

AZETA 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 DIRECCOES

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

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: Antwerpia, 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 à Fronteira. — Alberto de Oliveira, General de Divisão. — Raul Esteves, capitão d'Engenharia, adjunto da Inspecção 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 taéis	Japão	7,8 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia.....	13 krones	Russia.....	8 rublos
Espanha.....	18 pesetas	Suissa	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

Annuncios

	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 "

ÍNDICE

— DOS —

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
<i>Agenda do Viajante</i> , ultimas paginas de todos os numeros.		Chronicas internacionaes, por <i>Mello de Mattos</i>	274	Injector d'ar nos cylindros dos automoveis	159
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 aumentar a resistencia à 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	Comodidades para passageiros	313	Linha (A) ferrea transadina, por <i>Mello de Mattos</i>	4
Argentina (Na).....	137	Companhia Atravé 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
<i>Arrematações</i> , 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 Benguela—Relatorio de 1913	187	Luvas electricas para automobilistas.....	186
Ascensores para barcos em Niederschow.....	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	Linhos 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	Linhos 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
Balanço 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	Confeitaria Maritima.....	119	Mobilização (A) dos ferro viarios em Hespanha.....	362
«Annuario 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	Naphthalina (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 atmosphera...	382	Raul Mesnier.....	217
«Nova carta chorographica de Portugal».....	281	Electrificação (A) dos caminhos de ferro.....	251	Niveis (Os) da vida, por <i>Mello de Mattos</i>	51
«Os vinhos portuguezes na Argentina, em 1912».....	143	Electrificação das vias ferreas.....	329		
«Pombos correios».....	157	Emissões ferroviarias nos Estados Unidos.....	236		
Bocage Lima	15	Engenheiro Santos Viegas.....	169		
Boletim Commercial e Financeiro;		Entroncamento a Gouveia.....	87		
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	Escola preparatoria á Escola superior de aeronautica.....	11		
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		
Caixa (A) de aposentações dos Caminhos de ferro do Estado, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 289	Estoril (O), (illust.).....	202		
Camara (A) e os automoveis, 310, 324 e.....	342	Estudos technicos.....	203		
Caminho de ferro aereo de 120 kilometros.....	298	Exposição de S. Francisco da California.....	358		
Caminho (O) de ferro de Benguela, em 1913, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ◆ 241		Ferias (As) de Paschoa na «Côte d'Argent».....	89		
Caminho de ferro do Congo.....	219	Finanças brasileiras.....	139		
Caminho de ferro electrico de Madrid á fronteira francesa.....	418	Futura (A) Exposição de S. Francisco.....	30		
Caminho de ferro para Loulé.....	435	Futuro (O) canal da Escocia, 47 e..	127		
Caminhos (Os) de ferro da Africa Occidental francesa.....	14	Grande rede de tremvias.....	150		
Caminhos (Os) de ferro da Europa.....	87	Greve (A) na Companhia Portugueza, 11, 27 e.....	42		
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 (A) dos ferroviarios na Africa do Sul.....	62		
Caminhos (Os) de ferro da Povoa e de Grimaldias, em 1913, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 257	Greve tolhida antes de declarada..	215		
Caminhos (Os) de ferro ultramarinos em 1912, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 17	Guerra (A), 259, 339, 341 e.....	354		
Caminhos de ferro vicinaes, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 305, ♦ 321, ♦ 337, ♦ 353 e.....	♦ 369	Horarios dos comboios: ultimas paginas de todos os numeros.			
Canal de Marselha ao Rhodano.....	10	Imposto de transito nos caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ♦ 273			
Carreiras de automoveis, 62 e.....	298	Industria (A) da baleia em Hespanha	358		
Carris de ferro de Lisboa (O novo contracto), 25, 40, 57, 73 e.....	89				
Carruagens postaes.....	218				
Carteira dos Accionistas: 12, 76, 91, 108, 123, 140, 155, 172, 188,					

O signal ♦ indica artigos de fundo.

ÍNDICE

Prímeiro centenario da illuminação a gaz.....	358	Foz-Tua a Mirandella, 87 e.....	246	N.º 16, (g. v. e p. v.)—Material circulante, barcos, aeroplanos, etc..	634
Questão (A) de Ambaca.....	86	Lamego e a margem esquerda do Douro, 100 e.....	373	B. V. n.º 3, (ampliação).....	647
Receitas dos caminhos de ferro:		Lest.....	149	Pequena velocidade:	
portugueses e hispanoões, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 233, 268, 281, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381	Loanda a Ambaca.....	103	N.º 6, (3.ª ampl. e 4.ª ampl. da n.º 12).....	637
«Record» (O) da velocidade pela via ferrea.....	183	Marinha Grande a S. Martinho.....	118	Sul e Sueste	
Reforço da via nas linhas de S. F. P., por J. Fernando de Sousa.....	♦ 209	Mirandella a Bragança, 87 e.....	246	Grande velocidade:	
Renascimento (O) da Turquia.....	2.9	Mormugão.....	340	N.º 1, (4.ª ampliação).....	648
Riqueza (A) belga.....	41	Mossamedes.....	149	N.º 2, Toilets-cunas.....	646
Salvavidas para aviadores.....	218	Norte.....	118	N.º 5, Bilhetes a preços reduzidos.....	638
Segundo (O) congresso ferro-viário sul-americano.....	158	Payalvo a Thomar, 149 e.....	324	N.º 3, (1.ª ampliação).....	647
Segundo Congresso internacional de Engenheiros-Consultores e Engenheiros-peritos, 107 e.....	199	Penafiel a Lixa, 103, 149 e.....	167	N.º 6, Telegrammas.....	639
Seguro contra acidentes em dirigíveis e aeroplanos.....	41	Portalegre.....	6	N.º 7, (1.ª ampliação).....	645
Serviços da Repartição de Turismo.....	14	Sado, 6 e.....	246	N.º 11, Transporte em vagões frigoríficos de propriedade particular.....	628
Sismo (O) de 1775, por Mello de Mattos.....	165	Santa Comba Dão a Vizeu, 87 e.....	246	N.º 310, Bilhetes circulatórios com itinerários fixos.....	626
Situação (A) económica e financeira do Brasil.....	1.6	Thomar à Nazareth, 6, 132 e.....	263	P. n.º 4, Ampliação a percursos superiores a 3.500 quilómetros.....	628
Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1911, por Mello de Mattos.....	147	Torres-Figueira-Alfarelos, 132 e.....	294	Pequena velocidade:	
Stulta lex.....	121	Valle do Vouga, 103, 118, 167 e.....	310	N.º 3, (4.ª ampliação).....	629
Subdivisão (A) decimal do grau sexagesimal.....	134	Vianna do Castelo.....	340	N.º 3, (5.ª).....	635
Subida (A) dos preços e o aumento do custo da vida, por Mello de Mattos.....	115	Legislação diversa		N.º 4, (4.ª modificação).....	637
«Sud-Express» (O).....	134	Ascensores Mechanicos de Lisboa.....	69	N.º 4, (5.ª).....	638
Tarifas (As) da linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 97	Bilhetes de identidade, 118 e.....	231	N.º 6, Touros, animaes ferozes, etc.....	638
Telegraphia (A) sem fios nos Caminhos de ferro, por G. C. de H....	294	Caixa de Reformas e Pensões.....	262	N.º 7, Petroleo por expedições de 100 kilos e por vagão completo.....	632
Telephone a 5.000 kilometros.....	142	Concurso para inspector fiscal do tráfego.....	54	N.º 8, (10.ª ampliação).....	629
Tentativa de «sabotagem» financeira, por J. Fernando de Sousa.....	♦ 129	Transportes em grande e pequena velocidade.....	246	N.º 8, (11.ª).....	633
Thomar a Payalvo.....	41	TARIFAS DE TRASPORTE		N.º 8, (12.ª).....	637
Tractado (O) de commercio com a Hespanha, por Andrade Gomes....	6	Distribuidas com os numeros abaixo		N.º 8, (13.ª).....	639
Transafricano (O) por J. Fernando de Sousa (illust.).....	♦ 162	Caminhos de Ferro Portuguezes		N.º 9, (5.ª).....	645
Transporte de material de via reduzida pela via normal.....	142	Grande velocidade:		N.º 11, (15.ª ampliação).....	646
Travessia (A) do Atlântico em meios de dois dias e meio.....	22	N.º 1, Generos frescos em portes a pagar.....	646	N.º 13, (8.ª).....	639
Tricentenario (Um) por Mello de Mattos.....	229	N.º 2, Grupos de estudantes, etc....	642	N.º 14, Transportes fluviaes.....	637
Tunnel (O) do Elba, em Hamburgo.....	235	N.º 7-bis, Bilhetes especiaes a preços reduzidos.....	633	N.º 17, (ampliação provisoria).....	629
Tunnel (O) da Mancha, 7 e.....	155	N.º 11-bis, Bilhetes de ida e volta.....	637	N.º 17, (2.ª ampliação).....	639
Turbina de 40.000 cavallos.....	63	N.º 14, (additamento).....	628	N.º 101, (3.ª ampliação).....	642
Turbinas de vento para a produção da electricidade.....		N.º 16, Viagens de recreio.....	634	Diversos:	
Viagens Caseiras:		N.º 24, Água potavel, fructas, etc..	634	Cães.....	630
I—Uma excursão ao Norte — Regoa — Pedras Salgadas — Vidago.....	281	N.º 28, Flores e comestiveis.....	642	Classificação geral (3.º additamento).....	633
II—Caldas de Aregos — Bragança.....	297	N.º 206, Bilhetes simples de Lisboa a Hendaya ou de Irún a Lisboa.....	643	Tarifa de despesas accessorias.....	636
III—Outeiro — Vimioso.....	313	N.º 302 e 303, Ampliaç. de validade.....	639	Direitos de manutenção, transmissão e transbordo.....	636
IV—Santo-Adrião — Uma riqueza assolapada.....	327	N.º 310, Bilhetes circulatórios com itinerários fixos.....	625	Emenda no quadro de distancias.....	637
V—Miranda do Douro — O dialecto mirandez.....	345	P. n.º 4, Ampliação a percursos superiores a 3.500 kilometros.....	628	Declaração de um vagão de.....	639
VI—A linha de Amarante — Lixa — Seixoso. (illust.).....	360	Pequena velocidade:		Tarifa de transporte fluvial.....	640
Viagens circulatórias.....	136	N.º 1 (1.º additamento).....	628	Estações de Torre Vá e Alvalade.....	641
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.....	N.º 3 (5.º).....	637	Despesas accessorias (1.º addit.).....	645
Volta (A) ao mundo em aeroplano.....		N.º 4 (2.º) e 1.º additamento da N.º 14).....	636	Classificação geral (4.º addit.).....	645
Zeppelin (Um) monstro.....		N.º 7 (2.º additamento).....	633	Aviso sobre applicação de tarifas nos ramaes de Aldegallega e Montemor-o-Novo.....	645
PARTES OFICIAIS		N.º 7 (3.º).....	633	Distancias kilometricas (3.ª modif.).....	646
Legislação por linhas		N.º 8 (3.º).....	625	Minho e Douro	
Angola.....	356	N.º 9 (1.ª ampliação).....	628	Grande velocidade:	
Beira-Baixa, 118, 167 e.....	294	N.º 10 (2.º additamento).....	628	N.º 1 (modificação).....	647
Benguela.....	87	N.º 10 (3.º).....	633	N.º 2, Transporte em vagões frigoríficos de propriedade particular.....	628
Cascaes.....	355	N.º 11 (2.º).....	636	N.º 8 (1.º additamento).....	638
Circumvallação do Porto, 181 e.....	497	N.º 15, Bacalhau seco.....	646	N.º 10 (1.º).....	638
Contumil-Leixões.....	481	N.º 101 (3.ª ampliação).....	642	N.º 16, Bilhetes de ida e volta.....	638
Evora a Ponte do Sor 54 e.....	197	N.º 302, Massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões.....	632	N.º 23, Animaes, instrumentos, etc.....	640
Extremoz a Castello de Vide.....	181	N.º 307, Productos metallurgicos.....	639	P. n.º 5, Ampliação a percursos superiores a 3.500 kilometros.....	628
Faro a Villa Real de Santo Antonio	197	N.º B. n.º 6, Sal.....	628	P. H. n.º 11, Bilhetes simples de Porto a Hendaya ou de Irún ao Porto.....	646
Beira Alta		N.º B. n.º 6, Feldspatho.....	633	P. H. F. n.º 6, Bilhetes circulatórios.....	628
Grande velocidade:		N.º B. n.º 6, Vinho em vazilhame.....	636	Pequena velocidade:	
N.º 2, (3.ª ampliação).....	643	N.º B. n.º 6, Vinho.....	636	N.º 1 (additamento).....	644
N.º 2, (4.ª).....	646	P. n.º 12, Sal commun, etc.....	636	N.º 9 (1.º additamento e 2.º additamento á C. F. E. n.º 1).....	643
N.º 3, (4.ª).....	636	Diversos:		N.º 10, Touros, animaes ferozes, etc.....	638
Cães		Transporte de leitões.....	628	N.º 13, Gado.....	634
Tarifa de despesas accessorias.....		Classificação geral (7.º additamento).....	633	N.º 101, (3.ª ampliação).....	643
Viagens circulatórias em Portugal e Hespanha.....		" " (8.º).....	636	P. n.º 2, Cal commun e pedra para cal.....	635
Tarifa despesas accessorias (1.º ad.)		Aveiro-Canal.....	637	P. H. n.º 2 (2.º additamento).....	633
Despacho de remessas.....		A estação de Lamarosa.....	639	Diversos:	
		Despesas accessorias (3.º addit.).....	642	Cães.....	630
		Substancias metalliferas.....	642	Tarifa de despesas accessorias.....	638
		Exportação de madeira em bruto para Hespanha	642	Viagens circulatórias em Portugal e Hespanha.....	644
		Transportes internacionaes.....	646	Tarifa despesas accessorias (1.º ad.)	645
				Despacho de remessas.....	647

