

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 633

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

Proprietario-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abgoaria, 27

LISBOA, 1 de Maio de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

VIAGENS CIRCULATORIAS

Vide noticia importante, pagina 136



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: 3.º additamento á classificação geral de mercadorias (P. V.); Aviso ao publico: 11.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.).

Minho e Douro. — 2.º additamento á tarifa especial P. H. n.º 2 (P. V.).

C. de F. Portuguezes. — Tarifa especial temporaria n.º 7 bis (G. V.); Bilhetes especiaes para viagens de recreio em domingos e dias feriados. — Aviso ao publico: 7.º additamento á classificação geral (P. V.). — Aviso ao publico: 2.º additamento á tarifa especial interna n.º 7 (P. V.). — Aviso ao publico: 3.º additamento á tarifa especial interna n.º 7 (P. V.). — Aviso ao publico: Tarifa especial N. B. n.º 6 (P. V.). — Aviso ao publico: 3.º additamento á tarifa especial interna n.º 10 (P. V.).



SUMMARIO

	Paginas
Tentativa de «sabotagem» financeira, por J. Fernando de Sousa.....	129
Alguns livros, por Mello de Mattos.....	131
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Portarias pela Direcção Geral das Obras Publicas e Minas.....	132
Ligações internacionaes do Porto.....	133
O «Sud-Express».....	134
A subdivisão decimal do grau sexagesimal.....	134
Caminho de ferro para Loulé.....	135
Porto de Leixões.....	135
Viagens e transportes.....	136
Na Argentina.....	137
Os caminhos de ferro em Portugal — III — por A. O.....	138
Finanças brasileiras.....	139
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	140
Boletim Commercial e Financeiro.....	140
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	141
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	141
Linhas Portuguezas. — Evora a Ponte de Sôr. — Payalvo a Thomar. — Fénafiel a Lixa. — Evora a Reguengos.....	142
Linhas estrangeiras. — França. — Suissa.....	142
Passagens de nível.....	142
Transporte de material de via reduzida pela via normal.....	142
Telephone a 5.000 kilometros.....	142
Publicações recebidas.....	143
Arrematações.....	143
Agenda do Viajante.....	144
Horario dos combolos.....	144

Tentativa de «sabotagem» financeira

Publicação puramente profissional, mantem-se a *Gazeta* extranha á politica, e seria eu o ultimo dos seus redactores a tentar transviá-la da estrada real da imparcialidade technica por ella trilhada.

Em nada collide porém essa orientação, d'ella e minha, com o exame desassombrado dos assumptos financeiros que aos caminhos de ferro interessam.

Foi promulgada em 14 de julho de 1899 a lei organica dos caminhos de ferro do Estado, caracterizada pela autonomia da Administração a que confiou a gerencia de aquellas linhas e pela criação do fundo especial constituído com recursos provenientes do crescimento gradual das receitas dos caminhos de ferro e cuja applicação especial em nada affectava a situação do Thesouro, existente á data da publicação da lei.

Aparte ligeiras modificações, que não affectaram a essencia do systema atravessou essa lei incolume o periodo

relativamente largo de quasi 15 annos, inspirando-se n'ella a organização de muitos outros serviços publicos.

A furia reformadora respeitou-a, porque a abundancia dos fructos accusava a excellencia da arvore, e tambem porque a Administração dos caminhos de ferro do Estado presidia um homem publico altamente considerado, que tomou a peito a sua missão e se opporia ás velleidades de reformas injustificaveis.

Os resultados viram-se na construção de muitos centos de kilometros de linhas e na mais larga dotação da exploração em pessoal e material, consoante as exigencias razoaveis do serviço, que anteriormente não logravam ser attendidas.

Sobreveiu a transformação politica de 5 de outubro. As assembleias que teem legislado desde então teem-se occupado frequentes vezes de caminhos de ferro a instancias dos interessados, conforme as circumstancias da occasião e portanto sem plano. Dos 8 ministros do Fomento que se teem succedido em tres annos e meio, o que dá a media de cinco mezes para a duração de cada consulado, nem um só esboçou um plano methodico, ao qual subordinasse a sua acção de fomento.

O que se fez pois em caminhos de ferro nasceu das circumstancias e foi apenas a manifestação da velocidade anteriormente adquirida.

Fez-se a lei das linhas do Alto-Minho a instancias dos concessionarios e sobre a base de um projecto existente.

Modificou-se a lei de 1909 para a construção da linha do Sado, porque o protelamento da realização do emprestimo fez perder a boa oportunidade, vindo a tornar-se impossivel a operação sem a sua realização em oiro.

A lei para a linha de Reguengos faltava ser votada pela Camara dos Pares. Sobreveiu depois a resolução a instancias da localidade.

A que auctorizou a construção do troço de Portimão a Lagos proveiu de iniciativas extra-officiaes. O mesmo succedeu á lei de 1913 sobre o caminho de ferro de Portalegre.

A que auctorizou o emprestimo de 4.300 contos para a construção de diversas linhas deve-se ás sollicitações da Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Tem-se pois caminhado ao acaso e aos empurrões, quando tão facil era aproveitar, com ligeiras modificações, o vasto plano, methodicamente delineado, que ás Camaras propoz em 1910 o conselheiro Moreira Junior.

Ao menos essa serie de providencias legislativas fragmentares tem respeitado a economia da lei de 14 de julho de 1899 e as suas bases financeiras.

Até a lei ultimamente votada na Camara dos Deputados e pendente do Senado veiu suscitar o cumprimento de uma das beneficas disposições financeiras de aquelle diploma.

Succede porém que está em discussão o orçamento e que na respectiva proposta de lei de 14 de janeiro ultimo o ministro das Finanças atira fundo golpe á economia do fundo especial.

Segundo um dos artigos d'essa proposta são revogados

os n.ºs 4.º, 5.º, 6.º e 7.º da base 3.ª da lei. Se a comissão respectiva estudou o assumpto com a mesma atenção que á proposta de Portalegre consagraram as de obras publicas e finanças, essa alteração arrisca-se a passar despercebida e ser consagrada ás cegas por uma votação contradictoria da que sancionara aquella proposta.

O facto é de uma gravidade extraordinaria e lesivo do credito do Estado.

A base 3.ª da lei de 1899 é a que providenciou sobre a constituição do fundo especial. Destinara-lhe Elvino de Brito na sua proposta, que elle me encarregou de redigir sobre as bases alvitadas pela grande comissão de 1898, as receitas fóra do trafego; os excessos de receita liquida do trafego sobre a quantia fixa de 750 contos; o augmento do producto dos impostos do transito e sello, em todas as linhas do paiz, sobre a quantia arrecadada em 1897-1898 e as reduções das garantias de juros em relação a 622:500\$000, e finalmente diversas outras receitas accessorias, taes como o subsidio da navegação para o Algarve.

Da discussão parlamentar sahio a lei modificada no que respeita a receitas de impostos e garantias de juros. O ministro da Fazenda, Conselheiro Espargueira, empenhado em melhorar a situação financeira, restringiu o sacrificio immediato de receitas, conseguindo que na lei se adiasse a reversão das provenientes de impostos e de garantias de juro, com excepção dos augmentos de impostos no Minho e Douro e do seu producto integral nas linhas que se abrissem, os quaes reverteriam desde logo.

Na base 3.ª da lei ficaram pois: sob o n.º 1.º as receitas fóra do trafego; sob o n.º 2.º os augmentos de receita liquida; sob o n.º 3.º os augmentos de impostos do Minho e Douro; sob o n.º 4.º os augmentos de impostos nas outras linhas e as economias de garantias, logo que haja saldo positivo no orçamento das receitas e despesas ordinarias do Estado; sob o n.º 5.º o subsidio de navegação do Algarve depois de constituido o ramal de Portimão; sob o n.º 6.º o producto do arrendamento e da venda de terrenos do porto de Lisboa; sob o n.º 7.º as mesmas receitas em relação a terrenos salgados ou contiguos a estradas; sob o n.º 8.º os juros de depositos de receitas; sob o n.º 9.º subsidio de corporações; sob o n.º 10.º depositos de garantia de contractos sobre caminhos de ferro e que haja de reverter para o Estado; sob o n.º 11.º os subsidios extraordinarios do Thesouro.

Pois bem: a proposta de lei do orçamento para 1914-1915 revoga os n.ºs 4.º, 5.º, 6.º e 7.º da base 3.ª da lei de 1899.

As receitas dos n.ºs 6.º e 7.º não teem grande importancia e é razoavel que tenham outro destino. Demais o n.º 6.º está já explicitamente revogado ha sete annos (!) pelo artigo 2.º da lei organica da Administração do porto de Lisboa, de 11 de março de 1907. Já é furia de revogar, que nem os preceitos revogados escapam!

Quanto ao subsidio de navegação, não é grande a quantia, mas o principio que determinou a reversão prevista é racional e devia ser respeitado.

O mais grave porém é a revogação do n.º 4.º relativo a impostos e garantias, cuja reversão já se devia dar no corrente anno, pois o orçamento para 1913-1914 veio já engalanado com um *superavit*, ao qual succedeu aliás o que a tantos robustos meninos acontece no primeiro anno de vida, em que a mortalidade é enorme: foi um ar que lhe deu. Mas a doença mortal que o acommetteu não inhiu a reversão das receitas do n.º 4 para o fundo especial, pois a lei refere-se ao equilibrio, não nas contas, mas no orçamento ordinario, condicional que se deu.

Portanto o fundo especial tem que receber do Thesouro os augmentos de impostos em todas as linhas e as economias de garantias, o que representaria a bonita somma de cerca de 500 contos.

Deve-se ainda notar que a lei do caminho de ferro de

Portalegre, meio votada, suscita o cumprimento immediato das disposições da lei de 14 de julho dependentes d'equilibrio previo do orçamento, supprimindo para o futuro a condicional.

Art. 4.º — A partir de 1 de julho de 1914 tornar-se-lhão effectivas as disposições do n.º 4.º da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Como ponderei na *Gazeta* de 16 de março, este preceito era, em rigor, dispensavel, por estar já realizada a condição prevista na lei, não só no projecto do orçamento de 1914-1915, mas no que foi votado para o anno corrente.

Vae agora a Camara desdizer-se do que já votou, ou rejeita o artigo respectivo da lei do orçamento?

Ha porém mais. A lei de 1 de julho de 1903 já modificou o n.º 4.º da base 3.ª, pois tornou effectiva desde logo a reversão de receitas de impostos do Sul e Sueste.

Fica de pé esse preceito? Parece que sim, porque nenhuma referencia lhe faz o projecto. Logo revogado o n.º 3.º, ficam pertencendo ao fundo especial as receitas de impostos do Minho e Douro, do Sul e Sueste e das linhas abertas depois de 1899.

Por outro lado, a lei de 27 de outubro de 1909 destinou aos encargos da construção das linhas do centro a receita do imposto de transito sobre a pequena velocidade do Norte e Leste, que a partir de abril de 1911 revertem para o Thesouro.

São pois cerca de 160 contos de reis, que teem ha tres annos applicação marcada por lei, do que teem sido invariavelmente desviados, pois até hoje não se cumpriu esse preceito.

A revogação do n.º 4.º da base 3.ª não importa a d'esse preceito, que figura n'outra lei.

Pois nem da lei de 1913, nem da de 1909 se faz menção.

Provavelmente o redactor da proposta de lei do orçamento nem em tal pensou, como não se lembrou da lei organica do porto de Lisboa, ao revogar o que ella já revogou.

Assim pois, cria-se uma situação ambigua, em materia em que toda a clareza é pouco. O fundo especial está consignado aos encargos d'emprestimos, que ao presente excedem as suas disponibilidades.

O robustecimento do credito em relação ás obrigações dos caminhos de ferro exigia todo o cuidado e escrupulo ao legislar sobre materia tão grave.

No momento em que o fundo ia ser consideravelmente reforçado, é quando se lhe tira uma receita a que tinha direito e que se devia tornar effectiva, ao mesmo tempo que por lei especial se conta com ella para construir o caminho de ferro de Portalegre e outros.

Abre-se campo a duvidas e conflictos por divergencias de interpretação da lei, pois haverá quem diga que, revogado o n.º 4.º da base 3.ª, só ficam pertencendo ao fundo especial as outras receitas previstas na lei de 1899 e que a revogação das leis em contrario alcança as de 1903 e de 1909.

E se essa hermeneutica prevalecer no ministerio das Finanças, não só perdem os caminhos de ferro do centro direito ás receitas que a lei de 1909 lhe destinou, mas o fundo especial perde tambem os excessos de impostos no Sul e Sueste, que se elevam já a perto de 60 contos e fazem parte das receitas consignadas.

Com que leviandade se legisla em materia grave e melindrosa!

E' tempo de olhar a serio para o modo de legislar sobre caminhos de ferro, e de deixar de fazer ás cegas e á tôa leis fragmentares e desconexas, sem correlação com os preceitos vigentes e brigando entre si.

Aos que achem severa esta critica retrucarei que é para agradecer que se mostrem os erros antes de praticados, aliás mais uma vez se verifica o proverbio acerca do peor cego, que é o que não quer ver.

J. Fernando de Souza.

ALGUNS LIVROS

(019.41) + (55)

Não é bem uma noticia circumstanciada o que vae ler-se, mas tão sómente notas *a vuela pluma* sobre alguns recentes trabalhos publicados em Portugal.

