias a que religiosamente se entregou, nada fez mais que... fallar.

De noticias financeiras ha de mais importante a com que ha dias A *Capital* emocionou o paiz e especialmente a industria dizendo que, n'uma reunião politica convocada para 5 de janeiro o Sr. ministro da Finanças exporá parte do seu programma financeiro, dará esclarecimentos sobre a lei organental e informará os seus amigos politicos dos projectos que conta levar ao Parlamento para arrancar ao paiz todos os recursos de que o Estado necessita para viver feliz e prospero. Uma d'essas propostas, segundo o mesmo jornal, refere-se á contribuição industrial acabando com o regimen iniquo dos gremios, ficando cada industrial a pagar conforme os lucros que tirar da sua industria e segundo uma taxa que procurará ser justa.

Se assim for, não temos senão que applaudir, tanto mais que, a situação actual se presta a enormes e escandalosas injustiças como, pela nossa parte, o sentimos.

Por noticias chegadas do Brasil, sabemos que a crise economica no Amazonas, causou no Banco do Brasil prejuizos consideraveis.

Só as succursaes d'este Banco, em Belem e Manaus, representam a perda de 30.000 contos para a primeira e 5.000 para a segunda.

Tambem o commercio da região teve graves prejuizos com a baixa enorme que tem soffrido a borracha.

Bolsa.—As inscripções conservaram, por assim dizer, os preços antecedentes, cotando-se, sem juro, entre 38\$75 e 38\$90.

As obrigações externas com bastante procura, cotando-se de 67\$50 a 68\$00; Moçambique e Zambesia, fracas; Caminhos de Ferro, paradas.

Accções bancarias, sem movimento; Phosphoros a 57\$30 com regular procura.

Cambios.—Conservou-se o mercado cambial, sem oscillação digna de registo até sabbado ultimo, aggravando-se depois os cambios n'estes ultimos dias, havendo grande procura e apparecendo especuladores.

E' provavel que com o apparecimento de coupons no principio do semestre o cambio baixe um pouco; contudo parece-nos que subira novamente, visto luctarmos com o mau anno agricola que acaba hoje e com a crise dos productos coloniaes.

A divisa Londres estava no principio da quinzena, a 44 ⁵/₈ e 44 ¹/₂ e hoje manteve os mesmos preços.

Hoje ás 15 horas ficaram a 44 ⁹/₁₆ - 44 ⁷/₁₆ e a 637 - 640 a divisa Paris com tendencia de subida.

£ ouro—comprador a 5536, vendedor a 5539.

O Rio fechou a 16 ⁵/₃₂ ou réis 145769.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	44 ⁹ / ₁₆	44 ⁷ / ₁₆	44 ¹¹ / ₁₆	44 ⁹ / ₁₆
" 90 d/v.....	45 ³ / ₁₆	—	45 ⁵ / ₁₆	—
Paris cheque.....	636	639	636	638
Berlim	262	263	262	263
Amsterdam cheque	443	445	443	445
Madrid cheque	1000	1010	1005	1015

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	DEZEMBRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	26	27	29	30	31	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	—	40,05	40	—	—	39,85	39,80	39,80	39,95	—	—	39,95	39,95	—
Divida Interna 3% coupon.....	—	j. 38,90	j. 38,85	—	—	j. 38,75	j. 38,75	j. 38,85	—	j. 38,80	—	39,80	j. 38,80	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	20590	20580	20580	—	20580	j. 20545	—	20595	—	—	—	20585	—
" 4% 1888/9.....	—	a 56500	—	a 56500	—	c 55560	c 55560	—	c 55570	c 55570	—	c 55530	c 56500	—
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	5595	—	9500	9500	9500	—	9500	9500	9500	9500	9500	9500	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	c 82530	c 82530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	68510	—	—	—	—	—	67550	—	67560	67560	67590	68500	68530	—
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	—	—	70500	69580	—	69570	69570	69580	70500	70500	70500	70500	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	157550	—	157550	—	—	157550	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116550	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	60550	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	69500	—	—	68570	—	—	68550	68550	—	—	—	—	68500	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	57530	—	57530	57530	57540	57520	57500	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	89550	—	—	—	—	89500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	65550	—	65550	—	65540	—	—	—	65540	—	65540	65540	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	47560	47560	—	47560	47550	—	47540	—	47520	—	—	47550	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58550	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	17545	17545	17540	—	17540	57535	—	—	—	17535	17530	17525	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73550	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	90500	—	—	—	—	65580	—	—	—	—	—	—
" 5%.....	79500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	75500	—	—	—	78550	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	6350	6380	—	64	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	282	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	27	—	—	—	—	2650	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	438	438,87	436,50	433	440	437,50	435	440	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	303,50	306	—	301	—	—	305	304	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	304	305	303	303	305	305	304	—	303	303	303	305	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	221	—	221	—	221	222	222	—	222	223	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	280	279	276	279	277	279	277	279	280	280	—	280	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	155	155	—	—	—	—	157,25	157,25	157,25	158,75	160	158	—	—
Londres: 3% portuguez.....	63	63	63	63	63	63	63,50	63,50	—	63,50	63,50	63,50	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	82,50	—	—	—	80,87	—	81,62	—	—	80,75	81,50	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

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 Cami- nhos de ferro Portuguezes..	Rede geral	2 Dezembro	4.073	6:401.191,500	4.073	6:299.873,500	+101.318,500	5.965,569	5.871,527	+ 94,542
	Vendas Novas...	" "	70	135.882,500	70	136.469,500	— 287,500	1.941,517	1.945,527	— 4,510
	Coimbra a Louzã	" "	29	31.190,500	29	31.616,500	— 426,500	1.075,551	1.090,520	— 14,569
Sul e Sueste.....	20 "	681	1:973.581,535	681	1:981.106,514	— 7.524,579	2.898,506	2.909,511	— 11,505	
Minho e Douro	30 Novembro	471	1:836.606,500	467	1:732.901,568	+103.704,532	3.899,537	3.710,571	+18,566	
Beira Alta	11 "	253	534.632,554	253	508.380,525	+ 26.252,529	2.113,517	2.009,540	+103,577	
Companhia Nacional	2 Dezembro	185	172.395,584	185	167.707,531	+ 4.939,546	931,586	906,552	+ 25,534	
Guimarães	30 Setembro	56	116.296,535	56	111.556,501	+ 4.740,534	2.076,572	1.992,507	+ 84,565	
Porto á Pova e Famalicão	31 Outubro	64	148.063,536	64	143.842,575	+ 4.220,561	2.313,549	2.247,554	+ 65,995	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Dezembro	3.681	145.543.134	3.681	141.704.932	+ 3.838.211	39.539	38.496	+ 1,043	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	126.050.322	3.664	123.405.178	+ 2.645.144	34.402	33.680	+ 722	
Andaluzes.....	20 Novembro	1.083	24.793.627	1.083	25.425.892	— 632.265	22.893	23.472	— 584	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	10 Dezembro	777	9.715.571	777	9.791.828	— 76.257	12.503	12.602	— 99	
Lorca a Baza e Aguilas.....	20 "	168	4.191.404	168	3.757.847	+ 433.557	24.948	22.368	+ 2.580	

Os Caminhos de Ferro da Africa Occidental Franceza

Por ocasião da abertura da sessão ordinaria do Conselho do Governo da Africa Occidental Franceza, reunido em Dakar no dia 10 de novembro de 1913, M. W. Ponty, Governador geral, pronunciou um discurso de que destacamos as seguintes passagens, relativas ás vias ferreas d'essas possessões francezas em Africa.

«Acabei de analysar a situação economica.