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 27.º ANNO

Confendo 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

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

Proprietário-diretor

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

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

António Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 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 Pùblico: Tarifa especial interna n.º 8 (p. v.); transportes de pyrites.

Rosto 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 oficial.—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.....	9
Material de caminhos de ferro na Exposição de Gand.....	10
Canal de Marselha ao Rhodano.....	10
A questão da caixa de Reformas.....	11
Escola Preparatoria á Escola Superior de Aeronautica.....	11
Linhos Portuguezas.—Companhia Portugueza.—Sul e Sueste.—Colonias.—Mutamba a Inharime.—Gaza.—Valle do Vouga.—Benguela.....	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 hespanhóes.....	13
Os caminhos de ferro da África Occidental francesa.....	14
Serviços da Repartição do Turismo (Relatório).....	14
Boçage Lima.....	15
Linhos Estrangeiras.—Belgica.—Italia.—Suíssa.....	15
Arrematações.....	15
Agenda do Viajante.....	16
Horario dos comboios.....	16

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 pôde 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 afirmá-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 suficientemente conhecido, para o que não pouparamos 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, ocorridos no anterior.

E' como que o balanço do anno.

Apesar da falta de competencia para esse encerramento de contas, cujo *Diario* e *Razão* não estou 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 razo para que os presumiveis herdeiros do falecido concessionario comprovasssem o seu direito. Não tendo sido cumpridas as formalidades legaes, 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

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 fundâmos.

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 sympathy 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-

caderno d'encargos tornaram viavel o emprehendimento 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 à 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 imediato effeito a esse preceito, a não ser que oposições surdas de outr'ora sejam egualmente efficazes.

E certo que a lei organica da Junta autonoma d'aquelles portos, veiu desde logo eivada de defeitos, que urge remediar para dar áquelle corporação vida e sequencia de vistas, deixando a sua presidencia de ser administrativa da Camara do Porto, uma especie de pelouro de aquelle município. 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'om caminho pratico, recuperando-se o tempo perdido, que já não é pouco.

E preciso ainda registar a lei de 3 de abril, que autorizou o Governo a levantar até 4.300 contos, ouro ou cifra equivalente (que ao agio de 17 %, excede 5.000 contos) pela emissão de titulos de dívida publica, sendo os respectivos encargos satisfeitos pelas disponibilidades do fundo especial, supridas 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 empréstimo, a que corresponde o juro de 5 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 à conclusão do troço Valença a Monsão e à construção dos de Vila do Conde a Chaves e de Carviães ás proximidades de Miranda, 720 contos para a ligação de Ermezinde 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-Setúbal, 200 para estradas de acesso, 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 crédito 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.

Pode porém o Thesouro fazer suprimentos, se as circunstancias do mercado não permittirem fazer a emissão autorizada.

Do poder executivo dimanaram alguns actos que convém recordar.

O decreto de 3 de abril mandou abrir concurso para a concessão da linha de Thomar à 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 secunda realidade um melhoramento tão util para a região e que tanto pode contribuir para o desenvolvimento do turismo, quando dei-

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

Merece ainda menção a portaria de 16 de julho, que aprovou 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 ouro e o augmento do preço do carvão estão pesando de tal modo sobre a exploração dos caminhos de ferro, que justificam a reparação 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, contribuiram 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		Conjunto	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa
1912-1913	1.904.888\$	1.291.351\$	1.802.305\$	1.107.941\$	3.707.194\$	2.309.292\$
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		Conjunto	
	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\$	837.110\$	1.463.681\$	775.646\$	2.813.687\$	1.712.756\$
Augmento...	219.419\$	153.862\$	143.301\$	160.082\$	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, enquanto 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 59 contos contra 59 no triennio anterior.

Devendo crescer notavelmente os seus encargos por virtude das anuidades da linha de Sado e do novo empréstimo auctorizado, é preciso que o crescimento das receitas liquidas se mantenha em proporções que permittam 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 annuas 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-

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

	Sul e Sueste		Minho e Douro		Conjunto	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa
1909-1910....	199:893\$	79:965\$	8:988\$	74:732\$	209:881\$	154:607\$
1910-1911....	94:527\$	59:612\$	99:320\$	55:482\$	193:847\$	115:174\$
1911-1912....	199:929\$	198:452\$	1:210\$	96:599\$	201:139\$	295:051\$
1912-1913....	33:906\$	42:235\$	92:793\$	20:139\$	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 Portugueza devem ter aumento 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 Povoa aumentos 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 convém mencionar, como a aquisição de um grupo numeroso de carruagens de *bogies* pela Companhia Portugueza, 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 notícia.

Progrediram 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 dificuldades excepcionaes.

E' de prever que esteja concluida toda a linha entre Garvão e Alcacer muito antes de estar feita aquella ponte, o que pôde levar a transportar minérios até o rio, para serem levados em barcaças 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 acrescentado 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, somarão 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 assinalado para elles pela resolução do problema da linha de via larga de Ayamonte a Huelva, de que demos notícia ha tempo.

Merce menção especial a construcção da linha do Vouga, quasi concluída 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 anunciado pelos que primeiros 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, malogrando-se porém essas tentativas, como foram os caminhos de ferro Larmanjat, o 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 Portugueza 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 annotar, 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 incluida no decreto de 1907, relativo á zona central, por ter havido parecer contrario da Comissão superior de guerra.

Penafiel a 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 aventurei outra rectificação no que respeita a caminhos de ferro.

Asseverou o ministro a que me venho referindo que o calculo, da maior larguezza, das obras feitas no paiz durante 60 annos, mal atinge 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. Ahi estão pois 71:000 contos gastos com caminhos de ferro.

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

Juntam-se portos marítimos: 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 telegraphicás, etc., etc.,

E os edifícios 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 deixo 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 relembrados 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 pôde chamar o sistema divergente das novas linhas.

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

Conviria sobremodo constituir a rede secundaria com suficiente 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.

Partindo de Mendoza, corre ao longo do valle formado pelos rios Mendoza e Cuevas, que proporcionaram muitas dificuldades durante a construcção 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 difícil. 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 construcção se iniciou em 1887.

Mendoza encontra-se a 2.520 pés acima do nível 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 nível 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 Atlântico 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 atinge a altura de 10.521 pés. Fica por isso cerca de 6.700 pés mais alto do que a cuspide do tunnel do S. Gotthardo, 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 nível do mar. A altura da portella de Uspallata acima do tunnel, é de 2.000 pés.