E' um de elles a biographia do Barão de Eschwege, devida ao illustre sabio Sr. Paul Choffat e subordinada ao titulo geral «Biographies de géologues portugais».

Ninguém melhor do que o Sr. Paul Choffat podia apprehender trabalho tão importante, de resto o oitavo da serie que tem dado a conhecer ao mundo culto. E' graças a este sabio geologo e professor do Instituto Superior Technico que se conhecem no estrangeiro os nomes de Nery Delgado e Isidoro Emilio Baptista e que se apreciam os trabalhos pacientes e persistentes do primeiro e se tem noticia das luctas que teve que sustentar o segundo. Mas a par de estes quantos mais estão já esquecidos entre nós, se é que foram conhecidos fóra de um circulo restricto a quem interessam as coisas do espirito.

Só com esforço lembram ainda á maioria dos que estudaram sciencias naturaes, os trabalhos de Paula e Oliveira e mal se lhes referem até nas nossas escholas.

Vulgarizar portanto o que fizeram alguns Portuguezes ou alguns sabios estrangeiros ao serviço de Portugal, é obra sobretudo patriótica, para que se conheça a pedra que trouxemos ao edificio social que no dizer de Victor Hugo longe está da cuspide.

Depois Wilhelm Ludwig von Eschwege, segundo o precioso trabalho do Sr. Choffat, só escreveu em portuguez ou em allemão e muito incompletas eram as noticias que até agora se publicaram a respeito de este geologo.

Ha entre outras uma obra de Eschwege que hoje constitue uma raridade e que bom seria que se trasladasse para portuguez, como subsidio para a historia do nosso paiz. De ella nos refere o Sr. Choffat: «Pena é que este pequeno volume não esteja mais espalhado no paiz e principalmente traduzido em linguagem mais accessivel aos seus habitantes, porque contém muitos ensinamentos dignos de se tomarem em consideração.»⁽¹⁾

Ha de facto alguns capitulos da obra que aguçam a curiosidade pelo titulo que de elles nos dá a noticia agora publicada. O primeiro denomina-se «Estado moral e politico do paiz depois da queda de D. Miguel», o segundo refere-se aos meios com que se obteem empregos do Estado e o quarto trata dos estabelecimentos de instrucção.

Divagante como tem sido a orientação, se é que assim se póde chamar, que se tem dado ao ensino entre nós, bem interessante seria conhecê-la nos tempos a que se referiu Eschwege. Talvez se poupassem os figurinos belgas, francezes e allemães que importamos e que applicamos com um criterio...

Muitos são ainda os dados interessantes que d'esta recente obra do Sr. Choffat se colhem acerca da administração das minas em Portugal nos começos do seculo XIX, quando se não pretenda entrar em estudos de detalhe relativos a questões estratigraphicas e outras de sciencia pura que o Barão de Eschwege escreveu e de que o Sr. Choffat nos dá pormenorizada noticia, no segundo capitulo de esta sua obra.

Uma das passagens mais interessantes, pelos factos que narra e que ainda hoje se costumam reproduzir na publica administração, é a que se refere as officinas da Foz de Alge e á administração das minas no paiz.

As intrigas fervilhavam, as vaidades irritavam-se, as incompetencias impunham-se, as más vontades predominavam e como resultado final tudo fracassava, como se vê

da passagem seguinte: «Nesta epocha havia pouca coherencia nas ordens do governo. Ignorando o trabalho perseverante de que necessita a fundação de uma nova industria em toda a parte onde se installa, queriam um lucro immediato, e, perdida tal esperanza, aconselhavam-se com o primeiro intromettido que apparecia, sem comprehenderem que um homem, embora muito intelligente, não é apto para tudo.»⁽¹⁾

Assim se comprehendem os inspectores que consultavam ferreiros e ferradores acerca de questões metallurgicas e se percebem as imposições de numerosos empregados, cuja capacidade se desconhecia.

Em capitulo especial trata o professor Sr. Paul Choffat dos estudos geologicos devidos a Eschwege e dos concernentes a jazigos mineiros, e pena é que, subordinando-se ao plano de antemão traçado, apenas muito ao de leve se refira aos trabalhos mineiros, metallurgicos e geologicos que Eschwege effectuou durante os doze annos em que residiu no Brasil.

No emtanto com razão escreve o illustre professor do Instituto Superior Technico: «Embora seja o Brasil que fornecesse material para as mais importantes publicações de Eschwege, limitamo-nos a dar os titulos de ellas e a fazer notar com Zittel que foi elle o primeiro auctor que tentou um esboço de conjuncto da geologia de aquelle vasto paiz, ensaio naturalmente muito incompleto.»⁽²⁾

Ainda se recordam n'esta obra do Sr. Choffat os trabalhos architectonicos de Eschwege no palacio da Pena, em Cintra, e para responder ás criticas de Racinski e do Sr. Braamcamp Freire, diz com razão o notavel geologo Sr. Choffat que tanto a imaginação do Barão como a do rei D. Fernando iam buscar elementos ás lendas e aos castellos da Germania.

Mas acaso a arte será tão restricta que a de um povo não possa reagir sobre a de outros, e o palacio da Pena, nas restaurações de começo effectuadas destoará por acaso tão fundamente dos azulejos amarellos das torres e miradouros que se não acceitem de bom grado as reminiscencias que em direitura vieram das margens do Rheno?

Outro livro tambem se deve registrar sem sahir ainda de assumptos geologicos, é o que se intitula «apontamentos sobre a organização dos serviços geologicos», onde em cinco capitulos se condensam noticias sobre o partido que no estrangeiro se tira dos trabalhos geologicos e sobre a importancia que se lhes dá.

Esta noticia apenas procura condensar alguns trabalhos recentes e assim é que principia pela traducção de um artigo do professor Krusch, onde se nota a orientação moderna para o estudo da geologia applicada.

O Sr. Dr. Krusch passa em revista os trabalhos que tem sido pedidos aos geologos para abastecimento de aguas, natureza geologica das rochas sobre que hão de assentar os muros de represas de albufeiras, estudos das aguas thermaes e sua zona de protecção sob o ponto de vista hygienico, isto além da intervenção nos grandes trabalhos de viação, taes como canaes, caminhos de ferro, tunneis, etc.

Em paizes onde se impõe, como em Portugal, que o tecnico tudo conheça e nunca erre, não vem fóra de proposito, observar que as empresas ferro-viarias da Alemanha depois de soffrerem consideraveis prejuizos nas suas explorações, entenderam dever recorrer aos conhecimentos dos geologos, em presenca dos prejuizos devidos á falta de aquella collaboração.

«Muitos desmoronamentos de taludes, que mais tarde difficilmente se podem reparar, escreve o Sr. Dr. Krusch, muitos deslizamentos de terreno, cuja remoção causa pelo menos consideraveis sacrificios monetarios, se não se

(1) Le Baron d'Eschwege, pag. 19.

(2) Le Baron d'Eschwege, pag. 32.

(1) Le Baron d'Eschwege, pag. 4.

torna mesmo necessario deslocar as linhas, podem evitar-se quando os traçados se fundem em previas investigações geologicas.»

Ha tambem um caso de recurso aos conhecimentos dos geologos que merece ser apontado. E' o que se refere á collocação dos cabos submarinos e subterraneos, não só em referencia á dureza das rochas, mas a complicações devidas á chimica geologica, taes como: mudança do volume dos terrenos pela crystallização e pela infiltração das aguas, produção de acidos livres como o sulphurico em terrenos pyritosos, a corrosão dos cabos pela agua salgada quando assentes em terrenos que contenham pyrites, etc.

A seguir passa-se em revista a importancia das cartas geologicas, na agricultura, na exploração mineira, na lavra de pedreiras, dando-se aos termos «jazigos utilizaveis» uma extensão que até agora não tinham, por isso que comprehendem não só os minerios, mas as rochas uteis, o cascalho, saibro, areia, argilla, materiaes de construção, etc.

A orientação para a geologia pratica é de tal ordem que o erudito compilador d'estas noticias, o Sr. professor Choffat, allude ao serviço geologico argentino, mexicano, chileno e uruguayano e n'uma outra nota refere que tem havido annos em que os geologos que acabaram de concluir o curso nas universidades suissas não chegam para os pedidos que fazem as empresas particulares especialmente das possessões hollandezas e inglezas, da Russia e de outros paizes: «Os altos salarios que lhes são offerecidos, escreve, provocam até uma certa deserção do professorado».

A esta nota interessante segue-se o parecer que publicou a Sociedade de Geographia de Lisboa nos «Elementos para a resolução dos problemas coloniaes».

Como é conhecida sem duvida de todos os leitores da *Gazeta* a lucida exposição da secção de geologia de aquella Sociedade, dispensamo-nos de referir a noticia sobre as organizações geologicas, acerca dos subsidios estaduaes e da sua capitação e das escalas dos mappas geraes, em que Portugal faz menos boa figura, pois que, ao passo que a Baviera e a Suissa os publicam em escalas de 1/10000, a carta geologica portugueza ainda está na escala de 1/500.000 e não figura em mappas regionaes.

Não devemos deixar de referir no emtanto o que diz aquella nota a proposito da Suissa, só pelo facto de que nunca se perde almaço a repetir coisas uteis. N'esta republica modelar, encontra-se além dos mappas nas escalas de 1/500.000, 1/250.000 e 1/100.000 que todos representam a totalidade do paiz, 60 folhas de mappas regionaes nas escalas de um para vinte e cinco mil e cincoenta mil, 55 grossos volumes de descrições geologicas, 4 grossos volumes de geologia applicada e 10 cadernos de explicações resumidas dos mappas.

Não admira que, na posse de um tão precioso peculio official, o ensino da geologia alli seja tão cuidadoso que as empresas de todo o mundo lá procurem o seu pessoal, como já se disse.

Portugal, onde se contam dois geologos de nome universal, Carlos Ribeiro e Nery Delgado, paiz variadissimo na sua constituição geologica, onde Saporta, Lorient, Paul Choffat e alguns outros acharam subsidios preciosos em ramos diversos da geologia, offerece um campo de investigação digno de interesse e digno de estudo mas... é melhor continuar o relato de livros.

A completar o parecer acabado de referir, encontra-se n'este opusculo uma traducção da memoria publicada pelo director do Instituto Geologico da Hungria, Sr. de Loczy, que percorreu, em missão de estudo, os paizes europeus com excepção das peninsulas balcanica e iberica.

Vê-se n'este estudo que a geologia tem quasi que em toda a parte a tendencia para não constituir um trabalho exclusivo de engenheiros, mas de pessoal de caracter

scientifico e melhor o confirma a tabella dos serviços geologicos europeus publicada pelo Sr. L. de Loczy e reproduzida em capitulo especial n'esta obra.

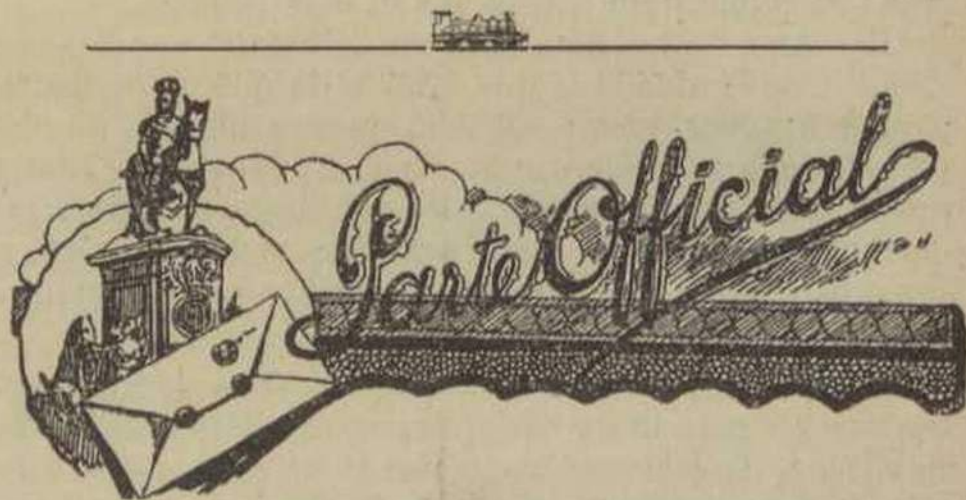
De facto, a Allemanha, Austria, Belgica, Dinamarca, Finlândia e Russia, Inglaterra, Noruega, Suecia e Suissa empregam nos serviços geologicos pessoal scientifico; engenheiros, apenas a Bulgaria, a França, a Italia e Portugal; e os outros paizes europeus, com excepção da Hollanda, em que se não designa, engenheiros e geologos, e para estes, a avaliar pelas habilitações exigidas na Allemanha, e que largamente se expõem n'um ultimo capitulo de esta obra, não deve ser facil o recrutamento n'aquellas condições em paizes que não tenham uma intensa cultura scientifica.

Além de habilitações scientificas que se provam não só pela frequencia escolar mas pela produção de trabalhos scientificos, estão os candidatos sujeitos a um tirocinio de dois annos em que hão de provar a sua capacidade intellectual e robustez physica, e depois d'este lapso de tempo, que tambem constitue uma prova eliminatória, ficam considerados como oppositores á espera de vaga de geologo supra-numerario.