Sob todos os aspectos em que a considerámos, ella nos pareceu satisfactoria. Do periodo de calma e sossego que acaba de atravessar, a Africa Occidental franceza tem pois tirado proveito, avaliando pela mesma justa medida os progressos realizados por ella, tomando em consideração as novas forças que tem adquirido e que, por um ordeiro trabalho interno, ella tem sabido utilizar.

N'este sentido um progresso faltava realizar, quero referir-me a uma mais justa adaptação da ferramenta economica—constituída pelas nossas vias ferreas—ao estado do desenvolvimento agricola das regiões que ellas servem ou sobre as quaes ellas podem exercer a sua benefica influencia.

No decurso das minhas viagens de inspecção, tinha já notado o defeito de adaptação das tarifas ás necessidades d'um transporte pouco oneroso para a producção local de valor medio, principalmente na Guiné. Os nossos caminhos de ferro, trancados por uma verdadeira barreira de tarifas muitas vezes elevadas, esperavam negligentemente os productos, mas não os sollicitavam.

Ora, sabe-se quaes são as minhas ideias sobre o assumpto, pois já as expriimi varias vezes.

Facilitando os transportes, o rail, nas regiões que atravessa, tem por papel essencial tornar mais intensas as necessidades, suscitar outras e sobretudo estimular a producção e provocar o commercio.

Para estimular a producção, é necessario auxiliá-la, e o unico auxilio que a via ferrea póde offerecer, mas esse largamente, é o de assegurar por meio de preços muito reduzidos e mesmo, se preciso fôr, a principio sem remuneração, o transporte até á Costa dos productos de valor commum.

Eis, na minha opinião, o melhor premio á agricultura e de que podem aproveitar indigenas e colonos.

Dir-me-hão que estas medidas arrastam uma diminuição de receitas das nossas vias ferreas. Objecção a meu vêr muito fraca.

Foi com o fim de «realizar receitas de exploração», de realizar beneficios, que se concebeu e creou a rede das vias ferreas da Africa Occidental franceza? Não, meus senhores, o meu eminente predecessor via mais ao largo; o Sr. Roume tinha em mira provocar pelo rail, pela facilidade e rapidez dos meios de transporte, a valorização das immensas regiões oeste-africanas onde fluctua a bandeira franceza. Esse é tambem o nosso unico fito. O resto ha-de vir, se fôr possível.

Podem acaso comparar-se os nossos empreendimentos com os das companhias particulares?

Sem duvida, nós realizamos emprestimos para a construcção de vias ferreas, mas não descontamos o serviço dos nossos emprestimos unicamente nos lucros eventuaes da nossa rede. Os recursos do orçamento geral existem para fazer face a todas as nossas despesas.

Ora, provocar a valorização do solo, estimular a producção, não é precisamente augmentar, indirectamente, mas de uma maneira certa, os recursos que alimentam este orçamento? Julgo, pois, que seria ir de encontro aos nossos verdadeiros interesses, bem como aos da coloniza-

ção e do indigena, o procurar primeiro que tudo os lucros da exploração.

No estado actual da colonização, devemos contentar-nos com tarifas tão baixas quanto possivel, mas sufficientes, no emtanto, para que possamos assegurar a exploração das vias ferreas e constituir recursos, por forma a estarmos sempre em circumstancias de fazer frente a todas as eventualidades e a podermos effectuar os concertos do material e da via, a conservação do material fixo e a remodelação do circulante. Podemos, portanto, contentar-nos com um pequeno lucro, e assentir mesmo (o que não poderia fazer numa companhia particular) em verdadeiros sacrificios de lucros.

Assim consideradas e utilizadas, as novas vias ferreas tornam-se n'um maravilhoso instrumento de fomento. Não hesitei, portanto, pelo que respeita ao caminho de ferro de Conakry ao Niger, em baixar as tarifas para certas taxas, que, para alguns cereaes, não ultrapassam cinco centimos por tonelada kilometrica.

As receitas globaes realizadas pelos caminhos de ferro attingiram a cifra de 7.713.000 francos, em 1910, de 9.553.000 em 1911 e de 9.386.000 francos em 1912. Por outro lado, as despesas elevaram-se, nos mesmos periodos, a 5.379.000 francos, a 5.888.000 francos e a 6.276.000 francos. Os excedentes lançados na Caixa de reserva do orçamento geral foram distribuidos pela seguinte forma: 2.333.000 fr. em 1910, 3.664.000 fr. em 1911 e 2.554.000 fr. em 1912.

Chamo a vossa attenção para esta ultima cifra.

Os nossos caminhos de ferro não tiveram, este anno, senão raros transportes de material para os trabalhos de construcção. Viveram por si proprios, dos recursos proprios tirados das regiões que atravessam. Temos pois, desde agora, a segurança de que o trafego exclusivamente commercial que elles podem realizar é sufficiente para assegurar as nossas despesas de exploração.

Alem d'isso, o Thiés-Kayes metteu-se profundamente no interior. A segunda secção explorada atravessa regiões onde o indigena começa apenas a «manhar», mas onde, por falta de meios facéis de comunicação, ainda não se fixou.

Esta mesma via estendeu-se á zona de influencia economica do rio Gambia.

A lucta está travada e não se deve julgar, durante algum tempo, que esta segunda secção nos dê um coefficiente d'exploração tão importante como a secção Thiés-Guinguinéo-Kaolack.

Se se juntar que as tarifas de transportes teem experimentado já abaixamentos muito sensiveis, póde concordar-se em que nada ha que surprehenda na diminuição verificada nos resultados do anno de 1912.

Já disse o modo como encaro a utilização das nossas vias ferreas. Se as estatisticas marcam, em cada fim do anno, um augmento de tonelagem das mercadorias e do numero de passageiros transportados, affigura-se-me ter obtido o melhor rendimento dos nossos caminhos de ferro.

Ora, o anno de 1912 faz resaltar no conjuncto um accrescimo de tonelagem das mercadorias e do numero de passageiros».

SERVIÇOS DA REPARTIÇÃO DO TURISMO (RELATORIO)

Temos sobre a mesa o relatorio dos serviços da Repartição do Turismo, trabalho de muito valor elaborado pelo nosso amigo Sr. José de Athayde, em que a par do merito do auctor se revelam os grandes serviços prestados por esta Repartição ao turismo em Portugal.

Este relatorio foi elaborado por analogia com uma obra estrangeira de subido valor, o do *Office National du Tourisme de France*, proficientemente redigido por M. Lorieux.

A obra nossa não fica atraz da obra franceza, sob todos os aspectos.

Bocage Lima

O Sr. José Vicente de Bocage Lima, foi o primeiro classificado no concurso para o lugar de chefe de serviço de tráfego dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

O Sr. Bocage Lima tem uma brilhante folha de serviços prestados ao paiz, e é um character primoroso.



Belgica

A proposito da reorganização dos caminhos de ferro do Estado, escreve o correspondente do *Temps* em Bruxellas:

«Por varias vezes tenho alludido ás criticas formuladas pelo Parlamento, ácerca da exploração das linhas ferreas, pelo Estado. Reconhece-se quasi unanimemente que esta exploração deve ser *industrializada* e que é necessario dar á administração dos caminhos de ferro uma verdadeira autonomia financeira.

A comissão especial encarregada de estudar este problema, elaborou um ante-projecto que já foi presente ao Governo. A comissão preconiza a supressão do actual ministerio dos caminhos de ferro, e a sua substituição por uma *régie* nacional, que teria personalidade civil e que obraria simplesmente por conta do Estado.