Embora se iniciasse a construcção 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 possível 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 céo 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 (1m,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 necessário empregar cremalheira, adoptando-se o systema Abt. Do lado argentino a extensão total em cremalheira, dividida em sete secções de comprimentos diversos, atinge 15.381 jardas (14.064 metros) e do lado do Chili, repartida em seis secções diferentes, 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,

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 Aconcágua 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 França, d'onde veiu 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 Suábia*, etc.

que originam dificuldades para se manter a agua nas caldeiras da locomotiva em nível 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 à vontade engrenar na cremalheira, antes que principio 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.

Construiram-se em muitos pontos da linha, resguardos contra a neve (⁴) de madeira e de ferro galvanizado. Tambem se collocaram em varios pontos, abrigos contra as avalanches, com a forma usual de parede de alvenaria do lado superior, e supports 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 suceder 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 à 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 colocado na via para facilitar a engrenagem dos dentes tratores 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.

(⁴) Resguardos contra a neve—é o nome que à 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 trasego 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 aumentou portanto o trasego, tornaram-se precisos engenhos mais poderosos e adoptaram-se dois tipos. Um, foi construido pela Maschinenfabrik de Essling e é da classe articulada como modificaçao do tipo 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 tipo de machina articulada que se usa foi construido pelos Srs. Kiltson & C.^o de Leeds e é uma modificaçao do tipo Mayer. Consiste em dois *bogies* um para a adherencia e o outro para as rodas de cremalheira.

As caracteristicas geraes d'esta machina são:

Superficie de aquecimento em pés quadrados,

Caixa de fogo.....	140
Tubular.....	1900
	<hr/>
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, álem 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 possível a neve e o gelo de deante das rodas de adherencia. Estão igualmente providas de freios automaticos e não automaticos Westinghouse e de freios manuaes, applicados para impellir ou aguentar as rodas. Tambem 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 turbulhôes 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 necessário 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 damnificar os carris da cremalheira, especialmente quando se desce.

Para limpar das neves a linha durante o inverno usam-se expulsores de neve de varios feitos 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 suficiente, 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 República 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 República Portuguesa que em virtude da aprovação da presente variante o projecto e orçamento gerais da mesma finha, a que se refere a portaria de 14 de Junho de 1912, fiquem assim constituídos:

1.º Secção

1.º Lanço	1:844 ^m .84	123.400\$00
2.º Lanço	1:588 ^m .97	45.300\$00
	11.756 ^m .43	154.541\$96
3.º Lanço	3.424 ^m .22	87.535\$17
	4.032 ^m .54	42.558\$06
4.º Lanço	28:068 ^m .47	281.173\$43
2.º Secção		
1.º Lanço	31.448 ^m .34	382.000\$00
2.º, 3.º e 4.º Lanços	54.498 ^m .38	738.420\$00
Caveira a Garvão.....	136.332 ^m .16	1.824.328\$62

Paços do Governo da República, em 11 de Dezembro de 1913.—
O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que na avaliação feita, pela comissão nomeada em portaria de 19 de julho ultimo, dos trabalhos executados na linha férrea de Portalegre pelo primitivo concessionário José Pedro de Matos, não foram incluidos os estatutos por élle 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 República 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 adjudicatário da construção da linha férrea de Portalegre aos herdeiros do primitivo concessionário daquela linha, a que se refere a condição 38.^a do caderno de encargos de 28 de Novembro ultimo, seja elevada à totalidade de 86.3.0591.

Paços do Governo da República, em 13 de Dezembro de 1913—
O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

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

Paços do Governo da República, 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, veiu, como era natural, provocar varias perturbações aos interesses commerciaes dos dois países, não obstante as providencias de carácter provisório adoptadas pelos respectivos governos, no sentido de evitar a paralyzação do tráfego de importação e exportação das mercadorias que pelo tractado eram exentas 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 autoridades aduaneiras deram ao que respeitava à passagem das mercadorias em *transito*, passando a cobrar direitos de reexportação por essas mercadorias, quando tais direitos não deveriam ser cobrados.

Muito embora o regulamento do *transito* tivesse sido publicado conjuntamente com o tractado que caducon, o facto é que a instituição do regimen de *transito* ha muito existia entre os dois países, 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, nesse como n'outros pontos, não differe muito da hespanhola, para d'isso nos convencermos.

O regulamento da Alfandega de 1887, na secção IV que trata de despacho, refere-se ao transito nos termos seguintes: *Teem despacho de transito 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 quaisquer paizes estrangeiros... e vierem descriptos nos respectivos manifestos e conhecimentos ou cartas de porte, com declarações expressas de que são destinadas para transito...

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

Emfim, em todos os regulamentos aduaneiros encontramos em varios paragraphos referencias ao despacho de transito, 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 à cessação do tractado e pela qual se cobraram direitos de reexportação.

Felizmente, a situação encontra-se remediada, não só no que respeita ao transito, mas tambem pelo que interessa à entrada e saída 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 às mercadorias da Tabella A, a liberdade do transito, e auctoriza a importação temporaria de Hespanha, de solipedes com destino às 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 beneficiosa. E', porém, uma disposição provisoria e que não pôde suprir 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 trânsito 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.

Não ha duvida que o caduco tractado trouxe aos dois paizes vantagens importantes. Portugal viu desenvolver a sua exportação de madeiras, do sal, do peixe, creaçao, 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 beneficiosa foi a influencia do tractado na nossa economia.

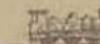
Tudo leva, pois, á convicção de que a sua renovação se impõe dentro d'um breve espaço de tempo, e muito seria para desejar que, a dar-se a impossibilidade de obtermos maiores vantagens do que as que nos oferecia o caduco tractado, como a introducção do nosso cacau e ou-

troz productos coloniaes 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 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, esperassemos fossem elles os primeiros que, reconhecendo o seu erro, viam 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 à ignorancia em materia de diplomacia, assigura-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 brillantemente ao fim de tão difficult *época*.

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. Sartiaux, 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 estratégico 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 atingem 1.849 metros na costa francesa e 1.600 na ingleza, dados estes que não merecem ser desprezados.

Estas sociedades, que tem 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 autorização.

Das investigações realizadas, deduz-se que a Inglaterra está ligada ao Continente por uma serie de camadas sub-marinas de greda, uma das quaes é de greda argilosa 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 nível do mar, hão-de alcançar uma profundidade de 95 metros abaixo d'esse mesmo nível; para facilitar o traçado exacto do tunnel e tornar mais comoda a extracção de mais de dois milhões e meio de metros cúbicos de escombros e para evacuar as aguas de enfiltração, ter-se-ha de construir uma galeria secundaria abaixo do nível 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 francesas tem a

mesma latgura, 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 trânsito será assegurado por uns cincuenta trens, que darão uns quarenta milhões de passageiros, por anno.

Não teria, como os tunneis de montanhas, apenas a vantagem de ligar duas nações, multiplicar as vias de acesso e satisfazer interesses locais, mas ofereceria álem d'isso um carácter 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 suceder com as mercadorias.

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

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

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



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diario de Notícias Ilustrado (Natal de 1918.)

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

E' um óptimo trabalho 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 Portugueza, 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 diferença 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 meses	menos de 1 mez	Reducido a 1 mez
	mais de 1 mez	Não se faz redução
6 meses	menos de 1 mez	Reducido a 1 mez
	" " 3 mezes	" " 3 mezes
	mais de 3 mezes	Não se faz redução
1 anno	menos de 1 mez	Reducido a 1 mez
	" " 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 aplausos do publico.

Transportes de pyrites para Povoa e Braço de Prata

Entra hoje em vigor a medida estabelecida pela Companhia Portugueza, 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 Povoa 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 diferença 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 accrescentar que tambem os comboios das linhas de Móra e do Sueste já todos teem do novo material, circulando n'aquelle 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 francesas, 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 séde na mesma rua n.º 12, continuando como até aqui, a prestar todo o serviço interno e combinado, de recepção e expedição de recovagens, metalico 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 selo.



IV

Paris e os seus melhoramentos. — A importancia da deusa Moda. — 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 vai-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, directa 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 álem 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 às *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 Pittsburg uma grande fundição, Paris está-se convertendo mais do que na capital da moda, n'un grande armazem de modas.

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

Attrahir a mulher, desnorteá-la com mil bugigangas, hypnotizá-la com os multiplicados enfeites, de innumeros feitos, em que a materia prima é nada, mas que se lhe vendem caros, simplesmente porque uma modista phantastica se lembrou de inventá-los, vai sendo uma lucta 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 à luz da ribalta as suas longas roupagens de gaze, deu a nota das cores iriadas que logo se adoptaram nas sedas dos vestidos — era a moda; essa mortifera lucta do Oriente, dando a ephemera victoria aos Bulgaros, aproveitou-a logo a modista, adoptando nos adornos semiuninos as cores berrantes — cores bulgarias — os chapéos à 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 sim (sim até agora, bem entendido) de álem do Atlântico vem uma dança que imprime certa novidade nos salões mundanos; e Marte cede o lugar a Terpsichore, e as modistas proclamam que a ultima moda é... cõr do tango!

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

E assim que os grandes armazens vão sendo a grande attracção da cidade-luz. De edifícios 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 caracteristico 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 arrebiques, de chapéos e de modismos bat son plein, como se diz das estações de banhos, a circulação nos arredores d'aqueles armazens torna-se difícil; peões, trens, autos, cruzam-se em todos os sentidos; os policiais fazem prodigios para meter 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 à rua Drouot, embora sacrificando a passagem da Opera e alguns blocos importantes, será um acontecimento para Paris, porque facilitará a sua circulação n'un 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 igualmente resolvido o alargamento de muitas das ruas que lhes dão acesso.

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 comunas 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.

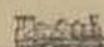
D'este importantissimo trabalho nos occuparemos em artigo ou artigos especiaes, limitando-nos por agora a agradecer ao seu auctor o exemplar que nos offereceu.

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 elas não pouparam caminho.