Ha n'este severo recrutamento dos geologos allemães uma selecção em favor dos que estão bem possuidos do amor da sciencia e que lhe sacrificam o melhor das suas canseiras e não dispersam o seu tempo em occupações variadas.

Tambem por isso de lá se não escreve como o faz o parecer da secção geologica da Sociedade de Geographia «Não temos geologos praticos a não ser no serviço geologico da metropole, mas... este serviço nunca teve bastante pessoal com as capacidades precisas para a sua tarefa no continente.»

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que João Pedro Vierling, adjudicatário do caminho de ferro de Tomar à Nazaré, requereu a prorrogação do prazo estipulado no contrato de 5 de Agosto de 1913 para a apresentação dos estudos:

Manda o Governo da República, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja autorizada a prorrogação pedida até 31 de Julho do corrente anno.

Paços do Governo da República, em 15 de Abril de 1914. — Aquilino Gonçalves.

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaias, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do anno económico de 1913-1914 está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 27 de Março findo, que seja aprovada a referida liquidação e reembolso para o Estado da quantia de 24.343\$44(3), importância de metade do excesso do rendimento liquido neste semestre, devendo esta liquidação considerar-se provisória e liquidar-se definitivamente no segundo semestre do actual anno económico.

Paços do Governo da República, em 17 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquilino Gonçalves.

Ligações internacionais do Porto

Acha-se ha tres annos na tela da discussão a ligação directa do Porto com os novos rapidos Lisboa-Paris por meio de comboios, que, substituindo o actual rapido Porto-Medina, vão pela Barca de Alva enlaçar com aquelles em Fuentes de San-Esteban.

Não se tratava só de assegurar nova e commoda ligação aos passageiros de 1.^a e 2.^a classes que atravessam a Hespanha. Era o objectivo facilitar tambem as relações do turismo hispano-portuguez, e a frequentação das nossas praias e estancias de aguas do Norte, poupando os excursionistas aos terriveis calores do Douro.

A Direcção do Minho e Douro tem hesitado perante a criação de um serviço nocturno, mais oneroso para o pessoal e exigindo maior vigilancia da via, tanto mais que receava não o ver aproveitado pelo trafego interno, que aprecia mais outras ligações, e attribuia exiguas proporções ao internacional.

Apesar d'essas apprehensões, chegou por duas vezes a estar resolvida em principio a nova ligação, posta em seguida de parte pelas razões que apontámos e que não nos parecem assás ponderosas para se opporem a uma experiencia justificavel, apesar do onus correlativo, n'uma linha rica.

Por sua parte S.-F.-P. tem sempre instado por ella e apontando a sem-razão da preferencia dada ao actual rapido, que a onera sem vantagem e a obriga a um verdadeiro absurdo d'exploração.

Foi ultimamente formada no Porto uma commissão representante dos interesses da cidade, para estudar o assumpto de collaboração com as direcções dos dois caminhos de ferro.

O Sr. Manuel Botelho Pimentel Sarmento, que está presidindo com tanta competencia e zelo á exploração das linhas de S.-F.-P., formulou o seu voto auctorizado sobre o assumpto nos termos que seguem e que veem corroborar as affirmações que na *Gazeta* teem sido feitas sobre as ligações internacionais do Porto.

Com a devida venia publicamos pois a sua justificação, que se nos afigura absolutamente procedente.

Se não prevalecer a sua opinião, o Porto não ficará inteiramente privado das ligações pelos comboios 5 e 6, ao serviço dos quaes ha uma carruagem directa e diaria, Porto-Villar Formoso, que em breve circulará até Medina. O actual rapido Porto-Medina terá forçosamente que desaparecer no trajecto hespanhol, ou, pelo menos, que se confundir com o correio no troço *Fuentes-Salamanca*.

Oxalá que a bem deduzida argumentação do distincto director de S.-F.-P. consiga dissipar prevenções e fazer triumphar a solução mais conveniente para o incremento das relações internacionais do Norte de Portugal.

Em segunda etapa, feito o porto de Leixões e a sua ligação ferro-viaria, o novo serviço será completado e aperfeiçoado, como convem.

Justificação da proposta da Direcção de S.-F.-P. para ligar o «rapido Porto-Medina» com os novos comboios 5 e 6

Vem de longe as tentativas para dar ao Porto ligações commodas com Paris e todas teem fracassado por falta de concorrência.

Em 1888, quasi em seguida á abertura á exploração do ramal de Barca, assignou-se um contracto com a companhia dos *Wagons-Lits*, para a circulação d'uma carruagem sua, de luxo, entre o Porto e Medina, com receita minima garantida, tanto á Companhia Internacional como á de Medina a Salamanca e ligando em Fuentes de San-Esteban com a que circulava entre Lisboa e Medina.

Este serviço terminou rapidamente por falta de concorrência e já em 1895, quando se firmou o novo contracto com a Companhia Internacional de *Wagons-Lits*, para o estabelecimento d'um com-

boio *Sud-Express*, bi-semanal, entre Lisboa e Medina, o Porto ficou sem ligação.

Ficavam n'esta data em circulação na nossa linha:

1.^o — O comboio correio entre Fuentes de Oñoro e Salamanca, recebendo em Fuentes San-Esteban o correio do Porto por Barca.

2.^o — A *Derivação portugueza* do *Sud-Express* Madrid-Paris, creada por contracto de 1895.

Foi só em 1904 e não por iniciativa d'esta companhia, como affirmou erradamente o Sr. Chefe de Movimento do M.-D., na conferencia realizada no edificio da Bolsa do Porto, mas sim por iniciativa e proposição do então Chefe de Movimento, Sr. Francisco Menezes Pinheiro de Azevedo, em carta n.^o 813, datada de 5 de abril de 1904, que propoz a esta companhia a criação d'um novo comboio, que partiria do Porto a ligar em Fuente de San-Esteban com o *Sud-Express*, ou com o correio, *unicos comboios que então circulavam pela nossa linha geral*, com ligação para mais além de Salamanca.

Depois de combinações previas, foi este serviço approvedo pelos dois Conselhos de Administração, segundo condições determinadas para a circulação do material, mas não correspondeu, de modo nenhum, ao que d'elle se esperava, e, apesar de se melhorar mettendo na sua composição, primeiro um restaurante da Companhia Internacional, com receita minima garantida e depois um outro de propriedade e conta da Administração do M.-D., a verdade é que, como internacional, desde o primeiro anno se nota um estacionamento desesperante na sua frequencia, tendo servido apenas para deslocar os passageiros que seguiam para Hespanha e França pelo correio, o qual nos vem sendo entregue, a maior parte dos dias, sem um só passageiro.

A sua frequencia tem sido limitada aos passageiros de, ou para o Porto, os quaes por si só não bastam para sustentar dois comboios, como está demonstrado pela experiencia feita durante estes ultimos dez annos.

O grande desenvolvimento das Republicas Sul-Americanas e das colonias de Africa, creou uma corrente de turismo, de tal modo intensa, que tem levado todos os paizes a pôrem em pratica os melhores meios, conducentes a canalizá-las através dos seus territorios, offerecendo-lhe a condução mais rapida e de mais conforto, para poderem convergir á Europa Central.

Desde que esta corrente começou a definir-se e tomar vulto, principiaram as grandes companhias interessadas no trafico Franco-Hispano-Portuguez, a preocupar-se com a maneira mais conveniente para canalizar este trafico pela suas linhas, tanto mais que as estatísticas organizadas accusam um movimento de cerca de 90.000 passageiros, que annualmente tocam em Lisboa dirigindo-se á Europa Central e que seguem viagem por mar.

Estudadas as causas que levam tão grande numero de passageiros a seguir viagem maritima, depois de tantos dias passados no mar, reconheceu-se que só desembarcavam aquelles cujos meios de fortuna lhes permittiam tomar o *Sud-Express*, que com commodidade e rapidez os transportava a Paris.

Foi este o motivo que levou as companhias interessadas n'este trafico a, depois de em conferencias successivas se estudar este assumpto, tentarem promover uma derivação d'estes turistas, creando um novo serviço, paralelo ao *Sud-Express*, com carruagens modernas de 1.^a e 2.^a classes e sem supplemento.

Foi assim que se crearam os novos comboios n.^{os} 5 e 6 na nossa linha, os 2 e 3 da Beira Alta e os 13 e 14 de Medina a Salamanca, ligando os n.^{os} 55 e 52 da Companhia Portugueza, com os n.^{os} 9 e 10 da Companhia do Norte de Hespanha, serviço rapido *Madrid-Paris*.

Creou-se, portanto, como já se tinha feito com o *Sud-Express*, uma *derivação portugueza* da outra ligação rapida Madrid-Paris.

Esta Direcção, no seu grande desejo de bem servir o Porto e de favorecer a canalização de turismo por Leixões, á maneira que, nas conferencias semestrais entre as sete companhias interessadas no trafico Lisboa-Paris, se avançava nos accordos para o estabelecimento do novo serviço, chamava a attenção da Administração do M.-D. para a conveniencia de aproveitar esta nova ligação para o seu rapido *Porto-Medina*, pois já não havia a *necessidade* de lhe dar a ligação com o correio, que, por ser a *única então existente*, se lhe tinha dado até hoje e que punha os dois comboios que ligam o Porto com Paris, com as *mesmas ligações em Medina*, as quaes obrigam os passageiros do Porto a, *sem garantia de logares*, terem que passar para primeira classe nos comboios n.^{os} 1 e 2 do Norte, ou para o *Sud-express*, em caso pouco provavel, principalmente para familias, de terem logares disponiveis, ou então seguirem no correio, de marcha lenta, depois de uma demora até ás 5,2 da manhã.

Foram estes os motivos que levaram esta Direcção a propôr as novas ligações para o serviço rapido Porto-Medina, com a convicção de prestar um grande serviço ao Porto e de ter cumprido com o seu dever de portugueza e portuense, pretendendo integrar o Porto e Leixões na vida commum das combinações internacionais ferro-viarias de turismo, rompendo o seu isolamento actual.

Além d'estas vantagens, devemos contar com outras de grande interesse para as estancias d'aguas de Pedras Salgadas, Vidago, Entre-os-Rios e Gerez, pois ficavam ligadas com Hespanha por estes comboios.

Nas condições actuaes não se pôde tentar este trafico, pois se-

ria temeridade propôr, sequer, o lançar os passageiros no trajecto do vale do Douro e do Corgo, a uma temperatura de 45° dentro das carruagens.

Em resumo:

Quando o M.-D. propoz o serviço Porto Medina, havia só duas ligações possíveis:

Os comboios correios n.ºs 1 e 2.

Os comboios *Sud-Express* n.ºs 7 e 8.

Não podendo fazer-se a ligação com o *Sud-Express*, por motivo das clausulas do contracto com os *Wagons-Lits*, fez-se a única possível, com os correios, seguindo a carruagem mixta do rapido atrellada áquelle até Medina.

Ficava pois o rapido com as mesmas ligações que já tinha o correio.

Hoje, com os novos comboios, ha três ligações possíveis:

Os comboios correios n.ºs 1 e 2.

Os » rapidos n.ºs 5 e 6.

Os » *Sud-Express* n.ºs 7 e 8.

Subsistem as mesmas razões difficultando a ligação com os *Sud-Express*; parece portanto razoavel, abstrahindo mesmo das considerações expostas, que tendo já asseguradas pelos correios as ligações actuaes, se procurasse dar ao Porto as vantagens offertidas pelos comboios novos n.ºs 5 e 6.

Cumpriu esta Direcção com o seu dever, resalva a sua responsabilidade e aguarda serenamente a resolução definitiva que possa tomar-se sobre tão importante assumpto, já tratado em uma conferencia entre as Administrações e as Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado Portuguez e de Salamanca á Fronteira, na qual ficou resolvido que a ligação rapida do Porto se fizesse por intermedio dos novos comboios.

Muitas e importantes considerações de caracter geral podiamos ainda fazer, que muito interessam ao Porto e Leixões e que na actualidade constituem problemas que preoccupam seriamente todos aquelles que teem a seu cargo a direcção de companhias de caminhos de ferro e são chamados a estudar estes assumptos de trafico internacional, pela transformação que se está operando no *acheminement* dos transitos através da Peninsula, e que justificariam, completa e sobradamente, tudo quanto se possa fazer para attrahir e canalizar o trafico d'alem-mar, por Leixões, dando-lhe facilidades e rapidez de penetração, o que ao Porto interessa promover e defender.

Salamanca, 8 de abril de 1914.

O DIRECTOR DA EXPLORAÇÃO
M. Pimentel Sarmiento

O «Sud-Express»

Este comboio desde 25 de junho proximo partirá de Lisboa á 1 hora da tarde, chegando a Paris quasi á mesma hora que actualmente.

A chegada a Lisboa será pelas 7,10 horas da tarde, partindo-se mais cedo de Paris.

O tempo do percurso é reduzido, tanto á ida como á volta.

A sua composição será, entre Lisboa e Hendaya, de duas carruagens-leitos e nos dias em que o trafego assim o exigir poderá levar mais uma terceira carruagem.

N'este comboio circulará entre Lisboa e Pampilhosa mais uma carruagem-salão com destino ao Porto, seguindo da Pampilhosa em comboio rapido especial.