Esta *régie* nacional seria dirigida por um conselho de administração dispondo dos mais amplos poderes, e cuja gerencia seria fiscalizada por um collegio de commissarios designados parte pela Camara e parte pelo Senado; os administradores seriam nomeados pelo rei, com a duração de mandato de seis annos; não poderiam pertencer ao Parlamento, nem occupar qualquer função remunerada pelos poderes publicos.

Estes administradores ficariam solidariamente responsaveis por todos os prejuizos resultantes de infracções ás disposições das leis vigentes. A organização financeira dos caminhos de ferro ficaria regulada por forma a tornar realidade o orçamento.»

E' certo, accrescenta o correspondente do *Temps*, que haverá grande maioria no Parlamento para votar qualquer reforma n'este sentido.

Italia

Existe na industria italiana uma grande crise de construção de material circulante para caminhos de ferro, porque a produção das fabricas é dupla da que é necessaria para o paiz, e, além d'isso, porque o Estado construiu officinas suas para o concerto do material, anteriormente encomendado á industria particular.

A crise tende a augmentar ainda, salvo o caso improvavel de que a industria consiga collocar os seus productos no estrangeiro fazendo o respectivo reclamo por meio de uma intensa propaganda.

Suissa

A comissão permanente dos Caminhos de Ferro Federaes reuniu-se recentemente em Berne, para tratar da electrificação das linhas ferreas. Cumpria-lhe primeiro que tudo dar o seu parecer na questão de saber se a energia necessaria para a tracção electrica na rede nacional deveria ser reservada para a industria particular, ou se seriam os proprios C. F. F. que teriam de construir as suas officinas hydro-electricas com o fim de produzir-se essa energia. Em seguida, devia pronunciar-se sobre o relatório apresentado já, no ultimo verão, pela Direcção Geral, ácerca das installações da tracção electrica do S. Gothardo, entre Erstfeld e Bellinzona.

Quanto ao primeiro ponto, a comissão permanente resolveu, quasi por unanimidade, no sentido de serem os C. F. F. que fabricassem elles proprios a energia necessaria para a tracção electrica nas linhas.

No decurso da discussão manifestou-se o receio de que as companhias proprietarias das officinas hydro-electricas acabassem por constituir um *trust* que impoésse condições aos C. F. F. Um membro da comissão chegou mesmo a declarar-se contrario ao principio do fornecimento pela industria particular, porque as acções do *trust* que não deixaria de formar-se, não tardariam a ser agambarçadas por certas empresas estrangeiras.

A comissão approvou o relatório sobre a tracção electrica do S. Gothardo. Este relatório trata todos os lados da questão e representa um estudo profundo do problema. Pelo que respeita á execução dos trabalhos e á sua ordem, não deixou de resolver-se que certas partes secundarias das installações venham a ser eventualmente executadas.

A comissão permanente decidiu propôr ao Conselho de administração a abertura do credito necessario de cerca de 38 milhões de francos. Submitterá o respectivo relatório á proxima sessão do Conselho.

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Caminho de ferro de Valença a Monção

Lanço de Lapella a Monção

Empreitada G — Extensão 1:464^m,85

Terraplenagens, obras de arte, correntes, serventias, obras accessorias e obras de arte especiaes

No dia 14 do corrente mez, pelas treze horas, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede, n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 1445, e poderá ser feito, até as quinze horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

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

Fornecimento de travessas

Pelo presente se faz publico que no dia 15 de janeiro de 1914 pelas 13 horas se ha-de proceder perante a Direcção d'estes Caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para o fornecimento de 70:000 travessas de pinho sem preparação e 10:000 de carvalho, todas para via larga.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento ou para lotes de 1.000 travessas de pinho e 1.000 de carvalho.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, que poderá ser feito em qualquer das Thesourarias das Direcções dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás quinze horas da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, será:

11525 para cada lote de 1.000 travessas de pinho e

27550 para cada lote de 1.000 travessas de carvalho.

O deposito definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das Thesourarias, será de cinco por cento da importancia da adjudicação.

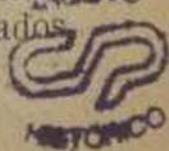
As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada ou á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, até ás 11 do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste até ás 15 horas da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições d'arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze ás dezasseis, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

ANIMATOGRAPHOS

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

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



AGENDA DO VIADANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, 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 diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem. Aposentos 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 — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3	4 9	11 21	12 18
b 5 16	5 38	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.	
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	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	8 30	d 7 20	8 7
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 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	g 5 46	d 5 20	6 7
d 5 15	g 6 5	a 6	6 36
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7
d 6 15	g 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
a 8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45	—	—
d 12 50	1 40	—	—
d 12 55	2 2	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 58	11 5	11 33
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	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.	
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 19	2 35	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
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
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.	
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.	
6 56	8 7	—	—

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 59	9 32	12 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 29	5 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
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	
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	
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

Mais os para e de Coimbra

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	T. Vedras	Lisboa	
5 54	8 44	6 55	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
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

Mais os da Figueira.

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

Mais os de Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
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	—	—

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
11 36	7 10	7 50	de Mad
a Mad.	9 5	8 30	6 17
a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad
a Mad.	8 17	a 9 48	1 245
8 5	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
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.
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
6 44	11 35	7 9	12 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R	
11 36	11 50	2 31	
8 5	10 2	4 55	6 17
9 35	—	5 43	11 53
—	—	3 45	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	
5	9 55	5 43	9 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	6 20	8 38
9 16	11 4	12 7	2 46
6 45	10 21	7 32	9 42

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
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.	
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.	
5	12 54	4	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
12 40	2 10	6 20	7 35

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1	1 35	8	8 35
g 11 30	12 10	10 25	11
h 1	1 40	—	—

PART.	CHEG.	PART.
-------	-------	-------

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894.

SÊDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

*Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste),
Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro,
de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca,
do Norte de Espanha,
de Madrid a Caceres e a Portugal, de Madrid a Zaragoza e a Alicante, Andaluzes,
do Sul de Espanha, do Meio Dia da França e de Orléans*

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA INTERNACIONAL N.º 310 — GRANDE VELOCIDADE