No mais, Paris está como estava há 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 atingirão provavelmente 350 milhões por occasião da conclusão das obras. Quando os Estados Unidos assumiram a direcção d'esta gigantesca empresa, em 1901, uma commissão de engenheiros fixara o custo das obras approximadamente em 150 milhões de dollars. Cinco annos depois, uma nova commissão 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 commissão fez subir esta mesma cifra a 170 milhões. D'este modo, comparando a primeira avaliação à ultima, constata-se uma diferença 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 accrescimo de despesa de cem milhões de dollars.



Material de caminhos de ferro na Exposição de Gand

Eis a descrição succinta de duas esplendidas locomotivas francesas, 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 suficientes para servir a maioria das redes. Ao tipo 17 sucedeu 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 tem aros de guarnições elasticas que satisfazem perfeitamente.

Um *by-pass*, fechado por uma torneira á disposição do machinista, permite pôr os dois cylindros em comunicação 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. Além d'isso, nos tubos de descarga abrem-se respiradouros para evitar a aspiração nos cylindros dos gases da camara do fumo.

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

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

A locomotiva está apparelhada com freio automatico de ar comprimido e segundo um systema que teve o seu inicio na Belgica; as rodas da *bogie* tem o freio igualmente disposto. D'este modo, a *bogie* comporta-se como sendo um vehiculo do trem, tendo a sua timoneira separada e um apparelho 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 supporte na retaguarda.

Destinado ao reboque de certos trens rápidos na linha do Luxemburgo, supre 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 exforços e diminuir a fadiga das peças, os cylindros trabalham em eixos diferentes; as biellas interiores accionam o primeiro eixo geminado, enquanto as exteriores accionam o segundo.

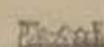
A *bogie* é a mesma do tipo 9.

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 — Diâmetro 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.—Exforço de tracção 18 m. 660 — Diametro das rôdas sustentadoras 900-1.262.—Comprimento dos appoios 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 necessário extrahir de 290 a 330 metros cubicos de rocha.

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

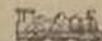
O canal parte do porto de Marselha, tendo o subterra-

neo a sua abertura em Estaque para atravessar a cadeia do Rove, indo desembocar perto de Gignac, continuando pela margem sul das lagôas 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 mínima.

Marselha ficará assim ligada á rede fluvial francesa, 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 tais considerações pôdem 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

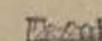
«Aviso a todo o pessoal a que aproveitam os Regulamentos em vigor sobre reformas e pensões de sobrevivência:

«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 pôde 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 Prepratoria 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 possue igualmente o ensino por meio de correspondencia, que pôde 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

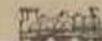
na eschola preparatoria, e dois na Eschola Superior de Aeronautica e de Construcção mechanica).

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 Techica do «Petit Parisien».

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

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



Companhia Portugueza. — O Conselho de Administração d'esta Companhia aprovou já o orçamento para 1914; n'elle estão incluidas as verbas para a conclusão da segunda via entre Pampilhosa e Mogosores; 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 experientia 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 teem tido os diferentes caminhos de ferro, o movimento de trânsito 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 construção e a construir, data da abertura á exploração, etc.

Para mais rapida comprehensão, vem a estatística acompanhada de grande numero de graficos de fácil 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 construção 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, inspeccionou o troço d'esta linha, comprendido entre as estações de Ribeiradio (kilometro, 8,850) e de Vouzella, (kilometro 44,66,) verificando que se encontra em condições de ser aberto à exploração provisória.

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

Benguela.—O total das receitas d'este caminho de ferro, durante os dez meses 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 igual período do anno findo, a receita e a despesa foram, respectivamente, de 352:022\$000 reis e 269:964\$000 reis.

O coeeficiente 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, emitidas 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, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos 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 atrazados), das 10 horas da manhã à 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 às 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. Equalmente serão pagos os juros e amortização, em Londres — «Competoir National d'Escompte», com a apresentação dos respectivos títulos.

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

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22º dos Estatutos d'este Banco, ao sorteio de 320 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extraídos 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 atrazados), das 10 horas da manhã à 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 às 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.—*Obrigacões privilegiadas de 1º grau.*—São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1º de Janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 2º semestre de 1913, das obrigações privilegiadas de 1º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 40 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs. 7,70, líquidos de impostos em França.

— pela apresentação do coupon n.º 40 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,45, líquidos 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 1º 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 1º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon 9 Marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1º 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 exempçao do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5º 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, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de acordo 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 4º 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.º.

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 quinzena, 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 política convocada para 5 de janeiro o Sr. ministro da Finanças exporá parte do seu programma financeiro, dará esclarecimentos sobre a lei orçamental 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 económica no Amazonas, causou no Banco do Brasil prejuízos consideráveis.

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 prejuízos com a baixa enorme que tem sofrido a borracha.

Bolsa.—As inscrições 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\$30 a 68\$00; Moçambique e Zambezia, fracas; Caminhos de Ferro, paradas.

Accções bancarias, sem movimento; Phosphoros a 37\$30 com regular procura.

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

E' provavel que com o apparecimento de coupons no principio do semestre o cambio baixe um pouco; comtudo 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 $44 \frac{5}{8}$ e $44 \frac{1}{2}$ e hoje manteve os mesmos preços.

Hoje ás 15 horas ficaram a $44 \frac{9}{16}$ - $44 \frac{7}{16}$ e a 637 - 640 a divisa Paris com tendencia de subida.

£ ouro—comprador a 5\$36, vendedor a 5\$39.

O Rio fechou a $16 \frac{5}{32}$ ou réis 14\$769.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	26	27	29	30	31	
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	—	40,05	40	—	—	39,85	39,80	39,80	39,95	—	—	39,95	39,95	—
Dívida Interna 3% coupon	—	j. 38,90	j. 38,85	—	—	—	—	j. 38,75	j. 38,75	—	j. 38,80	39,80	j. 38,80	—
4% 1888 c/premios	—	20\$90	20\$80	20\$80	—	20\$80	20\$80	20\$80	20\$85	—	—	20\$85	20\$85	—
4%, 5% 1888/9	—	a 56\$00	—	a 56\$00	—	c 55\$60	c 55\$60	—	c 55\$70	c 55\$70	—	c 55\$30	c 56\$00	—
4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 1905 c/premios	—	8\$95	—	9\$00	9\$00	9\$00	—	9\$00	9\$00	9\$00	9\$00	9\$00	9\$00	—
4%, 5% 1905, (C.º de F.º Est)	c 82\$30	c 82\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	68\$10	—	—	—	—	—	67\$50	—	67\$50	67\$60	67\$90	68\$00	68\$30	—
3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 3.ª serie	—	—	70\$00	69\$80	—	69\$70	69\$70	69\$80	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	—
Obrigações dos Tabacos 4%, 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	157\$50	—	157\$50	—	—	157\$50	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116\$50	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	69\$00	—	—	68\$70	—	—	68\$50	68\$50	—	—	—	—	68\$00	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	89\$50	—	—	—	—	89\$00	—	57\$30	57\$30	57\$30	57\$40	57\$20	57\$00	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	65\$50	—	65\$50	—	65\$40	—	—	—	65\$40	—	65\$40	65\$40	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	47\$60	47\$60	—	47\$60	47\$50	—	47\$40	—	47\$20	—	—	47\$50	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	17\$45	17\$45	17\$40	—	17\$40	57\$35	—	—	—	58\$50	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17\$35	17\$30	17\$25	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73\$50	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	65\$80	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%	—	79\$00	—	90\$00	—	—	—	—	—	—	78\$50	—	—	—
4%, 5%	—	—	—	—	—	—	75\$00	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	63,50	63,80	—	64	—	282
Madrid-Caceres-Portugal	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	438	438,87	436,50	433	440	437,50	435	410	—	—	—	—	—	—
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	222	223	—	—
Companhia da Beira Alta	280	279	276	279	277	279	277	279	289	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 hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1913		1912		1913	1912	Diferença em 1913
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas								
Companhia Caminhos de ferro	Rede geral	2	Dezembro	4.073	6:401.191\$00	4.073	6:299.873\$00	+101.318\$00
Vendas Novas	—	70	—	135.882\$00	70	136.469\$00	-287\$00	
Portugueses	Coimbra a Louzã	—	—	29	31.190\$00	29	31.616\$00	-426\$00
Sul e Sueste	—	20	—	681	1:973.581\$35	681	1:981.106\$14	-7.524\$79
Minho e Douro	—	30	Novembro	471	1:836.606\$00	467	1:732.901\$68	+103.704\$32
Beira Alta	—	11	—	253	534.632\$54	253	508.380\$25	+26.252\$29
Companhia Nacional	—	2	Dezembro	185	172.395\$84	185	167.707\$34	+4.939\$46
Guimarães	—	30	Setembro	56	116.296\$35	56	111.556\$01	+4.740\$34
Porto à Povoa e Famalicão	—	31	Outubro	64	148.063\$36	64	143.842\$75	+4.220\$61
Hespanholas								
Norte de Hespanha	—	10	Dezembro	3.681	145.543.134	3.681	141.704.932	+3.838.211
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	3.664	126.050.322	3.664	123.405.17	

Os Caminhos de Ferro da África Occidental Franceza

Por occasião da abertura da sessão ordinaria do Conselho do Governo da África 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 francesas em África.

«Acabei de analisar a situação económica.

Sob todos os aspectos em que a considerámos, ella nos pareceu satisfactoria. Do período de calma e sossego que acaba de atravessar, a África 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.

Neste sentido um progresso faltava realizar, quero referir-me a uma mais justa adaptação da ferramenta económica—constituida pelas nossas vias ferreas—ao estado do desenvolvimento agrícola das regiões que elles servem ou sobre as quaes elles podem exercer a sua beneficia 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 produção 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 assunto, pois já as exprimi varias vezes.

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

Para estimular a produção, é necessário auxiliá-la, e o unico auxilio que a via ferrea pôde 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 commun.

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 ver muito fraca.

Foi com o fim de «realizar receitas de exploração», de realizar benefícios, que se concebeu e creou a rede das vias ferreas da África 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 emprehendimentos 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 geralexistem para fazer face a todas as nossas despesas.

Ora, provocar a valorização do solo, estimular a produção, não é precisamente aumentar, 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 indígena, o procurar primeiro que tudo os lucros da exploração.