A chegada áquella cidade será pelas 6,8 da tarde. A partida para Lisboa será á 1 e 33 tambem da tarde, ligando na Pampilhosa com o *Sud* para Lisboa.

Este novo serviço não só cria mais um comboio rapido entre Lisboa e Porto, o que é de grande vantagem para as duas cidades, como torna mais rapidas e commodas as ligações do Porto com Paris, por Pampilhosa, onde os passageiros teem trasbordo, com pequena demora.

Quaesquer diligencias para estabelecer uma ramificação do *Sud-Express* pela linha do Douro, serão portanto agora, mais que nunca, improficuas.

Não dá o Porto passageiros em numero sufficiente para esse serviço.

Por outro lado, as ligações altamente vantajosas que lhe vão ser proporcionadas na Pampilhosa, tornam a viagem muito commoda por essa via.

Com effeito, cruzando os dois comboios *Sud-Express*

não longe da Pampilhosa, os passageiros de ou para o Porto pouca demora terão na estação de trasbordo.

Em taes condições o que o Porto deve exigir é a ligação com os rapidos 5 e 6 da linha de Salamanca á fronteira, em substituição do actual Porto-Medina, e uma carruagem directa no correio para Medina, podendo o correio ser desdobrado na linha do Douro até á Regoa ou mesmo até Barca d'Alva.



A subdivisão decimal do grau sexagesimal

Pensa-se, sobretudo em Italia, na reforma do systema das medidas angulares.

Quer-se substituir ás tres unidades actualmente usadas: grau, minuto e segundo e fracções decimaes do segundo, a subdivisão decimal directa do grau, isto é, a divisão em graus e suas fracções decimaes, deixando, já se vê, ao grau, o seu valor de nonagesima parte do quarto de um meridiano.

A adopção do systema decimal, partindo logo do grau, trará na pratica grandissimas vantagens, pela consequente simplificação de todos os calculos geometricos applicaveis á astronomia e á navegação, etc., etc.

A subdivisão decimal do grau não é já propriamente uma novidade. Notava-se-lhe a falta ha muito tempo, e precisamente para calculos astronomicos; tanto que Bremiker elaborou as suas taboas logarithmicas das fracções circulares, para graus e para centesimas do grau.

Em Italia, iniciou-se ha alguns annos esta innovação, por proposta do engenheiro Sr. Salmoiraghi, director da fabrica *La Filotecnica*, de Milão.

O celebre astronomo Schiaparelli, logo que teve conhecimento da proposta do Sr. Salmoiraghi, publicou na *Rivista Astronomica* de Turin, uma interessante carta que contem as seguintes linhas com referencia a este assumpto.

«A ideia de substituir na divisão da circumferencia e na construcção de taboas numericas, o antigo grau babilonico, $\frac{1}{360}$ da circumferencia, pelo grau francez, $\frac{1}{400}$, e conservando este nas sub-divisões o systema decimal constante, merece o meu inteiro applauso. E quiçá será este o meio pelo qual se libertem os nossos vindouros d'aquelles incommodos, ', ', ', ', que constituem ainda hoje o tormento dos calculistas.

Ha já um bom par d'annos que ', ', ', ', se sumiram n'um lethargo de que devemos esperar que nunca mais despertem. Com o novo systema, libertar-nos-hemos tambem de ' e '.

Na propria astronomia se faz o mesmo: todos os calculos sobre estrellas duplas se fazem em graus babilonicos e decimaes do grau babilonico. As distancias é que ainda se contam pelos antigos segundos sexagesimaes, sendo facil passar de um systema para o outro. Fica só a difficultade de poder harmonizar as unidades novas com a unidade de tempo.

Mas tambem n'este ultimo ponto se chegará ao calculo decimal, mudando a unidade como faziam os Babilonios, os quaes, nos seus calculos astronomicos, tinham por unidade de arco o grau sexagesimal, ou seja $\frac{1}{360}$ da circumferencia, e por unidade de tempo $\frac{1}{360}$ do dia.

N'isto estavam mais avançados que os modernos. Porém, as subdivisões d'este grau temporal, que pela notação actual seriam 240', 24'', 2'',4 e 0'',24 não favoreceriam por forma nenhuma a pratica das observações».

A proposta do Sr. Salmoiraghi, com relação á unidade de tempo, diverge da antiga babilonica. Diz este sabio que voltar-se a esta ultima traria não poucos inconvenientes, que não facilitariam de nenhum modo a sua adopção na pratica; pelo contrario, o Sr. Salmoiraghi propõe muito simplesmente que se deixe subsistir a hora

actual, vigesima quarta parte do dia, mas applicando tambem a esta unidade a subdivisão decimal.

O novo systema assim constituido não implicaria nenhuma modificação de importancia, exceptuando que na vida pratica o minuto seria substituido pelo centesimo da hora, de modo que uma hora $\frac{1}{4}$ ficaria uma hora e 25 minutos, uma hora $\frac{3}{4}$ ficaria uma hora e 75 minutos, etc., etc.

Diz mais a estimada revista *Ingenieria* de Madrid, d'onde respigamos estes apoutamentos: «Adquirir-se-lhe-ia o habito a curto prazo, pelo que respeita á vida pratica; e, pelo que respeita á sciencia, conseguir-se-hia uma simplificação enorme, pois não custaria nada a passagem do arco ao tempo, visto como permaneceria aquelle factor constante, 15, que se applicaria muito simplesmente ás horas e fracções da hora. E d'est'arte, atropellando o menos possivel os habitos de tantos seculos, é licito esperar que se consiga assim um notabilissimo progresso.

O Sr. Salmoiraghi, o proponente da nova applicação do systema decimal, está tendo o cuidado de preparar:

1.^o — Uma edição nova e ampliada das Taboas de logarithmos de Bremiker, com cinco decimaes, para a nova subdivisão do grau.

2.^o — Uma taboa de coordenadas x , y e z , com cinco decimaes, sobre a base da graduação sexagesimal com subdivisão decimal.

Portanto, para todos os calculos topographicos e de navegação, até ao centimillesimo, nada fica faltando. E, para outras necessidades da sciencia, não tardará que appareçam mais taboas de logarithmos com sete decimaes».



Caminho de ferro para Loulé

Foi apresentado no Parlamento um projecto auctorizando a Camara Municipal de Loulé a contrahir um emprestimo até á quantia de 250 contos para a construção de um caminho de ferro de via larga, que, passando junto á villa de Loulé, se prolongue até S. Braz de Alportel.

A este respeito lia-se no *Diario de Noticias*:

Loulé.—Lavra n'esta villa o maior enthusiasmo pelo projecto apresentado ao parlamento, no dia 23, pelo deputado democratico, Sr. Albino Pimenta de Aguiar, para a construção de um ramal de caminho de ferro de via larga entre a estação ferroviaria de Loulé e a aldeia de S. Braz de Alportel.

E' esta indubitavelmente a obra de fomento mais vantajosa para este concelho, e mormente para a sua séde, obra de ha muito reclamada e com verdadeira justiça pelos Louletanos, que se vêem forçados ainda a utilizar os rotineiros carros para a conducção á capital do districto, dos productos agricolas, em que esta região é tão fértil.

A iniciativa do projecto de que se espera tão importante beneficio, cuja apresentação á camara dos deputados tão obsequiosamente se prestou o Sr. Pimenta de Aguiar, deve-se especialmente ao illustre capitão tenente Sr. José Mendes Cabeçadas Junior, filho dilecto d'esta terra e incansavel propulsor dos progressos materiaes da mesma e defensor estrenuo dos interesses d'ella, pelo que os seus conterraneos, a par com a muita estima e consideração que lhe votam, não occultam a gratidão que lhe devem.

Mais outro caminho de ferro empreendido á tóa!

Já em 1910 a Camara municipal de Loulé teve a pretenção de que se construísse o ramal da estação para a villa, pelo regimen adoptado para os ramaes de Aldeia Gallega e Montemór.

N'essa occasião foi o assumpto estudado pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, ouvida acerca d'elle, como devia ser.

A tal respeito encontram-se os seguintes esclarecimentos na 2.^a Parte do Relatorio d'aquella Administração.

Em 10 de novembro de 1910 pediu á Camara municipal de Loulé que se estudasse um ramal de ligação d'aquella villa com a

linha do Sul, e se procedesse simultaneamente ao inquerito administrativo para a sua classificação, afim de ser, pela Camara, contractado o emprestimo necessario para a construção.

Em sessão de 28 de dezembro, depois de ouvida a Direcção do Sul e Sueste, assentou-se nos termos da informação a prestar, pois não bastava um simples pedido para determinar o inquerito.

Em informação de 30 de dezembro ponderou a Comissão executiva que o ramal poderia ter 6 a 7 kilometros e custar 13 contos por kilometro, o que representava o dispendio total de 90 contos.

O movimento da estação fôra, em 1909, de 23:401 passageiros, 374 toneladas de recovagem e 5:961 toneladas em pequena velocidade.

Com taxas eguaes ás que serviam de base ao calculo do rendimento do ramal de Aldeia Gallega obtivera-se, apenas, 435\$280 reis por kilometro, que se poderiam elevar, quando muito, a 600\$000 ou 700\$000 reis com o possivel incremento do trafego. A annuidade, ao juro de 6 % e amortização em 30 annos, seria de 940\$000 reis, por kilometro, ou cerca de 2:000\$000 reis annuaes, sem compensação sufficiente.

O onus seria relativamente grande para a Administração, por ter que dar correspondencia a todos os comboios, podendo-se calcular em 6:000\$000 reis annuaes, sem vantagens compensadoras pelo augmento do trafego.

A somma dos encargos do Estado e da Camara podia-se computar em 6 ou 7 contos por anno.

Entendia, pois, o Conselho que nenhuma razão de ser tinha esse ramal de via larga para desempenhar funcções que mais pertenciam á viação ordinaria, ou, quando muito, a um *tramway* municipal.

Já em 19 de agosto de 1905 sollicitara a mesma Camara a construção de um ramal de via reduzida de Loulé para a estação de Almancil, pedido que, por despacho ministerial de 31, em conformidade com a deliberação do Conselho tomada em sessão de 30, fôra indeferido.

As circumstancias são hoje as mesmas que em 1910.

Simplemente é apresentado um projecto em Camara sem audiencia das repartições competentes, nem classificação previa do ramal nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898.

Determinou esse diploma que nenhuma linha seria construida sem inquerito previo de utilidade publica, que, para o ramal, teria de ser feito pela Direcção do Sul e Sueste e informado pelo Conselho de Administração e pelo Conselho Superior de Obras Publicas.

Convém ainda notar que está feita a concessão de um tremvia da estação a Loulé e de Loulé a Faro.

Se ha possibilidade de a construir, essa linha sobre leito de estrada, serviria melhor a localidade que o simples ramal de via larga. Mais valia subsidiá-la, que ir inutilizar essa iniciativa, pela construção de um ramalculo de via larga, sem trafego sufficiente para remunerar o capital necessario.



Porto de Leixões

Segundo referem os jornaes, o Sr. Xavier Esteves conseguiu já arranjar recursos avultados para as obras de Leixões.

Folgamos deveras ao saber que foram coroados de exito as diligencias do distincto engenheiro, que tão devotadamente se tem empenhado pela realização d'aquella capital empreendimento.

Mais uma vez fazemos votos por que se não ponha de parte a expropriação immediata de todos os terrenos precisos para a execução integral do projecto.

Se assim se não proceder, o augmento de despesa futura será colossal. Os terrenos e edificios serão valorizados pela parte das obras do porto realisadas, a especulação entrará no caso e mais tarde pagar-se-ha por 100 o que hoje vale 5 ou 10.

Demais, o dinheiro assim gasto fica rendendo e esse rendimento irá crescendo.

Julgamos de capital importancia esse modo de proceder, e por isso insistimos em recommendar a sua adopção. O contrario seria erro imperdoavel.

VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes circulatorios

Fronteiras a Salamanca

Está vencida a primeira etapa da nossa campanha para completar os nossos bilhetes circulatorios que tanta acceitação vão tendo em Portugal, com os que permitem o trajecto nas linhas hespanholas, de forma a podermos, como é nosso desejo, fornecer aqui, aos nossos assignantes, bilhetes circulatorios **em toda a Península.**

Conseguida que seja esta segunda parte, o seu complemento serão os bilhetes circulatorios para os Pyrenéos, sobre os quaes esboçamos negociações com a Companhia do Midi, que, estamos certos, serão coroadas de êxito.

Por agora, e desde os primeiros dias d'este mez, teremos já á disposição dos nossos leitores, bilhetes para Salamanca, que forneceremos:

Para os portadores dos nossos itinerarios, A. D. e L. *Fuentes de Oñoro a Salamanca ou vice-versa*, 1.^a classe 15,75; 2.^a 11,85 pesetas; *Fuentes de Oñoro a Barca d'Alva e vice-versa*, (para os do itinerario B), 1.^a classe, 18,50; 2.^a 13,90 pesetas.

Barca d'Alva a Salamanca ou vice-versa, para os bilhetes do itinerario K. 1.^a classe 17,00; 2.^a 12,80 pesetas.

Os preços d'estes bilhetes serão cobrados em pesetas ao cambio do dia, sem commissão alguma.