EM APLICAÇÃO DESDE 1 DE JANEIRO DE 1914

BILHETES CIRCULATORIOS COM ITINERARIOS FIXOS

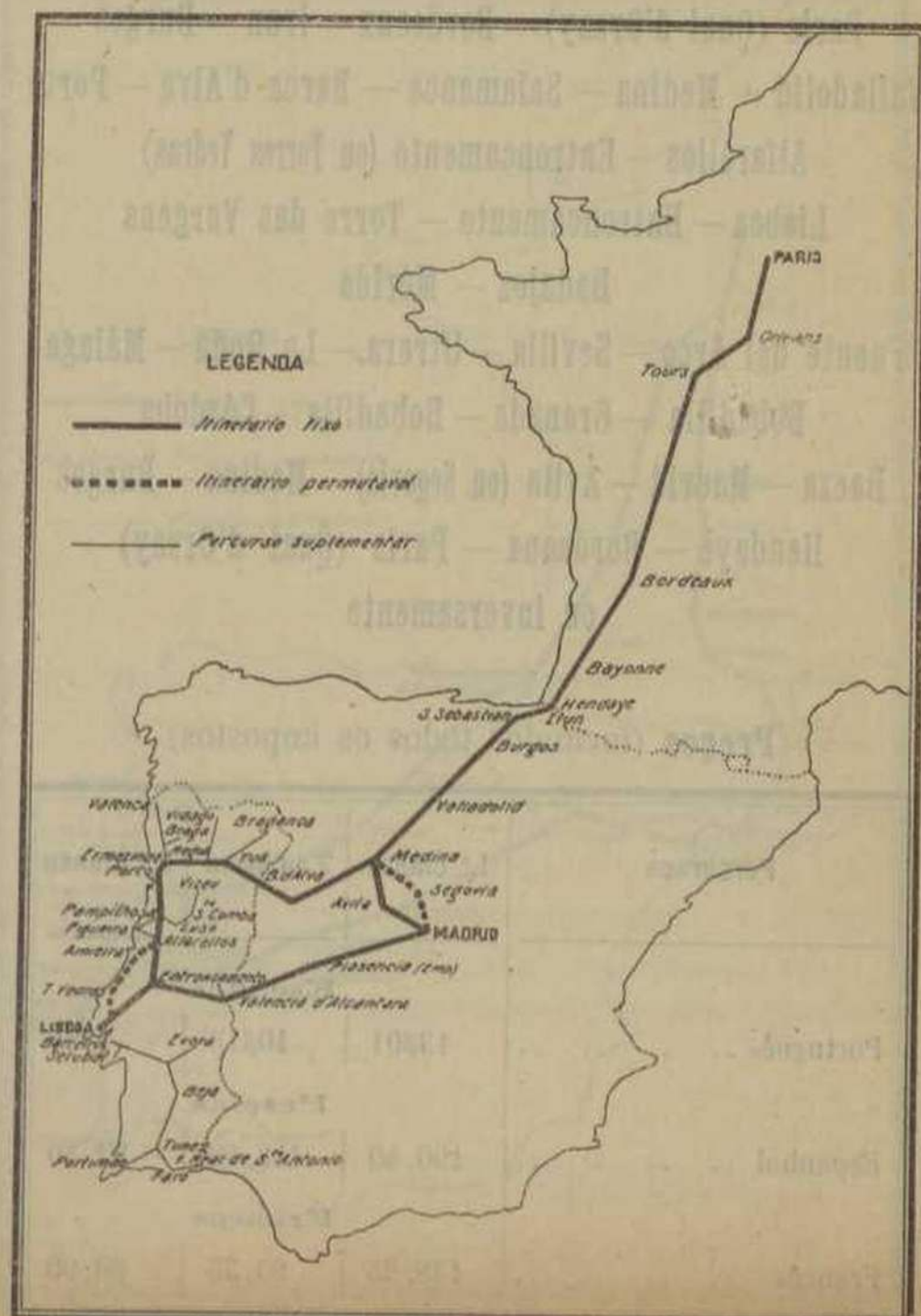
A PREÇOS REDUZIDOS

1.º — Itinerario **A** — Percurso total: 4.178 kilometros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos
Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto
Alfarellos — Entroncamento (ou Torres Vedras)
Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens
Valencia d'Alcantara — Arroyo
Plasencia (Empalme) — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina
Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)
ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	125,38	95,63	65,90
Pesetas			
Espanhol	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

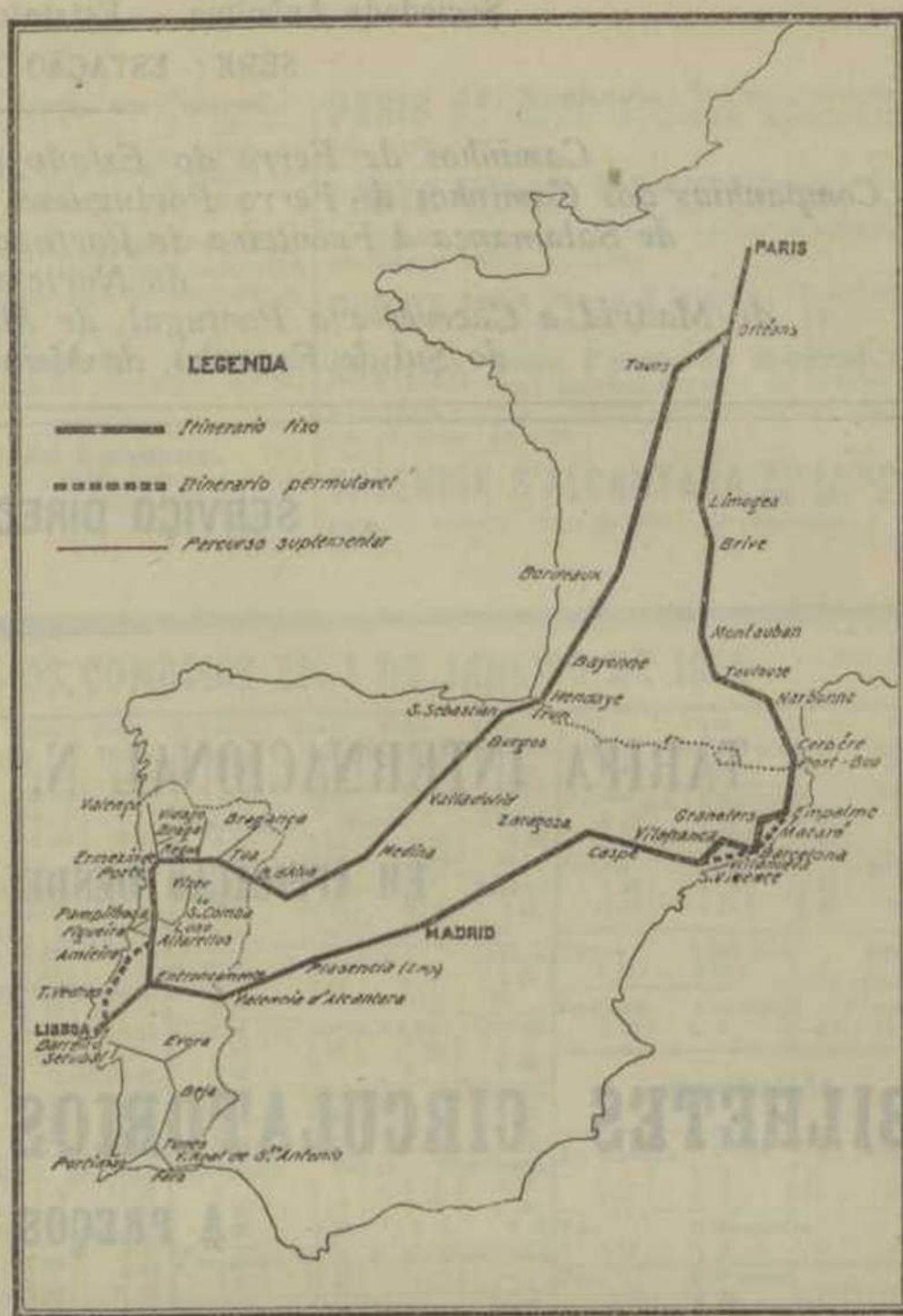


2.º — Itinerario **B** — Percurso total: 4.566 kilometros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos
 Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto
 Alfarellos — Entroncamento (ou Torres Vedras)
 Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens
 Valencia d'Alcantara
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid — Calatayud
 Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanneva) — Barcelona
 Mataró (ou Granollers)
 Cerbère — Narbonne — Montauban
 Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	12538	9563	6590
Pesetas			
Espanhol	152,75	118,65	71,95
Francos			
Francês	150,65	101,65	66,30