No estado actual da colonização, devemos contentarnos com tarifas tão baixas quanto possivel, mas sufficientes, no entanto, 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 nma companhia particular) em verdadeiros sacrifícios 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 indígena começa apenas a amanhar, mas onde, por falta de meios faceis de comunicação, ainda não se fixou.

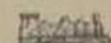
Esta mesma via extendeu-se á zona de influencia económica do rio Gambia.

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

Se se juntar que as tarifas de transportes teem experimentado já abaixamentos muito sensiveis, pôde 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 estatísticas 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 conjunto um accrescimo de tonelagem das mercadorias e do numero de passageiros.



SERVIÇOS DA REPARTIÇÃO DO TURISMO (RELATÓRIO)

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*, proficuentemente redigido por M. Lorieux.

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

Bocage Lima

O Sr. José Vicente de Bocage Lima, foi o primeiro classificado no concurso para o logar 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 carácter primoroso.

**Belgica**

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

«Por varias vezes tenho alludido ás críticas formuladas pelo Parlamento, acerca da exploração das linhas ferreas, pelo Estado. Reconhece-se quasi unanimemente que esta exploração deve ser industrializada e que é necessário dar à 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 ministério 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 dispendendo dos mais amplos poderes, e cuja gerencia seria fiscalizada por um collegio de commissários designados parte pela Câmara e parte pelo Senado; os administradores seriam nomeados pelo rei, com a duração de mandato de seis anos; não poderiam pertencer ao Parlamento, nem ocupar qualquer função remunerada pelos poderes públicos.

Estes administradores ficariam solidariamente responsáveis por todos os prejuízos 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, acrescenta 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 fábricas é dupla da que é necessária 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 aumentar ainda, salvo o caso improvável de que a industria consiga collocar os seus produtos 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 necessária para a tracção eléctrica na rede nacional suissa deveria ser reservada para a industria particular, ou se seriam os próprios C. F. F. que teriam de construir as suas officinas hydro-electricas com o fim de produzir essa energia. Em seguida, devia pronunciar-se sobre o relatório apresentado já, no último verão, pela Direcção Geral, acerca das instalações da tracção eléctrica 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 próprios a energia necessária para a tracção eléctrica nas linhas.

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

A comissão aprovou o relatório sobre a tracção eléctrica 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 secundárias das instalações venham a ser eventualmente executadas.

A comissão permanente decidiu propor ao Conselho de administração a abertura do crédito necessário de cerca de 38 milhões de francos. Submeterá o respectivo relatório á proxima sessão do Conselho.

ARREMATAÇÕES**Caminhos de Ferro do Estado****DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO****Caminho de ferro de Valença a Monção**

Lanço de Lapela a Monção

Empreitada G — Extensão 1:464^m.85

Terraplenagens, obras de arte, correntes, serventias, obras acessórias e obras de arte especiais

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

O depósito provisório, para ser admitido como licitante, será de 444\$, e poderá ser feito, até as quinze horas da véspera do concurso, nas tesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma tesouraria, 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 depósito provisório e do atestado de capacidade do indivíduo 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 anexas podem ser examinadas todos os dias úteis, 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 público 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 público 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 depósito provisório, para ser admitido 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 véspera do dia em que o concurso tiver lugar, será:

11\$25 para cada lote de 1.000 travessas de pinho e
27\$50 para cada lote de 1.000 travessas de carvalho.

O depósito definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das Thesourarias, será de cinco por cento da importância da adjudicação.

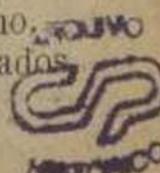
As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada ou á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, até ás 11 de dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste até ás 15 horas da véspera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois últimos 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 úteis, desde as onze ás desaseis, 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. As quintas, *matinées-rose* com programas escolhidos de canto, concerto e «films». Sempre os mais escolhidos *films* da actualidade.

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



AGENDA DO VIADANTE

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

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de prir. eira or-
dem — Aposentos confortaveis e aiseados
— Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar
para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Il-
luminacão electrica — Telephone n.º 15 — Preços razo-
aveis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

MADRID *Gran Hotel de Londres.* — Prí-
moro servico de alojamentos e cozinha.
Conforto inexcedivel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo
e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio
Ortega.

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

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

PORTES, LÂMINAS, PINTAS & JANTAS — Decoupageantes.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuda de Justo M. Esteléz. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

Caminhos de Ferro Portugueses				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.				Part. Cheg. Part. Cheg.				
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.		Porto	Espinho	Porto		Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa		Regoa	Bares d'Alva	Regoa		
7 16	8 45	5 30	6 37	6 46	7 27	6 20	7 5	8 58	9 50	9 43	10 40	9 10	4 15	6 40	1 50	5 40	10 30	5 40	10 21	
8 37	9 46	7 5	8 6	8 50	9 33	7 37	8 23	12 41	1 43	10 40	11 41	4 30	12 40	11	6 40	Porto	Amarante	Porto		
10 5	11 11	7 55	8 58	10 13	10 58	9 1	9 45	h 1 58	2 53	4 2	5 9	9 10	3 15	6 55	1 50	8 15	11 14	5 16	8 29	
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9	11 45	12 28	10 43	11 27	g 5 21	6 53	9 30	10 50	4 30	12 10	4 40	11	3 55	6 19	4 41	7 35	
12 58	2 5	9 23	10 26	12 45	1 29	12 28	1 11	9 50	10 43	—	—	Lisboa	Móra	Lisboa		Regoa	Vidago	Regoa		
3	4 9	11 21	12 18	12 45	2 32	1 25	2 11	—	—	—	—	4 30	10 15	8 50	1 50	4 50	9 2	11 48	3 14	
b 5 16	5 58	1 18	2 22	10 36	3 36	2 45	3 29	7 8	7 45	7 57	8 37	—	—	5 50	11	12 51	4 21	6 12	10 28	
5 33	6 46	3 25	4 28	11 35	4 48	3 2	4 45	5 42	6 30	6 42	7 29	Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.		Lisboa	Beja	Lisboa		
6 35	7 14	b 4 14	4 53	11 35	12 16	a 11 56	12 25	9 40	9 41	10 24	—	11 36	7 10	7 50	de Mad.	4 30	10 15	8 50	1 50	
7 16	8 22	5 25	6 20	1 18	2 3	—	—	10 36	11 22	10 42	11 25	a Mad.	9 5	8 30	6 17	Lisbon	Moura	Lisboa		
9 8	10 19	b 6 27	7 7	Lisboa-P.	P. Prata	Lisboa-P.		g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad.	9 10	4 30	6 10	1 50	
10 24	11 33	7 28	8 29	g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	—	—	—	—	a a Mad.	8 17	a 9 48	t 2 45	8 40	4	3 50	11	Lisboa
11 53	12 55	9 12	10 10	—	—	—	—	—	—	—	—	8 5	8	5 30	1 13	Lisboa	V. R. S. Ant.	Lisboa		
1	2 10	11 13	12 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 40	9	5	6 40	9 10	8 20	6 30	5 5
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.		6 56	8 7	—	—	Entrone.	T. das Var.	Entrone.		Lisboa	Portimão	Lisboa		
11 5	11 38	12 53	1 23	Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.		—	—	—	—	6 44	11 35	7 9	12 43	9 10	7 20	8	5 15	
1 58	2 30	2 53	3 21	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.		—	—	—	—	—	—	—	—	8 40	7 15	6 30	6 40	
3 43	4 15	4 55	5 27	a 8 30	2 17	7 4	6 8	—	—	—	—	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.		Portimão	Tunes	Portimão		
4 15	4 42	—	—	9 25	9 3	a 8 35	2 31	—	—	—	—	11 36	11 50	4 55	2 31	6 30	9 35	8 10	9 15	
7 55	8 34	—	—	11 36	11 41	3 48	1 13	—	—	—	—	8 5	10 2	5 43	11 53	—	—	—	—	
Mais os de Cintra, excepto os a				a 6 55	12 32	a 5 54	11 53	—	—	—	—	9 35	7 56	5 43	9 5	Entrone.	Guarda	Entrone		
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		—	—	—	—	—	—	—	—	Setil	Vendas Novas	Setil		Farol	Olhão	Faro		
6	7 8	5 24	6 30	—	—	—	—	5 40	9 30	6 20	8 36	12 10	12 31	1	1 21	Barreiro	Molta	Barreiro		
d 7 15	8 6	6 25	7 31	d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris	8 5	10 2	5 43	6 17	10 10	11 13	6 35	7	
d 8 20	9 11	7 50	8 57	(AParis)	8 54	12 16	10 52	Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.		9 35	—	3 45	1 13	1	2 15	11 30	11 55	
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9	a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	7 25	11 28	7 20	11 5	7 5	11 38	4 55	8 17	6 10	6 26	3 43	4 1	
a 9 50	10 58	a 9 25	10 1	a 11 15	11 51	d 9 35	10 22	8 5	11 38	4 55	8 17	11 20	12 28	d 10 13	11	12 10	12 31	5 30	6 26	
a 11 20	12 28	d 10 13	11	Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.		7 40	9 46	4 30	6 37	12 10	10 5	12 25	12 25	Farol	Olhão	Faro		
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	d 1 10	2 1	11 20	12 26	5 8	7 20	10 5	12 25	1 20	10 5	10 5	7 34	Barreiro	Molta	Barreiro		
a 1 30	2 33	a 12	12 36	a 2 15	2 51	12 50	1 55	Entronc.	Pampilhosa	Alfarelos		10 40	4 58	2 15	9 25	10 10	11 13	6 35	7	
a 2 20	3 28	d 2 15	3 2	3 25	4 16	h 3 14	4 15	3 22	3 59	9 32	12 30	1 20	12 58	11 29	5 12	1 20	12 25	12 25	12 25	
h 3 50	4 58	3 50	4 56	Figueira	Porto	Figueira		7 20	12 58	11 29	5 12	1 20	10 5	10 5	7 34	Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.		
d 4 15	5 6	a 4 25	5 1	Figueira	Colmbra	Figueira		2 2	3 50	7 22	9 4	1 20	10 5	10 5	7 34	Pampilh.	Guarda	Pampilh.		
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7	Figueira	Alfarelos	Figueira		2 2	3 50	7 22	9 4	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Braga	Porto		
d 5 15	6 5	a 6	6 36	Figueira	Alfarelos	Figueira		7 40	8 15	11 8	12 47	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Nine	Porto		
d 5 45	6 5	d 6 20	7 7	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 10	9 12	3	5 12	1 20	10 55	12 47	—	Nine	Braga	Nine		
d 6 15	7 6	6 55	8 1	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 10	12 9	4 50	6 44	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Famalicão	Porto		
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 30	10 20	12 9	4 50	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Valenca	Porto		
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 30	11 25	1 3	7 30	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Barcelos	Porto		
7 25	8 33	8 20	9 26	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 30	2 5	4 45	11 39	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Penafiel	Porto		
a 8 15	8 51	a 9	9 36	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 30	5 40	8 17	—	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Marco de Canaveses	Porto		
8 30	9 38	9 55	11 1	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 33	10 25	—	—	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Tun	Porto		
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6	Figueira	Alfarelos	Figueira		8 33	12 20	—	—	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Regoa	Porto		
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.		8 33	5 54	7 10	8 39	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		
h 10 35	11 38	11 26	12 31	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.		8 33	9 40	10 10	10 50	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Evora	Lisboa		
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41	Lisboa-R.	T. Vedras	Lisboa		8 33	9 40	10 10	10 50	1 20	10 55	12 47	—	Gadanha	Montemor	Gadanha		
11 25	12 33	h 12 55	1 55	Lisboa-R.	T. Vedras	Lisboa		8 33	9 40	10 10	10 50	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Barca d'Alva	Porto		
d 11 55	12 45	—	—	Porto	Aveiro	Porto		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Regoa	Porto		
d 12 50	1 40	—	—	Porto	Aveiro	Porto		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Gadanha	Montemor	Gadanha		
12 55	2 2	—	—	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Porto	Regoa	Porto		
Mais os para e de Coimbra				Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Casa Branca	Beja		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		
6 50	7 21	7 55	8 30	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Evora	C. Brancas		
7 50	8 26	8 55	9 30	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		
8 43	9 16	9 25	9 55	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		
9 19	9 49	10 15	10 50	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Evora	C. Brancas		
10 23	10 56	11 5	11 33	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		
12 40	1 16	2 50	3 22	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15	Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		8 33	9 25	9 39	11 46	1 20	10 55	12 47	—	Lisboa	Aldegallega	Lisboa		
g																				