Os bilhetes são validos pelo mesmo prazo por que o forem os bilhetes circulatorios de que os passageiros sejam portadores, e embora n'este percurso as estações intermedias não offereçam interesse para o viajante de recreio, teem, todavia, a faculdade de paragem em transitio; assim como a de 30 kilos de bagagem gratuita.

Viagens de recreio aos domingos e dias feriados

Entra hoje em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes a tarifa n.º 7-bis de grande velocidade para bilhetes especiaes de ida e volta a preços reduzidos para excursões nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto e ainda para estações que servem as principaes estações balneares e localidades dignas de visita.

O publico que já no anno findo tão bem soube aproveitar-se dos bilhetes d'esta tarifa deve sem duvida acolher o seu reaparecimento com verdadeiro applauso.

Para alguns dos nossos leitores que ainda não conheciam a modicidade de preços d'esta tarifa, citaremos o custo d'alguns bilhetes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Caes do Sodré a Cascaes e volta...	58	42	30
Lisboa-Rocio a Cintra e volta.....	62	44	30
Campanhã ou Gaia a Aveiro e volta.	46	96	48
Lisboa a Figueira e volta	501	392	292
» » Bussaco e volta.....	55	36	12
» » Caldas e volta.....	65	06	50
Campanhã ou Gaia a Coimbra e volta	95	32	40

Os bilhetes para as viagens nas linhas suburbanas de Lisboa e Porto só são validos no dia da venda, tanto para ida como para volta, podendo comtudo ser utilizados para a volta no dia seguinte, e só dão logar a viajar nos comboios em que segundo os horarios em vigor sejam admittidos os portadores dos bilhetes de tarifas locais usualmente chamadas dos tramways.

Para excursões de maior trajecto fóra das linhas suburbanas, os bilhetes são validos para ida desde as 12 horas da vespera do domingo ou feriado para que forem vendidos, até á partida do ultimo comboio que permite chegar ao destino do bilhete no proprio domingo ou feriado. A' volta podem ser utilizados na estação d'origem das viagens de regresso no proprio domingo ou feriado e ainda até as 12 horas do dia seguinte.

Estes bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios, dando os de 1.^a e 2.^a classe entradas nos rapidos de longo curso mediante o pagamento das sobretaxas de \$10 em 1.^a e \$05 em 2.^a classe, por passageiro e fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso.

A Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro acaba de estabelecer tambem um serviço especial durante os mezes de Maio a Outubro, de bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos para viagens de recreio aos domingos e feriados e antigos santificados de Porto e Campanhã para Barcellos, Vianna, Ancora, Caminha, Valença, Regoa, Braga, Penafiel, Amarante, Villa Real, Pedras Salgadas e Vidago, ou vice-versa.

Os preços incluídos os impostos do sello e assistencia, são os seguintes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Barcelos	1\$14	\$84	\$62
Vianna	1\$78	1\$38	\$96
Ancora	1\$10	1\$62	1\$16
Caminha	2\$26	1\$74	1\$24
Valença	2\$74	2\$14	1\$52
Braga	1\$22	\$92	\$66
Penafiel	\$90	\$70	\$50
Amarante	1\$55	1\$26	\$82
Regoa.....	2\$22	1\$70	1\$21
Villa Real.....	2\$72	2\$26	1\$50
Pedras Salgadas.....	3\$44	2\$98	1\$90
Vidago.....	3\$74	3\$27	2\$06

O prazo de validade para as tres ultimas é de 3 dias e para as restantes de 2 dias.

Excursões a Sevilha

Termina no dia 15 d'este mez a venda dos bilhetes de ida e volta entre Lisboa e Sevilha e cuja validade para o regresso acaba em 30 de junho proximo.

Não só durante as festas da Semana-santa e a feira, foi grande a procura d'estes bilhetes, como já depois d'isso, e especialmente desde que a primavera se dignou apparecer com todo o seu esplendor, tem sido importantissima.

Não será mau lembrar aos nossos leitores que ainda se não tenham podido aproveitar das vantagens d'este serviço especial, que ainda o podem fazer e que o custo dos bilhetes é apenas de 18\$30 em 1.^a classe, 12\$96 em 2.^a e 8\$66 em 3.^a para as procedencias de Lisboa e Entroncamento; e de 21\$36 em 1.^a, 14\$96 em 2.^a e 10\$16 em 3.^a para a do Porto.

E' aproveitar agora que o tempo não pode estar melhor para um passeio a Sevilha.

Feira e touradas em Badajoz

Começa em 10 e termina em 14 d'este mez a grande feira annual de gado em Badajoz.

Como nos annos anteriores por occasião d'esta feira se realizam n'aquella cidade hespanhola brilhantes festejos, entre os quaes duas touradas nos dias 12 e 13 para que está contractado, entre outros insignes artistas, o celebre espada Gaona.

Na noite de 12 para 13 realizar-se-ha um comboio especial para os Portuguezes que queiram ir assistir á tourada do dia 13, que partirá do Rocio aos 25 minutos para chegar a Badajoz ás 8,13. Para o regresso haverá na noite de 13 um comboio especial que partirá de Badajoz ás 22,14 para chegar ao Rocio ás 5,50 de 14.

Os bilhetes de ida e volta d'este serviço especial são validos para os comboios especiaes indicados e por todos os comboios ordinarios e rapidos, e os seus preços, incluindo os impostos, são os seguintes:

Lisboa-R., Braço de Prata, Sacavem, Alhandra, Setil, Pombal, Soure, Coimbra e Coimbra B, Pampilhosa, Mealhada, Torres Vedras, Figueira, Castello Branco, Covilhã, Fundão, Muge, Coruche e Vendas Novas, 1.^a classe 4\$84, e 2.^a 2\$54; Guarda, 1.^a 5\$44 e 2.^a 2\$84; Sant'Anna a Santarem, Matto Miranda a Entroncamento, Praia, Paialvo a Albergaria, 1.^a classe 4\$64 e 2.^a 2\$44; Aveiro, Ovar, Espinho, Granja, Gaia, Campanhã, Caldas e Leiria, 1.^a classe 5\$34 e 2.^a 3\$39; Abrantes e Ponte de Sôr, 1.^a classe 3\$64 e 2.^a 1\$92; Castello de Vide, Marvão, Chança, Crato e Portalegre, 1.^a classe 1\$67 e 2.^a 1\$12; Assumar e Santa Eulalia, 1.^a classe \$73 e 2.^a \$53.

Os portadores d'estes bilhetes podem utilizar os comboios rapidos Lisboa-Porto, Lisboa-Madrid e o Sud-Express, havendo n'elles logares disponiveis, mediante o pagamento das sobretaxas de 10 centavos de em 1.^a classe e 5 em 2.^a, por cada fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso, sobretaxas estas que são independentes das que estão estabelecidas para a marcação anticipada de logares e occupação de logares de luxo ou do Sud-Express.

E' permittida tambem a mudança de classe mediante o pagamento de metade da differença entre os preços correspondentes d'este serviço especial.

Dada a modicidade dos preços e demais vantagens concedidas é de esperar grande affluencia de Portuguezes ás festas de Badajoz.

Festas da cidade de Santarem

Conforme dissemos no nosso ultimo numero realizam-se nos dias 16 a 19 do corrente mez as festas da cidade em Santarem cujo programma é deveras attrahente e que deve chamar grande concorrência.

Nas touradas que terão logar nos dias 17 e 18 tomam parte alguns dos melhores artistas portuguezes.

Os preços dos bilhetes do serviço especial que a Companhia dos Caminhos de ferro effectua durante os dias das festas são reduzidissimos, como se vê dos que a seguir indicamos das principaes estações para Santarem e volta por todos os comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Lisboa-R., 2.^a cl., 1\$58, 3.^a 1\$12; Villa Franca, 2.^a \$94, 3.^a \$66; Valle de Santarem, 2.^a \$22, 3.^a \$14; Torres Novas, 2.^a \$62, 3.^a \$46; Abrantes, 2.^a 1\$18, 3.^a \$82; Elvas, 2.^a 3\$32, 3.^a 2\$38; Figueira, 2\$58 e 1\$82; Coimbra, 2\$54 e 1\$80; Aveiro, 3\$46 e 2\$48; Campanhã, 4\$52 e 3\$24; Coruche, 1\$06 e \$74; Vendas Novas, 1\$68 e 1\$20.

E' permittida a mudança da 3.^a para a 2.^a classe mediante o pagamento de metade da differença entre os dois preços, e para a primeira classe pagando o que corresponda por tarifa geral deduzida metade do custo do bilhete de que fôr portador.

A validade dos bilhetes é de 15 a 19 para ida, e de 19 a 21 para o regresso.

Festa d'Ascensão no Bussaco

No dia 21 d'este mez realiza-se na linda povoação do Bussaco a tradicional festa á Senhora d'Ascensão, effectuando-se tambem uma visita á grandiosa Matta.

As Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes e da Beira Alta effectuam por essa occasião um serviço de bilhetes de ida e volta das suas principaes estações para Luso-Bussaco a preços muito reduzidos.

Feira em Montemór-o-Novo

Começa hoje e termina no dia 3 a importante feira annual que se realisa na linda villa de Montemór-o-Novo.

Por este motivo os Caminhos de ferro do Sul e Sueste effectuam um serviço especial a preços reduzidos durante os tres dias das suas principaes estações a Montemór e volta.

Ampliações de tarifas

Entra hoje em vigor nas linhas do Minho e Douro um additamento á tarifa P. H. n.º 2 de pequena velocidade pela qual é concedido aos expedidores de farinhas das estações das linhas de Salamanca á Fronteira de Portugal com destino á Galliza, em transito por Portugal, via Barca d'Alva-Valença, uma bonificação de

0,15 cent. por ton. e kilom.º para as procedencias de Salamanca.

0,01 cent. por ton. para as de Quejigal.

0,05 " " " " " Fuentes de San Esteban.

Esta bonificação será concedida aos expedidores que no prazo de um anno transportarem o minimo de 100 vagões por procedencia.

Na tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade das linhas do Sul e Sueste, foi incluido no § 2.º uma alinea L) com preços especiaes para o transporte de loiça de barro, biscoita, grés, pó de pedra e porcelana, de qualquer estação para as além de S. Marcos, para expedições do minimo de 1.000 kilos ou pagando como tal.

A tarifa n.º 7 de pequena velocidade da Companhia Portugueza foi ampliada aos transportes de loiça de barro não designada, de pó de pedra e porcelana, procedentes de Sacavem com destino a Vendas Novas, local ou transito, e vice-versa.



Na Argentina

A *Nacion*, de Buenos-Aires, publica, em 1 de janeiro de 1914, uma serie de dados estatisticos referentes a 1913. A população total da republica está avaliada em 6.900.000 habitantes, dos quaes 1.400.000 para Buenos-Aires. O commercio exterior (para os onze primeiros mezes) ultrapassou 400 milhões de escudos na importação e 450 milhões na exportação.

A extensão dos caminhos de ferro em exploração é de 31 574 kilometros, dos quaes 5.360 pertencentes a linhas do Estado; as receitas foram, em geral, inferiores ás de 1912, sobretudo no primeiro semestre; fôra inaugurado, no ultimo outomno, um serviço directo entre Buenos-Aires e Assumpção, capital do Paraguay. As duas grandes companhias do Oeste e do Sul, que tinham preparado um projecto de fusão já muito adeantado, renunciaram a elle, á ultima hora, em consequencia do receio de uma lei sobre a reforma do pessoal e da concessão de novas linhas na provincia de Buenos-Aires, que lhes viriam a fazer grande concorrência.

O movimento da imigração foi, em 1913, de 306.000 entradas; d'este numero, 122.000 individuos foram collocados no interior pela Direcção da imigração; a maioria dos recémvindos foram Hespanhoes, vindo a seguir os Italianos, os Russos e os Turcos; Francezes contam-se sómente 4.170, quasi outros tantos Allemaes (4.226), e 1.989 Ingleses.

Note-se, por ultimo, que a cidade de Buenos-Aires inaugurou, no 1.º de dezembro de 1913, n'uma extensão de cerca de 3.970 metros, a primeira secção do seu metropolitano subterraneo.

Os caminhos de ferro em Portugal

III

Poucos dias depois de concedido provisoriamente à Companhia Peninsular o caminho de ferro de Lisboa a Santarém, por decreto de 30 de agosto de 1852 passaram os negócios de obras publicas, juntamente com os do commercio e os da industria, a formar uma nova secretaria de Estado, cuja pasta foi confiada a Fontes Pereira de Mello, que a ficou gerindo sem deixar a da fazenda, de que já estava encarregado.

Por outro decreto da mesma data foi o governo autorizado a fazer construir um caminho de ferro, que se denominaria do Norte e que partindo do Porto, viria entroncar com a de Lisboa à fronteira.

Deixando para mais tarde as noticias relativas a esta nova linha ferrea, continuaremos a tratar da que já estava concedida entre a capital e Santarém.

Haidy Hislop regressou logo a Inglaterra para se entender com os seus associados, e antes de meado de setembro estava de volta em Lisboa onde chegavam tambem os seus socios Barry, Thomaz Rumball, que era engenheiro e que foi incumbido de fazer o projecto do caminho de ferro, e, além d'estes, um representante da casa Waring & Irmãos, com a qual elle ajustara a empreitada da construção da linha.