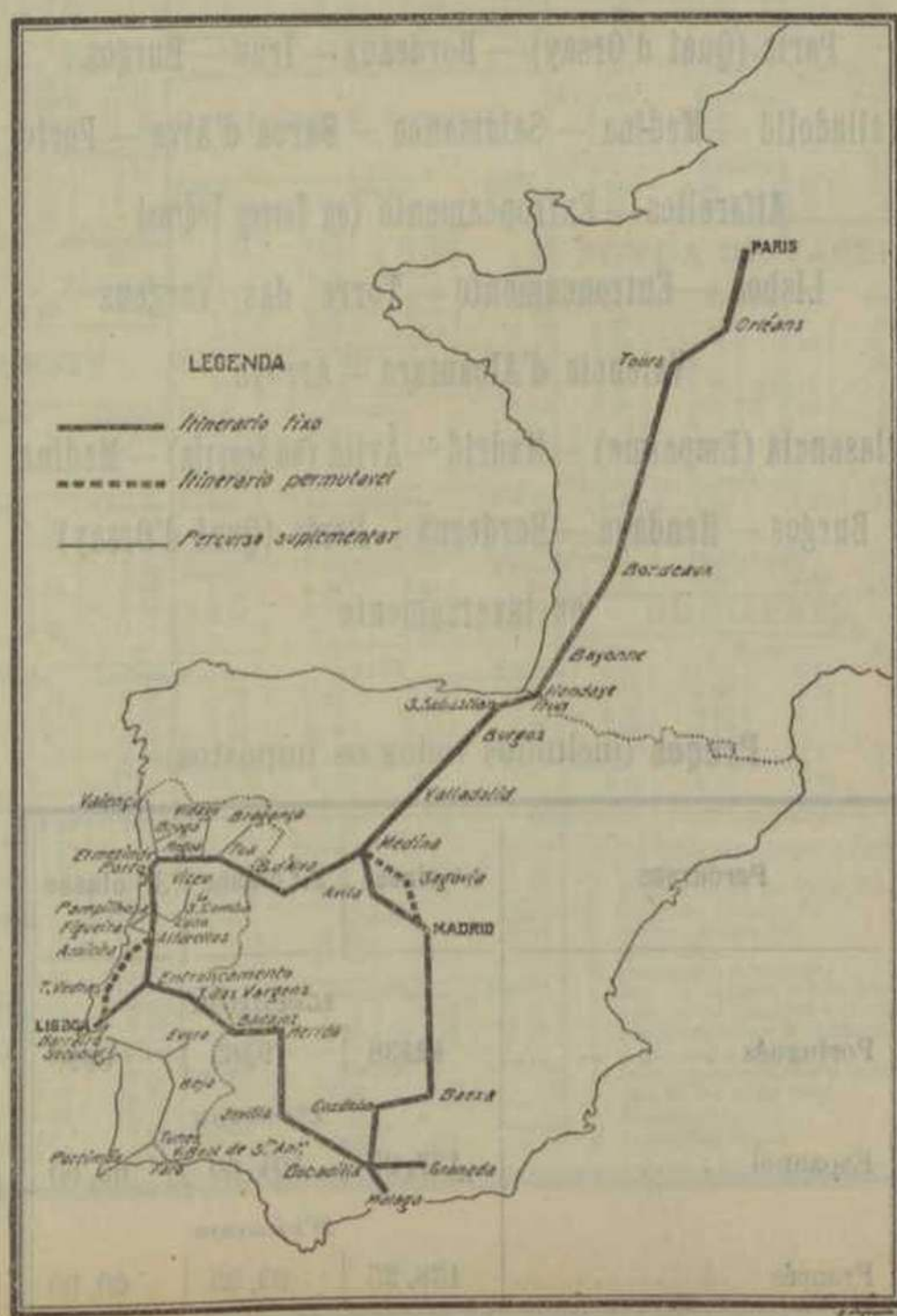


3.º — Itinerario **C** — Percurso total: 5.233 kilometros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos
 Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto
 Alfarellos — Entroncamento (ou Torres Vedras)
 Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens
 Badajoz — Mérida
 Fuente del Arco — Sevilla — Utrera — La Roda — Málaga
 Bobadilla — Granada — Bobadilla — Córdoba
 Baeza — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina — Burgos
 Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	13501	10513	7524
Pesetas			
Espanhol	190,40	148,60	92,50
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

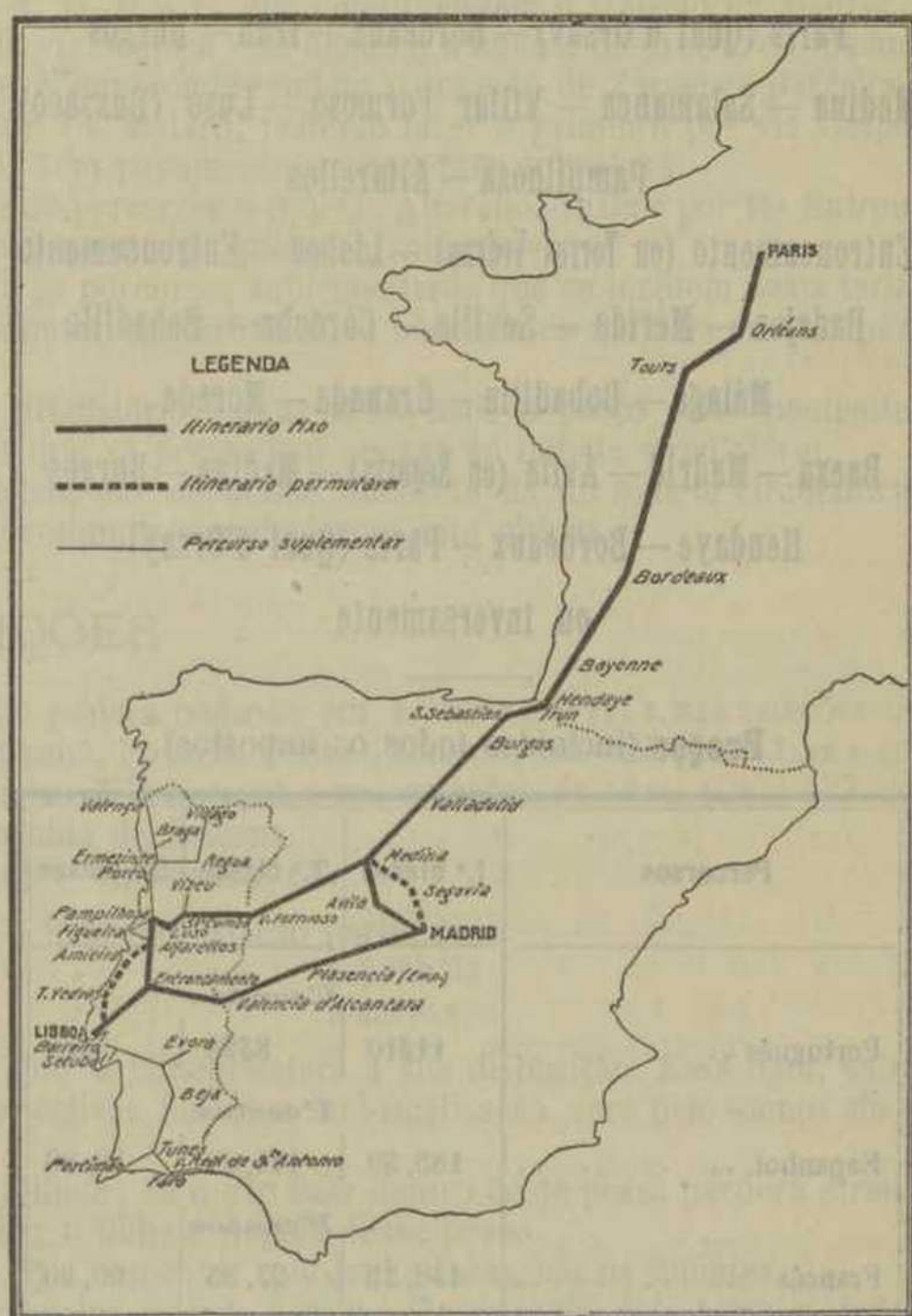


4.º — Itinerario **D** — Percurso total: 4.053 kilometros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Villar Formoso
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa
 Alfarellos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid
 Ávila (ou Segovia) — Medina
 Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	11,510	8,528	5,556
Pesetas			
Espanhol	137, 90	104, 60	62, 60
Francos			
Francês	138, 25	93, 35	60, 90