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

SÉDE: 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 Cáceres 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 — Irún — Burgos

Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto

Alfarellos — Entroncamento (ou Torres Vedras)

Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens

Valencia d'Alcantara — Arroyo

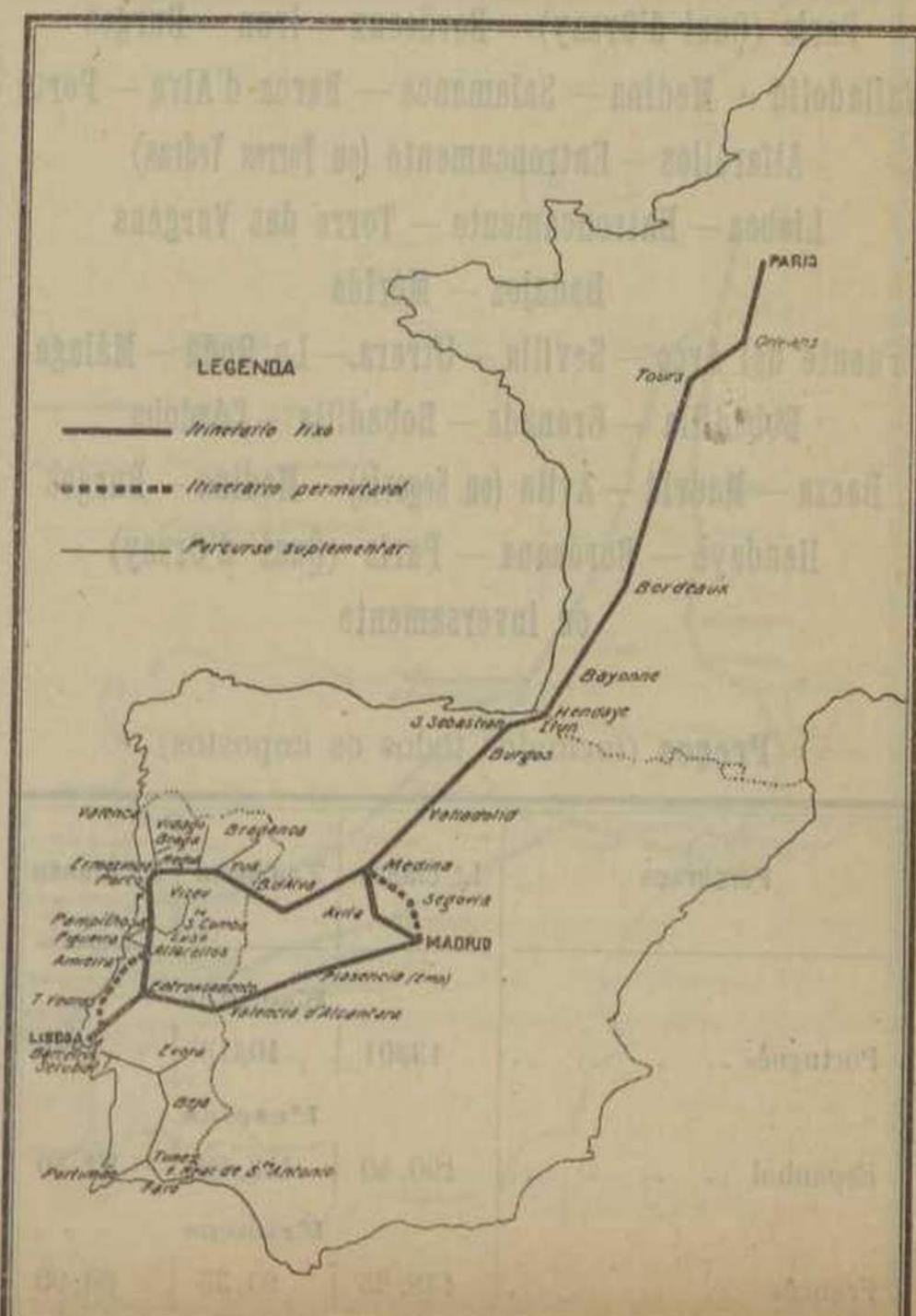
Plasencia (Empalme) — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina

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	42538	9563	6590
Pesetas			
Espanhol	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês	138,25	93,35	60,90

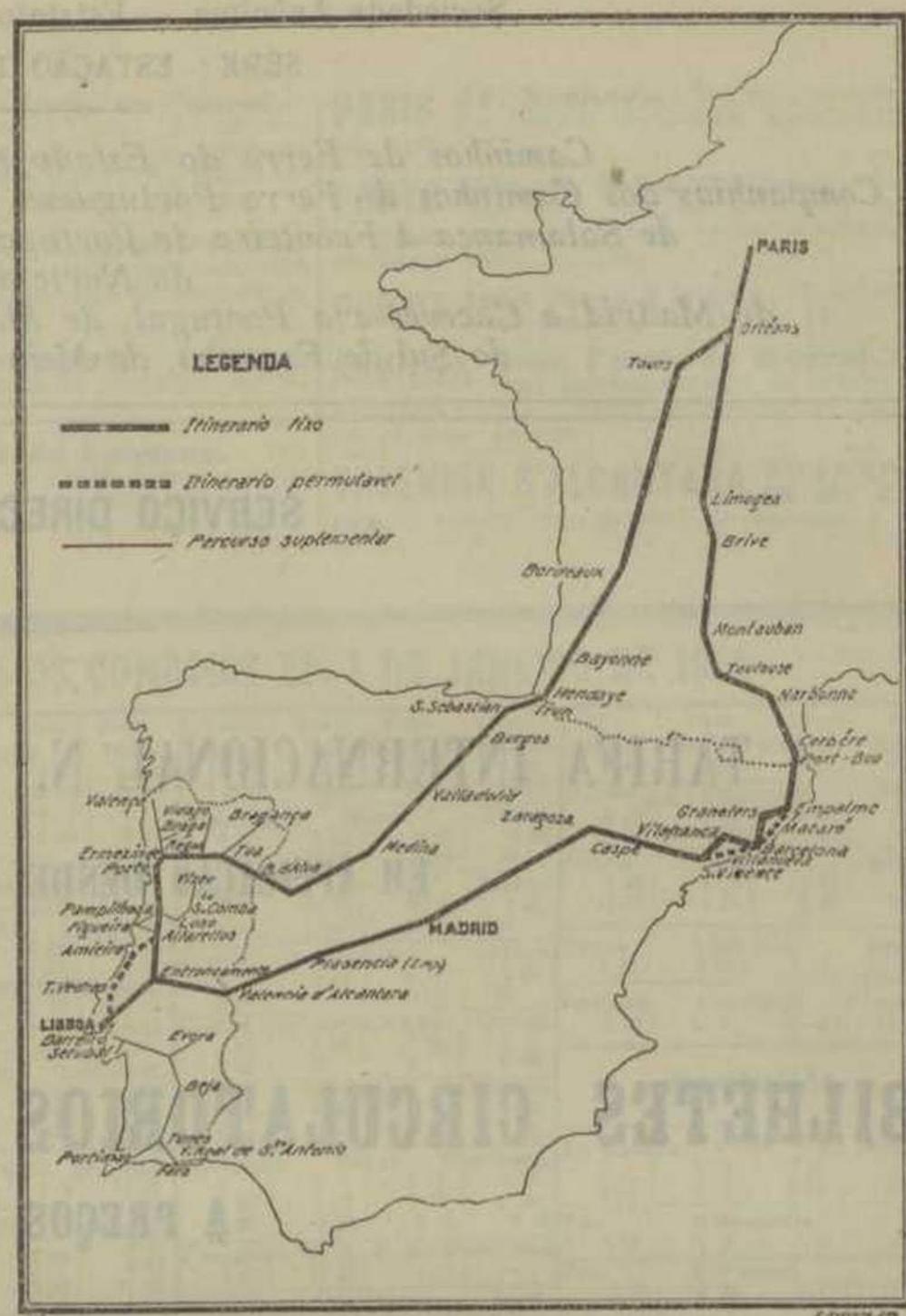


2.^o—Itinerario **B**=Percorso total: 4.566 kilometros

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 Villanueva) — Barcelona
 Mataró (ou Granollers)
 Cerbère — Narbonne — Montauban
 Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	125,38	95,63	65,90
Pesetas			
Espanhol	152,75	118,65	71,95
Francos			
Francês	150,65	104,65	66,30