A 10 de dezembro, como estabelecia o programma do concurso, foram entregues no ministerio o projecto do caminho acompanhado de varios documentos complementares, o projecto de estatutos da Companhia e propostas das alterações que os concessionarios julgavam dever ser conveniente introduzir em algumas clausulas d'aquelle programma, quando se assignasse o contracto definitivo.

O conselho de obras publicas, examinando essas propostas, reconheceu que algumas poderiam ser acceitas porque o Estado tinha o direito de ampliar ou modificar as condições do concurso uma vez que o não fizesse em pontos fundamentaes e que d'ahi tirasse proveitos, pelo que, depois de larga discussão com Hislop e Barry, foi de parecer que na concessão definitiva se admittissem as seguintes modificações:

A base para a garantia do juro seria não o capital efectivamente dispendido, mas um preço que se estipulasse por kilometro, o que tinha a vantagem de evitar uma fiscalização constante e minuciosa na escripturação da Companhia e que forçosamente daria logar a innumerous conflictos. Nas circumstancias financeiras do paiz não era natural que o Estado podesse tão cedo usar do direito de resgatar o caminho de ferro, logo que tivessem passado dez annos desde a sua abertura à circulação, e essa clausula só por si era bastante para tirar à Companhia a estabilidade precisa para se acreditar. Entendeu, por isso, o conselho, que não havia inconveniente em admittir a alteração proposta pelos concessionarios e segundo a qual o governo só poderia fazer o resgate 25 annos depois de ter começado a exploração.

Em troca d'esta vantagem, os representantes da Companhia acceitaram que a concessão fosse por 99 annos e não 100 ou eventualmente 110 como dizia o programma, que a garantia do juro fosse devida só nos primeiros 50 annos, sendo a amortização tambem paga só durante esse prazo e reduzida a $\frac{1}{2}\%$ e que o premio de construções passasse de 3 a 2 $\%$.

Mais se ajustou ainda que o caminho fosse desde logo construido todo para duas vias, que se eliminasse a cendencia gratuita por parte do Estado dos terrenos que lhe pertencessem, e que a linha occupasse, assim como dos materiaes precisos para a construção e existentes nas propriedades da nação, que as contestações entre o Governo e a Companhia fossem resolvidas por um tribunal arbitral, que para subscriptores portuguezes fosse reservado

não $\frac{1}{4}$ mas $\frac{1}{3}$ do capital da sociedade e que no contracto definitivo ficasse claramente expresso que para todos os effeitos d'elle os concessionarios seriam considerados Portuguezes.

Assentes por esta forma as bases para o contracto, passou o conselho de obras publicas a examinar o traçado assim como os orçamentos que o acompanhavam, encarregando dois dos seus membros, os engenheiros João Chrysostomo de Abreu e Sousa e Joaquim Thomaz Lobo de Avilla, de irem ao terreno estudar o projecto.

O engenheiro Rumball tomava para ponto de partida as immedições do largo do Intendente, e, fazendo descrever à linha uma larga curva em volta da cidade, approximava-se do rio só perto de Chellas, para d'ahi em diante acompanhar a margem até ás proximidades de Santarém. Para o serviço marítimo e fluvial estabelecia um ramal, que, separando-se pouco adiante da origem, descia pelo valle de Chellas, prolongando-se para dentro do rio por uma ponte de madeira, para a carga e descarga das embarcações e dos comboios. No outro extremo da linha havia tambem um pequeno ramal para o serviço privativo da então villa de Santarém.

O conselho de obras publicas foi de parecer que o projecto devia ser approvado, excepto nos dois lanços extremos. A partida de Lisboa devia ser de um ponto situado na margem do Tejo, não longe do Caes dos Soldados, dispensando o ramal, e que, além da ponte de Sant'Anna, o traçado precisava ser alterado, para evitar expropriações de terrenos de grande valor e as obras de arte que seriam indispensaveis para pôr a linha ao abrigo das cheias, e ainda para facilitar a continuação de Santarém no sentido da fronteira. Quanto à parte orçamental, foi o conselho de opinião que, para base de garantia de juros, se tomasse o preço de reis 49:203\$000 por kilometro, de accordo com o custo medio dos caminhos de ferro belgas.

O governo, conformando-se com estes processos, assim o participou a Hislop, que se comprometteu, em seu nome e no da Companhia, a modificar o ultimo lanço no sentido indicado, e que mandou logo estudar uma variante no projecto de Rumball para a sahida de Lisboa, tomando para ponto inicial as proximidades do Caes dos Soldados.

Essa nova directoria, que aproveitou em grande parte a que tinha sido proposta pelo engenheiro Du Pré, em 1845, começava no caes das Carvoarias e seguia parallelamente ao rio até aos Olivaes, ligando-se pouco adiante com a parte do projecto de Rumball, que tinha sido approvada.

Quanto ao preço kilometrico, por accordo entre o governo e os concessionarios, foi fixado em 50:511\$510 reis, media entre o que fôra indicado pelo conselho de obras publicas e o que na opinião do engenheiro da Companhia devia ser estabelecido.

Nesta altura (janeiro de 1853) Hislop foi a Londres para completar a subscrição do capital da sociedade, que fôra fixado em 3:600 contos, e para completar o deposito exigido pelo programma para a assignatura do contracto definitivo. Durante a estada de Hislop em Inglaterra, Owens, Rumball e Barry cederam a parte dos seus direitos à concessão a Waring e a Kitson, e depois este deu plenos poderes a Waring para dispôr da sua parte como entendesse, de modo que Hislop e Waring ficaram desde então sendo os unicos concessionarios da linha ferrea.

Voltando a Lisboa em fins de março, Hislop apresentou uma lista com nomes de varias pessoas que tomavam acções de valor excedente a $\frac{2}{3}$ do capital e duas letras de 15:000 libras cada uma, sacadas por Carlos Waring sobre a casa Waring & Irmãos.

O governo acceitou essas letras como complemento do deposito, com a condição de, no caso de não serem pontualmente pagas, ficar nullo o contracto que se houvesse celebrado e dissolvida toda a ligação com a Companhia, e ao mesmo tempo declarou que subscreveu com $\frac{1}{3}$ do capital, ficando com o direito de, n'essa proporção, ser re-

presentado por individuos da sua escolha na direcção da Companhia, e accentuou que para nenhuma das partes contractantes produziram qualquer effeito os direitos e obrigações estipulados no contracto emquanto este não fosse approved por uma lei.

Entretanto o conselho de obras publicas examinava o projecto da variante a que nos referimos anteriormente, e julgava-o accetavel menos na parte entre o caes dos Carvoeiros e a cerca do antigo convento dos Loyos, no Beato; mas, apesar d'isto e das duvidas que esse conselho e a procuradoria geral da corôa opposeram a muitos artigos do projecto de estatutos da Companhia, era tal o empenho que o ministro Fontes tinha de ver começados os trabalhos que a inauguração d'estes foi marcada para o dia 7 de maio, na cerca dos Loyos.

A cerimonia official realizou-se, effectivamente, e as obras principiaram; mas, apesar da muita energia de Fontes e de elle auxiliar quanto possivel a empresa no cumprimento das obrigações a que se sujeitara, mais de um anno depois de findo o prazo dentro do qual a linha de Lisboa a Santarem devia ficar prompta, é que o primeiro comboio de passageiros poudo ir da capital ao Carregado.

A. O.

Finanças brasileiras

Como complemento ás noticias que temos publicado, no nosso *boletim financeiro*, sobre a crise que atravessa aquelle grande e bello paiz, encontramos, no *Brasil Ferro Carril* uns interessantes extractos dos principaes jornaes financeiros, que vamos transcrever com a devida venia d'aquelle estimavel collega.

Quasi todos os jornaes londrinos tratam nas suas secções financeiras da situação do Brasil. Alem do *Standard* e do *Financial Times*, o *Financial News* dedica a sua attenção ás finanças brasileiras.

Suggere o *Financial News* uma reunião de individualidades interessadas nos negocios financeiros do Brasil, mas que não tenham tomado parte na emissão de emprestimos nacionaes.

Esta iniciativa auxiliaria enormemente os esforços empregados para remediar a situação que está atravessando a grande Republica sul-americana.

Na praça de Londres existem dois grupos financeiros que se digladiam por causa dos interesses brasileiros. Um d'elles é composto pela casa Rotschild, e o outro por todos os financeiros que estão em opposição á referida casa.

N'este ultimo grupo teem-se, porém, manifestado varias dissensões, verificando-se que diversos dos seus membros estão empregando esforços para obterem isoladamente a reparação aos prejuizos collectivamente soffridos.

Não sendo a casa Rotschild interessada nos negocios d'esse outro grupo, nem intervindo para os proteger, a ausencia do concurso da poderosa firma priva o referido grupo da unica pressão efficaz nos negocios do Brasil.

Todavia, accrescenta o *Financial News*, se todos os interessados se unissem para a adopção de uma politica commum que visasse a restricção de despesas, a resolver as varias diligencias existentes e a sollicitar a influencia da casa Rotschild para se chegar a um accordo amigavel com o Governo do Brasil, não resta duvida de que seria rapida a solução da situação.

Seria assim facil regular a «soit-disant» revolução do Ceará e dissipar o descontentamento dos operarios. Concluindo, o mesmo jornal affirma que os meios financeiros cuja competencia não póde ser posta em duvida, estão de accordo quanto ao reconhecimento de que uma serie de representações combinadas, com o apoio da casa Rotschild, evitariam efficazmente a enorme serie de difficuldades que se teem feito sentir.

O jornal *La Côte de la Bourse et de la Banque*, antigo *La Côte Vidal*, publicou um longo artigo do seu secretario da redacção, Sr. Albert Lescurre, sobre a baixa do cambio e a Caixa de Conversão do Brasil.

O articulista diz ser a Caixa um estabilizador artificial, alheio ao valor intrinseco da moeda e capaz de produzir os effeitos visados por sua criação sómente quando ha uma circulação monetaria proporcional ás necessidades correntes. A aggravação da crise veiu permittir que as leis economicas rehouvessem o seu imperio.

O Sr. Lescurre estuda as causas determinantes da actual situação, referindo-se á differença sensivel entre a importação e a exportação commercial, mostrando que d'ahi provem o deficit de numerario e a diminuição continua do stock em ouro da Caixa. A essas causas junta-se a juxtaposição de duas circulações fiduciarias, uma garantida e outra não.

Em taes condições, pergunta o articulista, que deve o Brasil fazer? Suspender a conversibilidade das notas da Caixa seria estabelecer para ellas o curso forçado, determinando a rapida depreciação do mil reis. Abaixar o curso legal seria faltar aos compromissos assumidos para com os depositantes, acabando com a confiança na Caixa. Resta, portanto, um unico alvitre: deixar que os acontecimentos sigam o seu curso, exgottando os depositos da Caixa, a menos que se conclua um emprestimo no exterior ou se produza uma melhoria economica, o que é pouco provavel. A depreciação do valor do mil reis é, por consequente, fatal. A crise economica e financeira vae ser acompanhada de uma crise cambial.

A *Agence Européenne* diz que os titulos do emprestimo do Ceará de 1910, emittidos a 475 francos, estão sem cotação. A União não garantindo o pagamento dos *coupons*, o prejuizo total das trinta mil obrigações seria de 2.300.000.

A mesma folha diz que o material comprometido pelas fallencias e suspensões de pagamento na Argentina em 1913 attinge a dezaseis milhões de libras, e accrescenta que a proporção, este anno, ainda será maior.

O *Standard* dizia ha dias que os enormes compromissos que o Brasil tem actualmente com o estrangeiro desmoralizam as cotações dos seus titulos nas bolsas europeias e accrescenta que, apesar dos boatos que correm de se estarem negociando diversos emprestimos, acredita que a fraqueza manifestada nas cotações dos valores brasileiros, indica que, n'esse sentido, não ha progressos a registar.

As grandes reservas de ouro que o Brasil tem na Caixa de Conversão suggerem a possibilidade de se effectuarem alguns embolsos á Europa.

O *Financial Times* ao mesmo tempo que dizia que, emquanto o stock de titulos federaes soffre sensivel baixa na sua cotação, os do Estado de S. Paulo de 5^o mantem-se de 99 e 98¹/₂, quinze pontos superiores aos do stock federal.

Ultimamente o *Financial Times* mostrava-se surpreso com a baixa exaggerada dos titulos da S. Paulo Electric Company, cujos *bonds*, emittidos a 95, cahiram a 85. As garantias concedidas pela Brazilian Traction ao serviço de *bonus* confirmam a injustiça da depressão. Trata-se de titulos que bem merecem a attenção e preferencia dos compradores que desejarem assegurar para si, em occasiões menos criticas, os melhores valores do Brasil, accrescentava o *Financial*.

Constava em Belem do Pará que tinha sido firmado um contracto de emprestimo para o Estado, do typo de 78.

Consta que a noticia proveiu da representação paraense. A' vista d'isso as apolices estaduaes tiveram grande alta



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — De conformidade com os artigos 39.º e 40.º dos Estatutos, são convocados os Srs. Accionistas, portadores, pelo menos, de vinte acções, em Assembleia Geral ordinaria para as 14 horas de sexta-feira 22 de maio proximo futuro, na sede social da Companhia, em Lisboa, rua Victor Cordon, 1, 2.º.