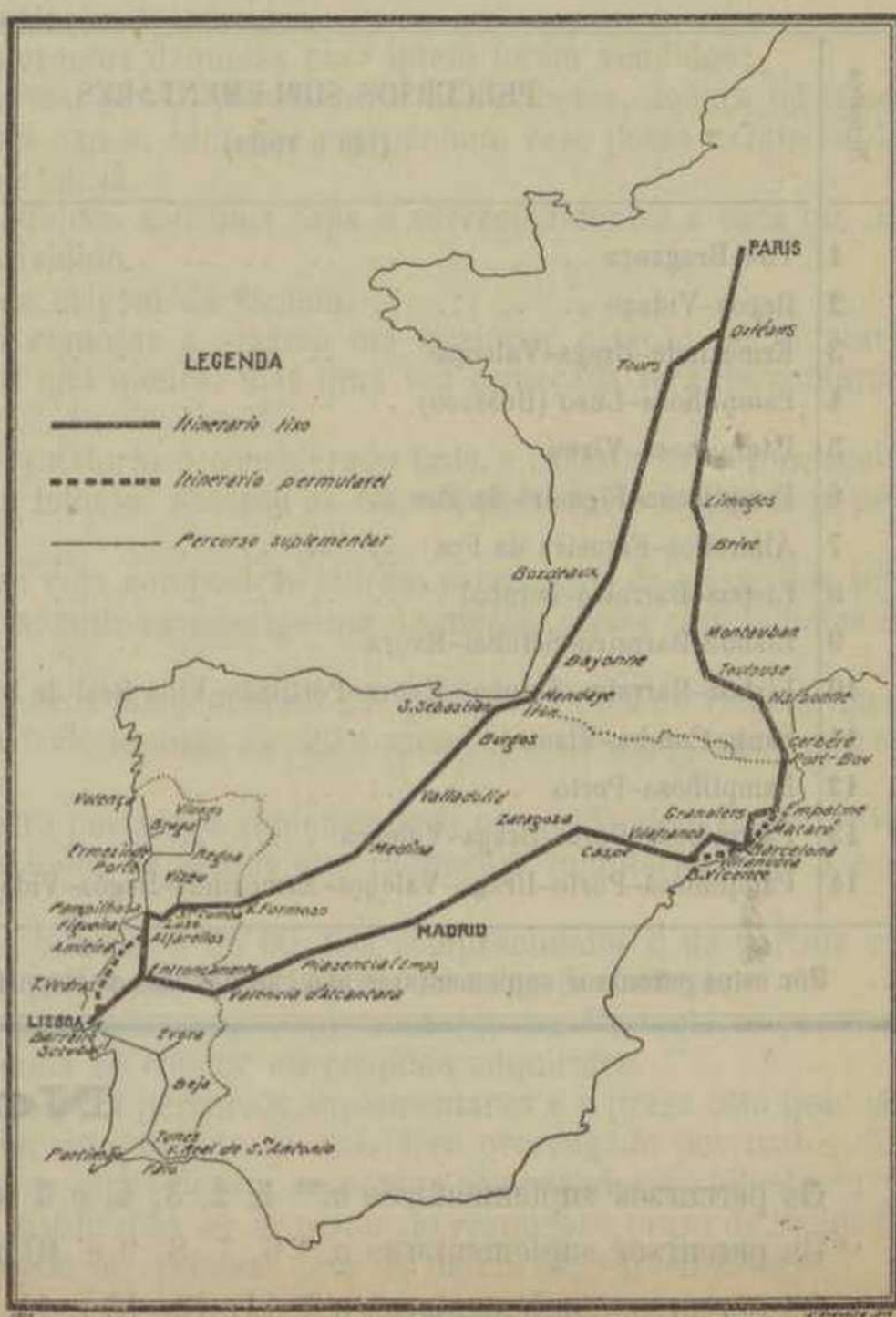


5.º — Itinerario **E** — Percurso total: 4.441 kilometros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Villar Formoso
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa
 Alfarellos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid
 Calatayud — Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanueva)
 Barcelona — Mataró (ou Granollers) — Cerbère — Narbonne
 Montauban — Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	11,510	8,528	5,556
Pesetas			
Espanhol	151, 40	117, 30	71, 10
Francos			
Francês	150, 65	101, 65	66,