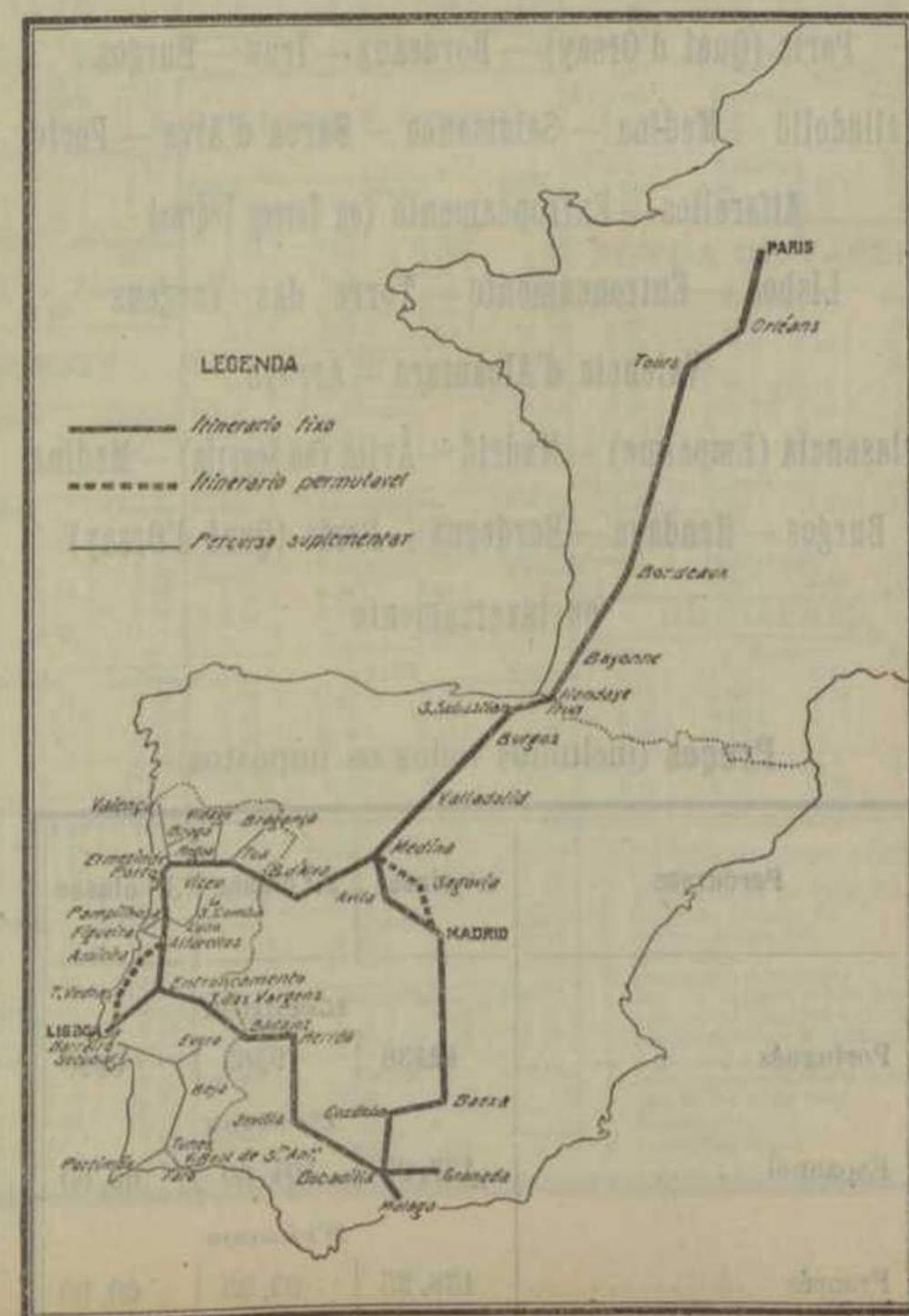


3.^o—Itinerario C=Percurso total: 5.233 kilómetros

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

Precos (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português	43501	40513	7524
Pesetas			
Espanhol	190,40	148,60	92,50
Francos			
Francês	438,25	93,35	60,90

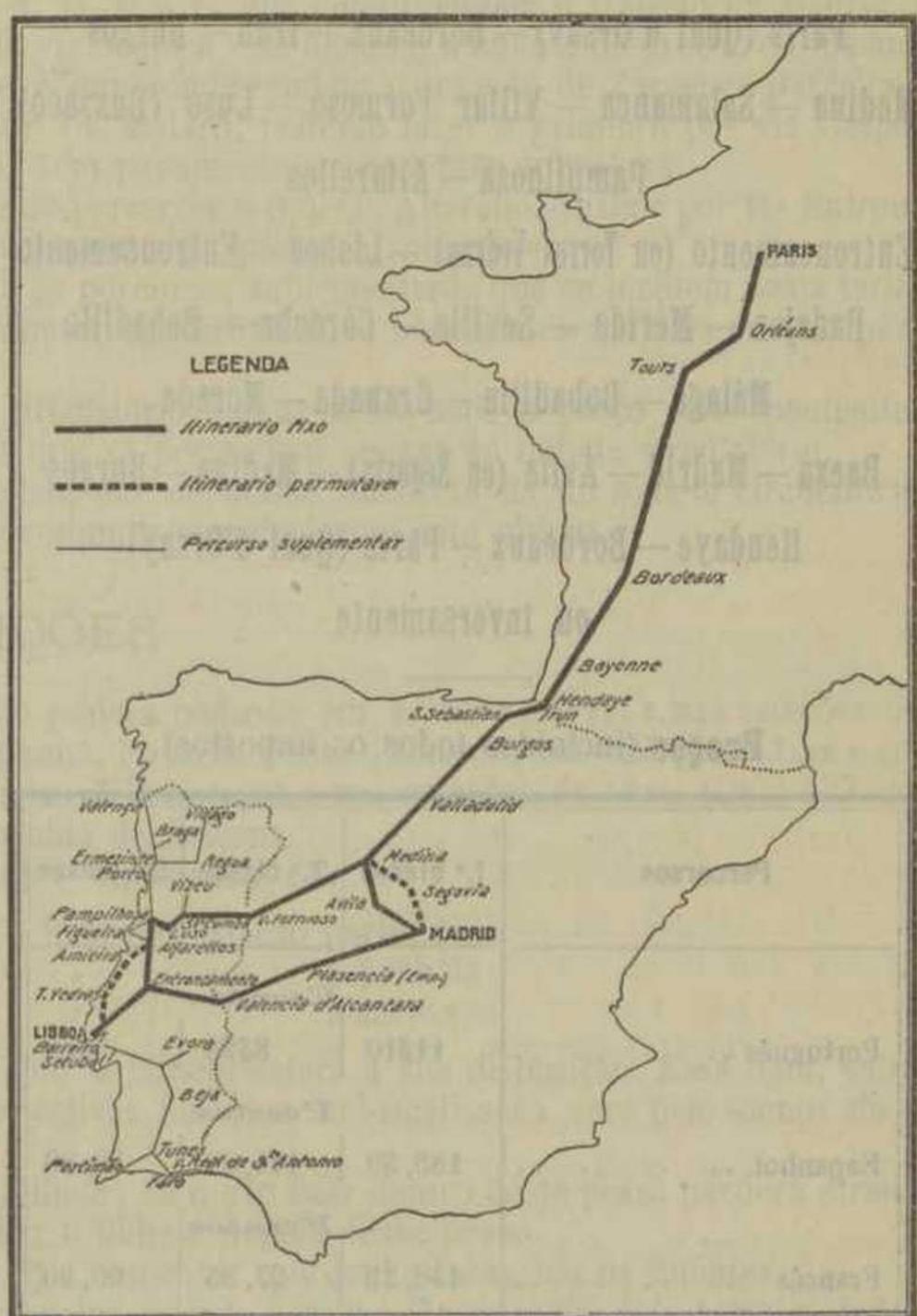


4.^º — Itinerario D = Percurso total: 4.053 kilómetros

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 (incluídos todos os impostos)

Percursos	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	137, 90	104, 60	62, 60
Francos			
Francês	138, 25	93, 35	60, 90