O deposito das acções ao portador deverá ser feito, conforme preceitua o artigo 39.º, quinze dias antes da reunião:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª, rua dos Fanqueiros, 10 — no Porto, no Banco Alliança — em Paris, no Comptoir National d'Escompte, rua Bergère, 14.

Esta reunião tem por fim:

- a) — Apresentação do Balanço e Contas do Exercício de 1913.
- b) — Discussão e votação do Relatório do Conselho d'Administração sobre o mesmo exercício e Parecer do Conselho Fiscal.
- c) — Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.º 9 das obrigações de juro variavel; e
- d) — Eleição de dois Administradores, conforme o artigo 22.º dos Estatutos, e de tres membros effectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas, residentes em Portugal, deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia.

O recibo do deposito servirá para a admissão na Assembleia Geral.

Lisboa, 13 de Abril de 1914. — O Conselho d'Administração.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — *Dividendo de 1913.* — A principiar no dia 20 do corrente até 31 de maio proximo futuro, em todos os dias uteis, com excepção dos sabbados, das 11 às 14 horas, se pagará o dividendo votado de \$20 por acção, livre de imposto de rendimento.

O pagamento verifica-se na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, na Agencia do Porto, casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Lisboa 18 de abril de 1914. — O Director de serviço, Manuel Maria d'Oliveira Bello.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Abril de 1914.

Pas de nouvelles, bonnes nouvelles, diz o rifão francez, mas entre nós a falta de noticias que interessem esta secção, não é boa noticia.

Quer dizer que passou mais uma quinzena de parlamento aberto, sem se tratar de assumpto que tenda a desenvolver o fomento e a regularizar a situação financeira do paiz, tão abalada cada vez mais.

Em compensação (?) e para *entreter* (a prolongação da sessão e os correspondentes 100 escudos mensaes, já se vê) inventou-se a discussão de uma reforma da Constituição... que só pôde fazer-se d'aqui a dois annos.

A discussão do orçamento vae se arrastando sem se saber quando acabará, e... assim vamos vivendo n'esta modorra sem pensar de nós, enquanto os outros paizes de nós se occupam, a espreitar, com sollicitude, o momento em que o nosso viver lethargico passe ao estado comatoso, para caridosamente nos darem o *coup-de-grâce*. Haja vista o convenio sobre a *nossa* Africa, que, segundo dizem as folhas estrangeiras, foi firmado entre a Inglaterra e a Allemanha!

Na sua primorosamente elaborada *Revista financeira*, o *Commercio do Porto* publica a respeito da nossa situação economica estes suggestivos periodos:

«Queixumes não faltam, queixumes que partem do commercio, da industria e da agricultura e que denotam haver difficuldades que revertem em desfavor das classes trabalhadoras, procurando algumas d'estas na emigração um allivio á sua precaria situação.

E' precisamente o que se pôde interpretar da vida economica do paiz, fornecendo ao mesmo tempo uma explicação plausivel a factos constantes que não podem por forma alguma ser contradictados e que revelam ter-se tratado mais de politica e de questões partidarias do que dos interesses geraes da nação.

Os factos impõem-se e estes dizem-nos que se está onerando demasiadamente o contribuinte, que se vê a braços com a carestia da vida, com a instabilidade das funções de credito, com a paralyzação das operações commerciaes e com a apathia que em geral se nota na produção fabril

Complexas são as causas que estão determinando este estado de cousas, sendo, sem duvida, a principal, o erro em que se labora de que a capacidade contributiva do paiz é de uma latitude indefinida. Os resultados de semelhante modo de ver são obvios, e não admira que se estejam fazendo já sentir, tornando a situação economica do nosso povo essencialmente difficil.»

Companhia de Seguros «A Lusitana». — Realizou-se em 28 a assembleia annual, que apreciou o relatório da gerencia do anno findo.

D'elle se vê que o saldo da conta de ganhos e perdas foi de 5.228\$08 tendo tido maior desenvolvimento os negocios da Companhia, pelo estabelecimento de novas agencias, e espera a Direcção que no corrente exercicio se começarão a accentuar os beneficios do novo ramo de seguros sobre accidentes de trabalho, a que ella se lançou.

Segundo a proposta da Direcção, o saldo tem a seguinte applicação:

Para dividendo de 6 % ao capital desembolsado, livre de imposto de rendimento.....	3.959\$20
Para fundo de reserva (art. 40.º dos estatutos) ..	550\$00
Para amortizar a conta de installação.....	350\$00
Para constituição de uma «Reserva para fluctuação de valores.....	300\$00
Saldo para conta nova.....	68\$88
Total—Esc.....	5.228\$08

Publicou a Companhia do Assucar de Moçambique o seu relatório annual, findo em 31 de março proximo passado, com a situação da Companhia, e chamando a attenção dos accionistas para o arrendamento do prazo Maganja d'Aquem-Chire, que se encontra assegurado até 1930.

Propõe que do saldo da conta de Ganhos e Perdas, Escudos 120:878\$35(2) se leve para amortizações 26:200\$20, e para dividendo, incluindo o suplementar já distribuido, 82:500\$.

Effectuou-se no dia 25 o sorteio das obrigações 3 % 1905 (sopeirinhas) sendo os seguintes numeros os principalmente sorteados: 135.345, 5.000\$—175.618, 450\$—143.309, 180\$—188.423, 180\$—237.416, 180\$.

Começa amanhã, na Junta do Credito Publico, o pagamento do juro do Fundo Interno 3 %, cujos possuidores sortearam os respectivas relações de pagamento.

Bolsa. — Continua a grande procura do nosso Fundo Interno, tendo-se cotado, assentamento a 40\$50 e coupon a 40\$15.

Tambem as obrigações 4 1/2 1912 (ouro) teem tido, desde a troca definitiva dos titulos, regular procura, cotando-se entre 88\$50 e 89\$.

Phosphoros teem continuado *abandonados*, havendo vendedores a 55\$.

Acções da Companhia dos caminhos de ferro com papel a 59\$. Moagem e Panificação com regular procura, cotando-se as primeiras a 67\$80 e as segundas a 6\$90.

Acções bancarias mostraram firmeza, havendo comprador para Ultramarino a 100\$20; Banco de Portugal a 166\$80; Commercial a 145\$30 e Lisboa & Açores a 109\$50.

Tabacos a 64\$50, sem movimento.

No mercado a *prime*, Moçambique a 4\$05 e 3\$95 para fins de maio a 10 centavos e Zambesia a 2\$.

No mercado *firme*, Moçambique a 3\$80 e 3\$85 para o fim do corrente e 3\$90 para o fim de maio.

A Junta do Credito Publico adquiriu hoje 25.000 libras para o pagamento do coupon, sendo 5.000 a 531,4 e 20.000 a 531,3.

Cambios. — Devido á falta de negocio que se notou, o mercado manteve-se frouxo, não havendo movimento especulativo.

Tendo aberto no principio da quinzena a 45 ¹/₁₆ - 44 ¹⁵/₁₆, encerraram-se hoje a 45 ³/₁₆ - 45 ¹/₁₆.

Libras, 53290 comprador e 53310 vendedor.

Rio s/ Londres, 15 ²⁷/₃₂, ou seja 153147 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM DE 30 ABRIL		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 ³ / ₁₆	45 ¹ / ₁₆	45 ¹ / ₈	45
" 90 d/v.	45 ⁹ / ₁₆	—	45 ¹ / ₂	—
Paris cheque	633	636	634	637
Berlim "	259	260	260	261
Amsterdam cheque	439	444	440	442
Madrid cheque	1080	1090	995	1.005

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	ABRIL													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	40,10	40,20	—	40,25	40,25	40,25	40,33	40,40	40,50	40,50	40,50	40,05	40,50	—
Divida interna 3% coupon	39,95	40,05	40,10	40,10	40,05	40,05	40,05	40,10	40,10	40,15	40,15	—	—	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	—	21825	21825	—	—	—	—	—	21825	21825	21825	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	57810	—	—	—	—	57800	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9810	9810	9810	9810	9810	—	9810	50840	50820	—	—	—	—	—
" 5% 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80810	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	80840	79840	—	—	—	—	—	—	80800	—	82850	—	—
" 4% 1912, ouro	—	—	88850	—	88850	—	—	—	89800	88880	88880	89800	—	—
" externa 3% coupon 1.ª serie	67810	67800	67800	67800	67800	67800	67800	67800	67800	67800	66890	66890	66890	—
" 3% 2.ª serie	—	—	—	—	—	66820	—	—	—	—	66820	—	—	—
" 3% 3.ª serie	69800	—	69820	—	69810	69800	69830	—	—	—	69830	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	166890	—	—	—	—	—	—	—	167800	166880	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	145816	145830	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	100830	—	—	100800	99880	100820	100820	—	—	99880	99880	99890	99870	—
" Lisboa & Agores	—	168800	—	—	100800	—	109850	—	109850	—	—	109850	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	59800	59800	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	64850	64830	—	—	64850	—	—	—	—	64810	—	64830	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	54870	—	54870	—	54880	54890	55800	55800	55800	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86890	86890	—	—	—	—	86860	—	—	86870	86870	86870	—	—
" Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79850	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	67870	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	43800	43800	—	—	43830	43830	43830	43830	43830	—	43830	43830	43830	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16845	16840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16810	16810	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	63880	—	—	—	74800	—	—	74800	74800	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	64800	64800	63850	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	75800	75800	—	74800	—	75850	—	—	—	—	—
" 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73800	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,20	62,50	62,20	62,20	62,20	62,05	62	62,20	62,20	62,20	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	20,50	—	—	—	—	—	24,76	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	442	440	441	439	438	436	433	435	434	438	—	—	—	—
" Andaluzes	320	320	319	317	317	318	316	318	—	317	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	298	297,75	299	298,50	296	298	297,50	297	296,5	296,50	296	296	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	205	204	204,50	202	202,25	202	204,50	—	203	205	204	204	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	146	144	—	144	143	144	—	—	—	140	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	79 ³ / ₄	—	79 ³ / ₄	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	2 Dezembro	1.073	6:401.91500	1.073	6:299.873500	+ 101.318500	5.965569	5.871527	+ 94542
	Vendas Novas...	" "	70	135.882500	70	136.169500	— 287500	1.941517	1.945527	— 451
	Coimbra a Louzã	" "	29	31.190500	29	31.616500	— 426500	1.075551	1.090520	— 1456
Sul e Sueste.....	20 Abril	681	540.988547	681	517.201572	+ 23.783575	794540	759547	+ 34593	
Minho e Douro	10 "	471	467.766500	471	487.421579	— 19.655579	993513	1.034586	— 41573	
Beira Alta	25 Março	253	103.090586	253	120.257524	— 17.166538	407547	475532	— 67585	
Companhia Nacional	1 Abril	185	35.437572	185	44.043531	— 8.605561	191555	238507	— 46552	
Guimarães	31 Janeiro	56	10.330506	56	9.393588	+ 936518	184546	167574	+ 16572	
Porto á Pova e Famalicão	28 Fevereiro	64	15.937503	64	23.982578	+ 3.118597	423546	374573	+ 48573	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Abril	3.681	38.146.281	3.681	40.001.898	— 1.855.617	10.363	10.867	— 504	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	33.774.572	3.664	34.509.196	— 734.624	9.217	9.418	— 201	
Andaluzes.....	" "	1.083	7.793.005	1.083	7.061.215	+ 731.790	7.195	6.519	+ 676	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	20 "	777	2.710.571	777	2.747.285	— 36.714	3.488	3.535	— 47	
Lorca a Baza e Aguilas.....	18 "	168	1.175.916	168	1.403.055	— 227.139	6.999	8.351	— 1.352	



Evora a Ponte de Sôr. — Foi apresentado no Parlamento um projecto autorizando o Governo a dispendar até 348 contos com a construção do troço de Mora a Ruy Vaz, incluindo a ponte sobre o Raia, na linha de Evora a Ponte de Sôr.

Payalvo a Thomar. — Foi aprovado na Camara dos deputados a prorrogação até 31 de agosto do corrente anno, do prazo concedido à Camara Municipal de Thomar para submeter à aprovação do Governo os estudos do caminho de ferro de Payalvo a Thomar, autorizado por lei de 18 de julho de 1913.

Penafiel á Lixa. — A Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel á Lixa conta abrir á exploração por estes dias mais 5 kilometros de linha ferrea entre Santa Margarida e Longra, e no mez de junho, 4 kilometros entre Longra e Felgueiras.

A construção da linha de Entre-os-Rios começou ha dias e espera a Companhia tê-la prompta por todo o verão de 1914.

Evora a Reguengos. — Vão adeantados os trabalhos de terraplenagem e obras d'arte d'esta linha, estando presentemente trabalhando-se na extensão de 6 kilometros.

A construção começou a 1 kilometro de Evora devido a ainda haver duvidas sobre se a linha sahirá d'esta estação, independente da de Extremoz, ou se se aproveitará esta até proximamente um kilometro, fazendo-se ahi a bifurcação.