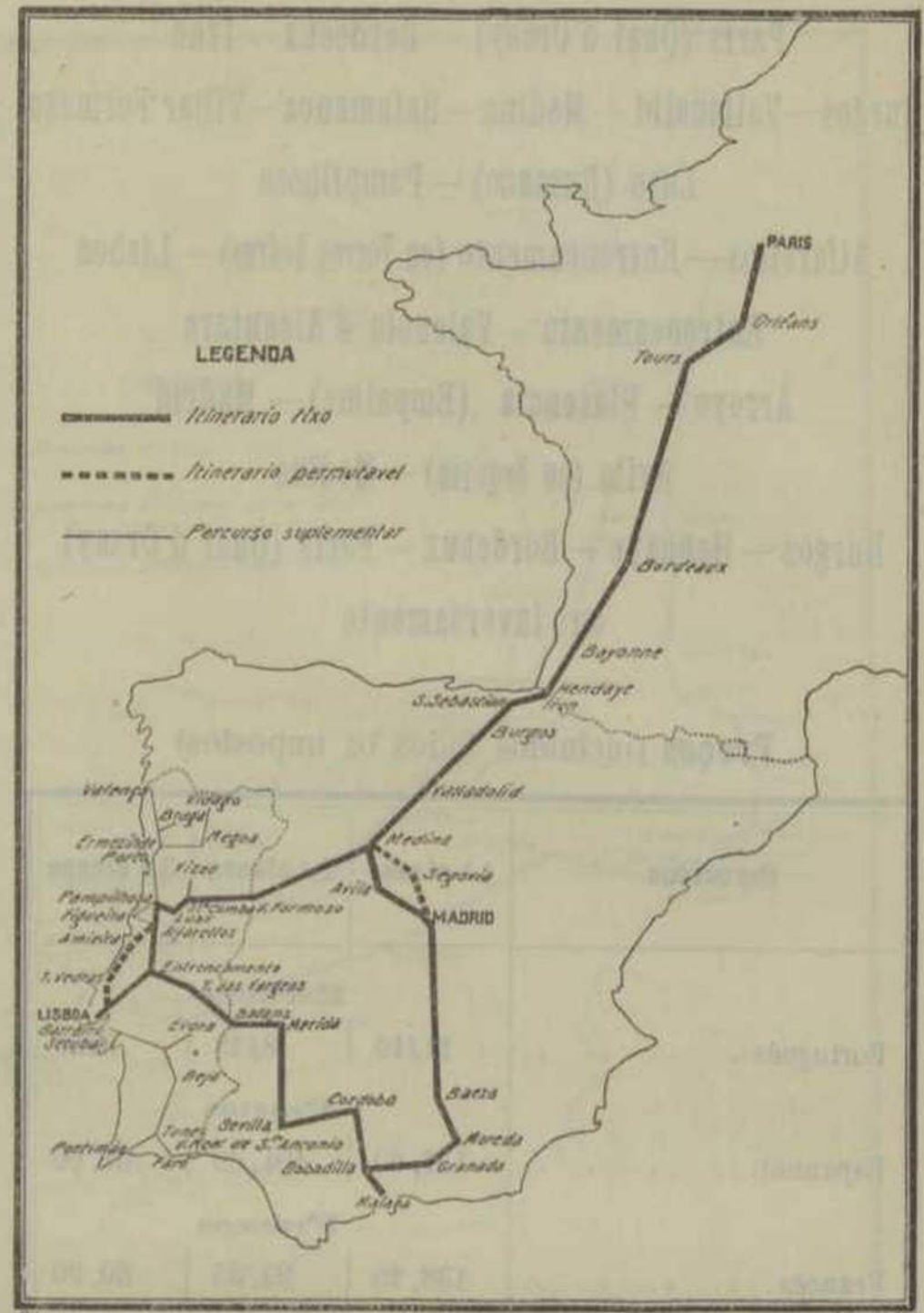


6.º — Itinerario **F** — Percurso total: 4.999 kilometros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos
 Medina — Salamanca — Villar Formoso — Luso (Bussaco)
 Pampilhosa — Alfarellos
 Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa — Entroncamento
 Badajoz — Mérida — Sevilla — Córdoba — Bobadilla
 Málaga — Bobadilla — Granada — Moreda
 Baeza — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina — Burgos
 Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	11,510	8,528	5,556
Pesetas			
Espanhol	185,50	144,80	89,80
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90*



Percursos suplementares em Portugal susceptíveis de serem anexados ao itinerário fixo dos bilhetes circulatorios e respectivos preços

Numeros	PERCURSOS SUPLEMENTARES (ida e volta)	Kilometros (ida e volta)	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Aumento no prazo de validade do bilhete circulatorio
1	Tua-Bragança	270	3,524	2,543	1,562	5 dias
2	Regoa-Vidago	158	1,590	1,543	595	5 "
3	Ermezinde-Braga-Valença	278	3,534	2,551	1,567	10 "
4	Pampilhosa-Luso (Bussaco)	18	522	517	511	5 "
5	Pampilhosa-Vizeu	172	2,507	1,555	1,504	5 "
6	Pampilhosa-Figueira da Foz	102	1,523	592	562	5 "
7	Alfarellos-Figueira da Foz	46	556	542	528	5 "
8	Lisboa-Barreiro-Setubal	78	594	571	547	5 "
9	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora	284	3,541	2,556	1,571	10 "
10	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora-Portimão-Villa Real de Santo Antonio ..	954	11,545	8,559	5,573	15 "
11	Santa Comba-Vizeu	100	1,520	590	560	5 "
12	Pampilhosa-Porto	224	2,569	2,502	1,535	10 "
13	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença	520	6,524	4,568	3,512	15 "
14	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença-Ermezinde-Regoa-Vidago	868	10,542	7,582	5,521	15 "

Por estes percursos suplementares não são devidos os impostos de selo e de Assistencia.

Notas

Os percursos suplementares n.ºs 1, 2, 3, 4, e 5 só podem ser adicionados aos itinerários A, B e C.
 Os percursos suplementares n.ºs 6, 7, 8, 9 e 10 podem ser adicionados a qualquer dos seis itinerários fixos.
 Os percursos suplementares n.ºs 11, 12, 13 e 14 só podem ser adicionados aos itinerários D, E e F.

Observações importantes

1.^a — Os portadores de bilhetes para os itinerários A, C, D e F, que compreendem o trajecto de Madrid a Hendaye por via Avila, poderão efectuar esse trajecto por via Segovia sem nenhum aumento de preço; da mesma forma os portadores de bilhetes para os itinerários B e E que compreendem o trajecto de Zaragoza-Barcelona por via Caspe-Villa Franca e o de Barcelona-Cerbère por via Mataró, poderão fazer o primeiro por via Caspe-Villanueva e o segundo por via Granollers, á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

2.^a — Os portadores destes bilhetes teem a faculdade de percorrer o trajecto Alfarellos-Lisboa por via Entroncamento ou por via Torres Vedras, á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

3.^a — Os passageiros que desejem em Portugal fazer os percursos supplementares que se incluem nesta tarifa podem para esse efeito pedir, no acto de requisitar os bilhetes circulatorios, os necessarios coupons para os percursos supplementares escolhidos.

Neste caso, além do preço do respectivo bilhete circulatorio cobrar-se-ha mais o preço correspondente, segundo a tabela respectiva, aos percursos supplementares que se pretendam anexar ao bilhete circulatorio.

4.^a — Os coupons para percursos supplementares podem ser de classe diferente da do bilhete circulatorio respectivo, mas não terão valor se não forem apresentados simultaneamente com este ultimo.

CONDIÇÕES

1.^a **Requisição dos bilhetes** — Os bilhetes desta tarifa podem pedir-se em **Portugal**: nas estações de Lisboa, Entroncamento, Coimbra, Pampilhosa, Porto Campanhã, Porto S. Bento e Guarda; em **Espanha**: em qualquer das estações das linhas situadas nos itinerários; em **França**: nas estações de Paris (Quai d'Orsay e Austerlitz) e nos Despachos Centrais de Paris da Companhia de Orléans.

No acto do pedido do bilhete o interessado depositará a importancia de:

Escudos	1580	se a requisição é feita em estação portuguesa
Pesetas	10	» » » » » » » » espanhola
Franco	40	» » » » » » » » francesa

da qual se passará recibo com indicação da data em que o bilhete estará á sua disposição. Essa data, salvo extravio do pedido que é remetido pelas estações aos respectivos Serviços de Fiscalisação, será pelo menos cinco dias uteis depois daquele em que foi feita a requisição.

O passageiro terá tambem cinco dias para retirar o bilhete; se o não fizer dentro deste praso perderá direito ao deposito tendo de fazer novo deposito se quizer adquirir o bilhete depois desse praso.

Os depositos que não se restituam revertem a favor da Companhia que tenha fornecido os bilhetes.

O preço do bilhete será pago integralmente pelo passageiro quando este lhe fôr entregue pela estação, deduzindo se, porém, a importancia do deposito e recolhendo a estação o recibo que desta tenha passado.

2.^a **Bilhetes** — Os bilhetes são pessoais e intransmissiveis e devem ser assinados pelos seus portadores que não poderão recusar-se a apresenta-los e a reproduzir a sua assinatura sempre que isso lhes seja pedido pelos agentes das Companhias os quais poderão apôr nos bilhetes os selos ou inscrições que julguem convenientes, considerando-se nulos e sem valor:

- a) quando não tenham a data e o carimbo da estação de partida;
- b) quando encontrados em poder de pessoas diferentes daquelas para quem foram vendidos;
- c) quando não tenham sido utilizados dentro do seu praso, por extravio dos bilhetes, doença ou falecimento do interessado ou por qualquer outra causa, sem que em nenhum caso possa exigir-se das Companhias o reembolso de qualquer importancia.

Os bilhetes são constituídos por varios «coupons» reunidos sob uma capa e correspondentes a cada um dos percursos parciais em que o percurso total se encontra dividido.

Na capa deve figurar a data da partida da estação de origem da viagem.

3.^a **Utilisação dos bilhetes** — O passageiro poderá começar a viagem em qualquer estação do itinerario ainda que não seja a indicada na requisição e no sentido que queira, mas uma vez começada terá de continuar na direcção escolhida.

Todo o coupon desligado do caderno do bilhete circulatorio é considerado nulo e cassado se o passageiro não apresentar ao mesmo tempo todas as mais partes do bilhete, excepto as correspondentes a trajectos já percorridos.