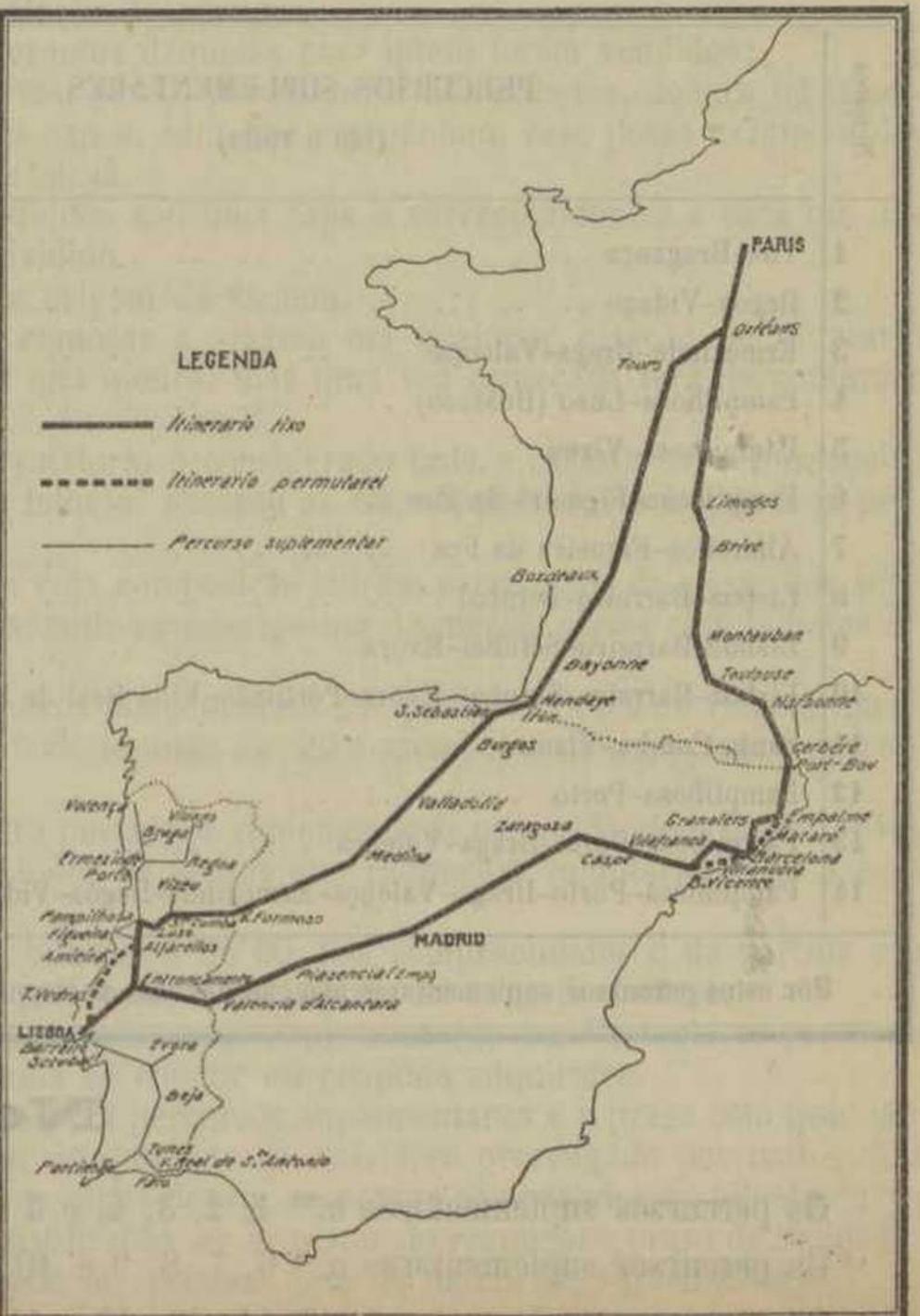


5.^º — Itinerario E = Percurso total: 4.441 kilómetros

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 (incluídos todos os impostos)

Percursos	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	151, 40	117, 30	71, 40
Francos			
Francês	150, 65	101, 65	66,

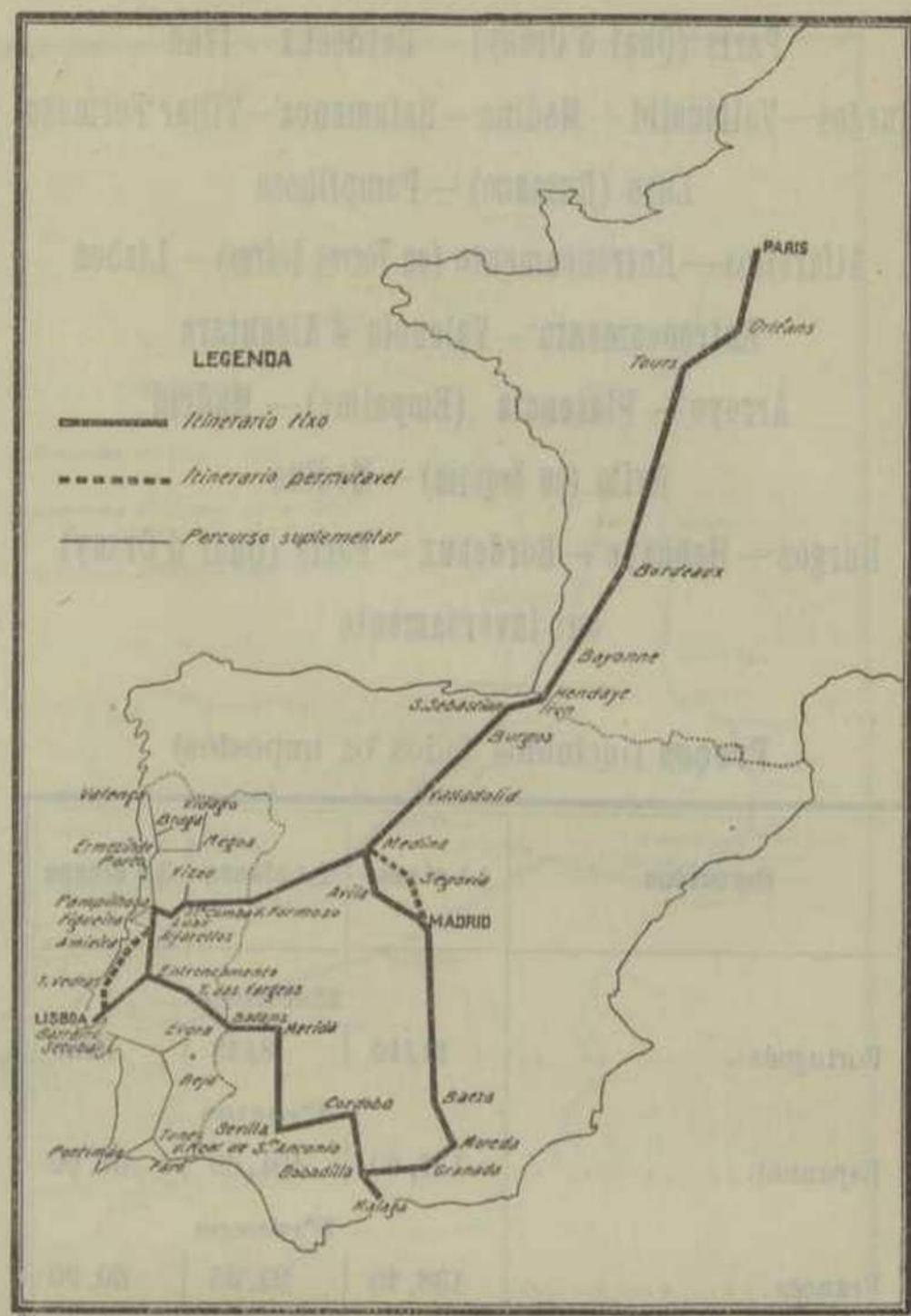


6.^o — Itinerario F = Percurso total: 4.999 kilometros

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)

Percurso	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Escudos			
Português	11\$10	8\$28	5\$56
Pesetas			
Espanhol	185, 50	144, 80	89, 80
Francos			
Francês	438, 25	93, 35	60, 90*



Percurso suplementares em Portugal susceptiveis de serem anexados ao itinerario fixo dos bilhetes circulatorios e respectivos preços

Número	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\$24	2\$43	1\$62	5 dias
2	Regoa-Vidago	158	1\$90	1\$43	895	5 »
3	Ermezinde-Braga-Valença	278	3\$34	2\$51	1\$67	10 »
4	Pampilhosa-Luso (Bussaco)	48	822	517	511	5 »
5	Pampilhosa-Vizeu	172	2\$07	1\$55	1\$04	5 »
6	Pampilhosa-Figueira da Foz	102	1\$23	892	562	5 »
7	Alfarellos-Figueira da Foz	46	556	542	528	5 »
8	Lisboa-Barreiro-Setúbal	78	894	571	547	5 »
9	Lisboa-Barreiro-Setúbal-Evora	284	3\$41	2\$56	1\$71	10 »
10	Lisboa-Barreiro-Setúbal-Evora-Portimão-Villa Real de Santo Antonio	954	11\$45	8\$59	5\$73	15 »
11	Santa Comba-Vizeu	100	1\$20	890	560	5 »
12	Pampilhosa-Porto	224	2\$69	2\$02	1\$35	10 »
13	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença	520	6\$24	4\$68	3\$12	15 »
14	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença-Ermelinde-Regoa-Vidago	868	10\$42	7\$82	5\$21	15 »

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

Notas

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

Observações importantes

1.^a — Os portadores de bilhetes para os itinerarios 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 itinerarios 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 Granoilers, à sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

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

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

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

4.^a — Os coupons para percursos suplementares 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 itinerarios; 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
Francos 10 » » » » » 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 d'este prazo perderá direito ao deposito tendo de fazer novo deposito se quiser adquirir o bilhete depois desse prazo.

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 intransmissíveis 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 sêlos ou inscrições que julguem convenientes, considerando-se nulos e sem valor:

- quando não tenham a data e o carimbo da estação de partida;
- quando encontrados em poder de pessoas diferentes daquelas para quem foram vendidos;
- quando não tenham sido utilizados dentro do seu prazo, 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 suplementares passando além das estações de entroncamento correspondentes, considerar-se ha para todos os efeitos que renunciou voluntariamente a essa parte da viagem.

5.^a **Prazo de validade** — O prazo de validade d'estes 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 suplementares em Portugal, o prazo de 60 dias será aumentado do numero de dias que corresponda ao coupon ou coupons adquiridos.

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

Os prazos de validade são improrrogáveis.

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, à partida, e em França, à chegada e à 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 prazo 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 fossem portadores de bilhetes ordinários.

Os bilhetes de 1.^a classe são validos para viajar no Sud Express ou para ocupar lugares de luxo, sempre que os haja disponíveis, 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 lugares de luxo se os seus portadores pagarem préviamente 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 prazo de validade do bilhete por um periodo igual ao que corresponda á paragem forçada sem que por esse aumento de prazo se cobre qualquer importancia.

Se o serviço se fizer com trasbordo terá o passageiro que satisfazer as despezas 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 lugares da classe a que correspondam os seus bilhetes, podendo, porém, neste ultimo caso ou ocupar lugar de classe inferior sem direito a reembolso de qualquer importancia ou esperar o comboio imediato. Se este não tiver logar até o dia seguinte será ampliado em 24 horas o prazo 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 dê, 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 indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizér.

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

Exp. 844

Exploração — Serviço do Trafego

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio—Lisboa

AVISO AO PUBLICO**3.º ADITAMENTO**

A

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 houver pago, no percurso de Vendas Novas a destino, e o preço de \$83 por tonelada, comprehendidas as despezas 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 meses 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