Os passageiros poderão utilizar qualquer comboio em cuja composição entrem carruagens da classe dos seus bilhetes, sempre que para o percurso a efectuar possam admitir-se passageiros da mesma classe com bilhetes de tarifa geral.

4.^a **Abandono de percurso** — É permitido aos passageiros abandonarem em qualquer altura da viagem, qualquer parte do percurso do seu bilhete sem que por esse facto tenham direito a reembolso da importancia correspondente ao percurso abandonado.

Se o passageiro deixar de utilizar alguns coupons para percursos supplementares passando além das estações de entroncamento correspondentes, considerar-se ha para todos os efeitos que renunciou voluntariamente a essa parte da viagem.

5.^a **Praso de validade** — O praso de validade destes bilhetes é de 60 dias compreendidos o da partida e o da chegada e começará a contar-se desde a data indicada pela estação de partida na capa do bilhete.

Quando o passageiro adquira algum dos coupons para percursos supplementares em Portugal, o praso de 60 dias será augmentado do numero de dias que corresponda ao coupon ou coupons adquiridos.

No bilhete circulatorio serão anotados todos os coupons para percursos supplementares e o praso com que, por cada um deles, se aumente o seu praso de validade a fim de que este se considere prorrogado por tantos dias quantos represente a duração dos coupons supplementares os quais devem conservar-se anexados ao bilhete circulatorio até final utilização deste ultimo para servirem de justificação ao augmento do respectivo praso de validade. Esta anotação será feita pela Companhia que venda o coupon ou coupons para os percursos supplementares.

Os prazos de validade são improrrogaveis.

6.ª Paragens — O passageiro tem a faculdade de deter-se em todas as estações tanto do percurso fixo como dos percursos suplementares, contanto que faça carimbar o seu bilhete: Em Portugal e Espanha, á partida, e em França, á chegada e á partida de cada estação em que tenha logar a paragem. Esta formalidade, porém, não se exige quando a estação de paragem seja a terminus de um coupon. A duração das paragens não é limitada, mas em caso algum podem estas determinar qualquer aumento do praso de validade total dos bilhetes.

7.ª Mudança de classe e comboios de luxo — Os portadores destes bilhetes poderão mudar de classe nas condições previstas nas tarifas gerais de cada Companhia, isto é, como se fôsem portadores de bilhetes ordinarios.

Os bilhetes de 1.ª classe são validos para viajar no Sud Express ou para ocupar logares de luxo, sempre que os haja disponiveis, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas.

Nas mesmas condições os bilhetes de 2.ª e 3.ª classe serão validos para viajar no Sud-Express e para ocupar logares de luxo se os seus portadores pagarem previamente a diferença por mudança para a 1.ª classe e as respectivas sobretaxas.

8.ª Meios bilhetes — Não se vendem meios bilhetes desta tarifa.

9.ª Bagagens — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada, nada tendo a pagar pelo seu transporte além dos direitos de registo, sêlo e assistencia.

Os excedentes de peso serão taxados ao preço da tarifa geral de cada uma das linhas interessadas.

O despacho das bagagens com ou sem peso excedente será feito sucessivamente de e para as estações terminus ou intermedias do percurso compreendido em cada um dos coupons que constituem o bilhete circulatorio ou dos coupons suplementares, competindo ao passageiro indicar em cada estação de partida e sempre que deseje aproveitar-se da faculdade de paragem prevista na condição 6.ª qual a estação em que tenciona deter-se, para que a sua bagagem para ali seja expedida. No entanto, se o passageiro declarar que só deseja deter-se numa estação situada além do percurso abrangido pelo coupon do bilhete circulatorio em que se achar compreendida a estação onde o passageiro se encontra e se esta ultima estiver habilitada a fazer habitualmente despachos para a estação de paragem escolhida, será a bagagem expedida directamente para essa estação aos preços e condições das tarifas comuns ou internacionais em vigor nas respectivas Administrações.

10.ª Solução de continuidade — A travessia das localidades onde exista solução de continuidade nas linhas ferreas, tais como Lisboa, Madrid, Barcelona, etc, fica a cargo dos passageiros tanto no que respeita ao transporte das suas pessoas como ao das suas bagagens.

11.ª Interrupção nas linhas portuguesas e espanholas — No caso de suspensão do serviço na linha por onde o passageiro tenha de seguir, a estação onde o passageiro seja obrigado a deter-se, ampliará o praso de validade do bilhete por um periodo igual ao que corresponda á paragem forçada sem que por esse aumento de praso se cobre qualquer importancia.

Se o serviço se fizer com trasbordo terá o passageiro que satisfazer as despesas a que dêr logar esse trasbordo sempre que a elas tenham de sujeitar-se tambem os portadores de bilhetes de tarifa geral.

12.ª Irresponsabilidade das linhas portuguesas e espanholas — Os passageiros portadores destes bilhetes renunciam a todo o direito de produzir reclamações por quaisquer prejuizos ocasionados por diminuição do numero de comboios ou por falta de logares da classe a que correspondam os seus bilhetes, podendo, porém, neste ultimo caso ou ocupar logar de classe inferior sem direito a reembolso de qualquer importancia ou esperar o comboio immediato. Se este não tiver logar até o dia seguinte será ampliado em 24 horas o praso de validade dos bilhetes á semelhança do que se prevê na condição 11.ª para o caso de suspensão de serviço.

13.ª Alfandegas — O despacho das bagagens nas Alfandegas das fronteiras será efectuado pelas agencias das Companhias quando assim o peçam os interessados.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens nas Alfandegas tanto nas estações fronteiriças como em outros quaisquer pontos onde tal caso se dêr, pois que, pelo que possa ocorrer nessas operações declinam as Companhias toda a responsabilidade.

As Companhias declinam tambem toda a responsabilidade pela interrupção do transporte directo das bagagens quando motivada pelas operações aduaneiras ou caso de força maior.

14.ª Disposições gerais — Em tudo que não fôr contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições das tarifas gerais de cada linha.

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

O pagamento far-se-ha ao cambio indicado por um aviso periodico afixado nas estações e que será revisto com intervalo nunca superior a 15 dias.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio—Lisboa

AVISO AO PUBLICO

3.º ADITAMENTO

À

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8—PEQUENA VELOCIDADE

TRANSPORTE DE PIRITES (excepto as queimadas)

De Vendas Novas (local ou transito)

PARA POVOA DE SANTA IRIA OU BRAÇO DE PRATA

Sem reciprocidade

CONCESSÃO ESPECIAL

Desde 1 de Janeiro de 1914 o consignatario que, em seu nome e durante o prazo maximo de um ano, contado da data da primeira remessa, tiver recebido nas estações de **Povoa de Santa Iria** ou **Braço de Prata**, procedente de **Vendas Novas (local ou transito)**, o minimo de 500 toneladas de **pirites** (excepto as queimadas) por expedições de vagão completo da carga minima regulamentar, ou pagando como tal, terá direito ao **reembolso da diferença entre o que hová pago**, no percurso de Vendas Novas a destino, e o preço de **\$83 por tonelada**, comprehendidas as despesas de manutenção, excepto as operações de carga e descarga quando se trate de remessas procedentes de Vendas Novas (local) e a descarga no destino quando as remessas procedam de Vendas Novas (transito).

Para este efeito serão remetidas ao Serviço da Fiscalisação das Receitas dos Caminhos de Ferro Portugueses (estação de Lisboa-Cais dos Soldados) dentro do prazo maximo de seis mezes a contar da data da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente concessão especial, a fim de aquele Serviço proceder á respectiva liquidação.

Lisboa, 23 de Dezembro de 1913.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.287