França

O ministro das Obras-públicas dirigiu uma circular ás companhias de caminhos de ferro, convidando-as a adoptarem a iluminação electrica nos rápidos, attendendo a ter uma recente catastrophe demonstrado novamente que os choques de comboios produzem frequentemente incendios, pelo que se torna urgente evitar quanto possível a presença de materias inflammaveis nos vagões.

Declara o ministro conveniente a substituição do gaz pela electricidade, na iluminação dos comboios, e avisa de que d'ora em diante não será approvado o uso de nenhum material circulante illuminado a gaz e destinado a rápidos. A unica excepção será para o material destinado ao serviço internacional e que siga também por linhas estrangeiras.

Suissa

Da ultima estatística ferro-viaria suissa, que alcança a 1 de agosto de 1913, consta que a Republica Helvetica tem 37 linhas de via normal, com a extensão total de 3.528 kilometros, dos quaes 2.724 pertencem a caminhos de ferro do Estado.

O numero dos caminhos de ferro de via reduzida é de 54, 38 com tracção electrica, 14 com tracção a vapor e 2 com tracção mixta. A rede de via reduzida mais extensa é a dos caminhos de ferro rheticos (Engadine), a qual attinge 276 kilometros. A linha de cremalheira mais extensa (havendo 15 d'estas linhas) é a de Wengernalp, perto de Interlaken, que tem 19 kilometros.

Genebra figura á frente dos *tramways* electricos, com uma rede de 121 kilometros, seguindo-se Lausanne, com 65 kilometros, Zurich com 36 e Basileia com 35.

Passagens de nivel

Extrahimos do nosso estimado collega *Le Tramway*, de Bruxellas:

«Ha na rede do Estado 6.365 passagens de nivel; umas não offerecem perigo nenhum, outras, mais ou menos expostas ou visiveis e mais frequentadas, offerecem perigo real para a circulação. A administração dos caminhos de ferro ordenou um estudo geral d'este assumpto, da forma de as guardar ou da sua suppressão, de maneira a estabelecer-se uma classificação racional, quanto á ordem a seguir para a sua suppressão, para a sua guarda e para as modificações a introduzir-lhes e ao calculo dos trabalhos a executar.

As passagens de nivel existentes classificam-se como segue:

1.º—Munidas de cancellas fechadas á mão por um ou dois guardas de posto fixo.....	3.157
Por um só guarda volante.....	152
2.º—Munidas de cancellas manobradas a distancia, de um posto proximo.....	793
De uma <i>cabine</i> Saxby.....	170
3.º—Abertas e sem guarda.....	2.093
	6.365

As 3.157 passagens de nivel existentes pelos fins de dezembro de 1912, e cujas cancellas são manobradas por guardas de posto fixo, occuparam 4.145 pessoas, 1.885 homens e 2.260 mulheres; 500 d'estas passagens são guardadas por um só homem ou por uma só mulher.

No conjuncto, são guardadas como segue:

69 durante 12 horas	352 durante 17 horas
33 » 13 »	304 » 18 »
375 » 14 »	286 » 19 »
325 » 15 »	57 » 20 »
464 » 16 »	892 » 24 »

Transporte de material de via reduzida pela via normal

A Companhia Brown-Boveri mandou construir recentemente, para o transporte de material de via reduzida pela via normal, um *truck* que se compõe de duas vigas reunidas superiormente por duas travessas em U, que supportam os carris da via reduzida, cujo afastamento póde variar entre 600 a 1.000 millimetros.

A ponte assim construida descansa em cada um dos extremos de uma bogia de tres eixos que circula na via normal. Estas bogias devem poder desmontar-se com muita facilidade, e, n'essa conformidade, a sua ligação ás vigas é obtida por meio de uma travessa de aço, em cuja extremidade se engancham duas varas emmalhetadas ás vigas longitudinaes do *truck*. A travessa e as vigas ligam-se por meio de munhões.

O *truck* já em serviço pertence á estação de Muenchenstein, perto de Basileia, onde existem as officinas de material electrico da companhia Brown-Boveri.

Telephone a 5.000 kilometros

As mais extensas linhas telephonicas da Europa são a de Paris-Roma (1.550 kilometros) e a de Paris-Vienna (1.450 kilometros).

Para maiores distancias offerece a transmissão telephonica duas difficuldades: a alteração da voz, produzida pela deformação das ondas, e o enfraquecimento do som em resultado da diminuição de amplitude das mesmas ondas.

Estudou porém o assumpto o engenheiro francez Dru-

maux, no sentido de se evitarem ambos os obices, e julga havê-lo conseguido collocando bobinas Pupin intercaladas no circuito telephonico á distancia de 10 kilometros umas das outras, e o experimentou n'uma linha de 3.200 kilometros.

Já uma companhia norte-americana, conhecedora d'este resultado, se propõe a unir pelo telephone a cidade de Nova-York com a de S. Francisco da California, na distancia de uns 5.000 kilometros.

O circuito constará de fios de cobre de quatro millimetros e meio de diametro, com as bobinas Pupin de 14 em 14 kilometros.

Em consequencia da differença dos meridianos, que entre Nova-York e S. Francisco é de cerca de 48°, a differença de tempo entre as duas cidades é de cerca de tres horas e um quarto, de forma que se dará o caso de estarem a fallar duas pessoas, para quem, no mesmo momento, será meio-dia para a que esteja em Nova-York e nove menos um quarto da manhã para a que esteja em S. Francisco.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos com uma amavel dedicatória do auctor, o Sr. Raul de Caldevilla, um folheto «Os vinhos portuguezes na Argentina, em 1912», que vem a ser o relatório da missão que ao mesmo senhor incumbiu a *Real Companhia Vinicola do Norte de Portugal*, de ir á Republica Argentina fazer a propaganda dos nossos vinhos, e de trazer de lá a sua impressão pessoal sobre o desenvolvimento do alludido paiz e suas condições de civilização e de progresso.

É um trabalho completo, e sobretudo bastante detalhado. Abrange os seguintes capitulos: Republica Argentina; Seus portos; Commercio exterior; Culturas; População; Imigração e emigração; Causas determinantes da prosperidade da Argentina; Inventario rural; Culturas industriaes; Industria viti-vinicola argentina; Assumptos commerciaes argentino-portuguezes; Pauta argentina; Usos commerciaes; Registo de marcas; Demonstração pratica dos direitos; Importadores e representantes; Condições de venda; Remessa de documentos; Negocios em conta corrente; Commissões; Consignação; Agencias de informes; Bancos; Moedas, pesos e medidas; Viajantes de commercio; A publicidade em Buenos-Ayres; Mappas.

Pela parte que nos toca, da nossa industria dos vinhos, vê-se que as especies mais procuradas são Porto, Madeira e Collares. O consumo do Porto está na Republica Argentina muito generalizado, servindo-se vulgarmente em anniversarios, banquetes, festas de familia, reuniões intimas, baptizados, etc.

Com relação ao registo de marcas, diz o auctor, e isto é importante ser aqui conhecido: «Quando se pretenda propagar e acreditar na Republica Argentina qualquer marca, é indispensavel effectuar muito antes o negocio. A usurpação das marcas estrangeiras está florescendo n'aquelle paiz e dando logar a muitos inconvenientes.

«Quando um negociante argentino pouco escrupulosamente se appropriar de uma marca estrangeira e a regista a seu favor, immediatamente adquire o direito exclusivo de usá-la, podendo perseguir judicialmente o legitimo proprietario por imitação ou contrafacção da referida marca».

E conta este caso: «Ultimamente, uma grande marca franceza—o *Alcool de Menthe X*...—realizou uma importante publicidade na Republica Argentina. Essa publicidade produziu resultados e as encomendas affluíram. Embarcou-se a primeira remessa... Pois o carregamento foi apprehendido na alfandega, por usurpação de uma marca registada!»

Assim como o opusculo de que nos occupamos traz este ensinamento para os nossos commerciantes e indus-

triaes, assim traz muitos outros dados uteis de conhecer por quem queira fazer ideia do que seja esse florescentissimo paiz da Prata.

Agradecemos pois ao auctor a offerta do seu valioso trabalho, que muito o honra, bem como á *Real Companhia Vinicola do Norte de Portugal*, cujo delegado na Argentina foi o Sr. Raul de Caldevilla.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 7 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central Lisboa (Rocio) perante a Commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geral (edifício da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Venda de Privilegios

Charles Algernon Parsons, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos seguintes privilegios de invenção:

Patente N.º 4.094, para «aperfeiçoamentos em condensadores que trabalhem em combinação com bombas de ar»;

Patente N.º 5.009, para «aperfeiçoamentos emapparelhos de commandar valvulas»; e

Patente N.º 5.026, para «aperfeiçoamentos na producção de alto vacuo e no resfriamento pela evaporação».

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

ANIMATOGRAPHOS

Olympia.—O mais distincto cinema da capital. Sessões todas as noites. — *Soirées* da moda ás segundas-feiras. — *Matinées* cinematographicas desde as 15 horas (3 da tarde), todos os dias—com valiosos brindes e os mais escolhidos programmas de *films*, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicas pelo sexteto d'este Salão.

Tindade.—Cinematographo:—O mais vasto salão, de Lisboa. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*, com fitas escolhidas e das melhores marcas.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

3.º Aditamento

— A —

CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovado por despacho ministerial de 3 de Abril de 1914)

A partir de 25 de Abril de 1914, a classificação geral de mercadorias é modificada como se segue:

Designação das mercadorias	Classes da tarifa geral	Números das tarifas especiais internas applicáveis	Carga minima dos vagões completos toneladas
Louça de barro ordinária	I	8	8
» » » não designada . . .	I	8	1
» » » biscuit	I	8	1
» » grés	I	8	1
» » pó de pedra (faiança) . . .	I	8	1
» » porcelana	I	8	1

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1914.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

11.^a Ampliação à Tarifa Especial Interna n.º 8 (PEQUENA VELOCIDADE)

Aprovada por despacho ministerial de 3 de Abril de 1914 -- Em vigor desde 25 de Abril de 1914

O § 2.º, Preços especiais desta tarifa, é aumentado como se segue:

VIII

Expedições de qualquer estação, para as além de S. Marcos.

L) Louça de barro, biscuit, grés, pó de pedra (faiança) e de porcelana. — Mínimo de expedição: 1:000 quilogramas ou pagando como tal.

POR TONELADA

Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos
Até 250.	5\$25	276 a 280	5\$88	306 a 310	6\$51	336 a 340	7\$14	366 a 370.	7\$77
251 a 255.	5\$36	281 » 285	5\$99	311 » 315	6\$62	341 » 345	7\$25	371 » 375.	7\$88
256 » 260.	5\$46	286 » 290	6\$09	316 » 320	6\$72	346 » 350	7\$35	376 » 380	7\$98
261 » 265.	5\$57	291 » 295	6\$20	321 » 325	6\$83	351 » 355	7\$46	381 » 385.	8\$09
266 » 270.	5\$67	296 » 300	6\$30	326 » 330	6\$93	356 » 360	7\$56	386 » 390.	8\$19
271 » 275.	5\$78	301 » 305	6\$41	331 » 335	7\$04	361 » 365	7\$67	391 » 395.	8\$30
De 396 quilómetros em diante.....								8\$40	

Em tudo que não seja contrário ao que o presente aviso dispõe, ficam em vigor as condições da respectiva tarifa especial.

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1914.

B n.º 268

Exp. n.º 1408

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

2.º ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL P. H. N.º 2

PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 17 da Companhia de Salamanca á Fronteira)

Aprovada por despacho ministerial de 23 de março de 1914

EM VIGOR DESDE 1 DE MAIO DE 1914

Bonificação concedida aos expedidores de farinhas da linha de S. F. P.
para a Galiza, em transito por Portugal

A Administração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro concede dentro da sua linha e para o seu percurso—Barca de Alva a Valença:

0\$0015	por tonelada e quilometro para as procedencias de Salamanca
0\$001	» » » » » » » » Quejigal
0\$0005	» » » » » » » » Fuentes de San-Esteban

Tem direito a esta bonificação todo o expedidor que transportar um minimo de 100 vagões por procedencia, durante 12 meses consecutivos.

O expedidor que tiver direito á bonificação concedida por este aditamento poderá solicitar da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro o pagamento da importancia que lhe corresponder, devendo, porém, fazer o respectivo pedido no praso de seis meses, a contar da data da ultima expedição e instruil-o com uma relação da qual conste o numero, data, peso, porte, procedencia e destino de cada expedição.

O presente anula o AVISO AO PUBLICO T. 660, de 1 de Junho de 1912.

Porto, 28 de fevereiro de 1914.

O Engenheiro Director

F. de Figueiredo e Silva

Exp. T. n.º 660

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

TARIFA ESPECIAL TEMPORARIA N.º 7 BIS — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação desde 4 de Maio de 1914

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

§ 1.º

EXCURSÕES NAS LINHAS SUBURBANAS DE LISBOA E PORTO

Durante os meses de Maio a Outubro (inclusivé)

PREÇOS DOS BILHETES ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

(Não incluídos os impostos de selo e de assistência)

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

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

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

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

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

Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos				Escudos			
Granja	\$48	\$32	\$16	Avanca	\$102	\$68	\$34
Espinbo	\$54	\$36	\$18	Estarreja	\$114	\$76	\$38
Esmoriz	\$66	\$44	\$22	Canellas	\$120	\$80	\$40
Ovar	\$90	\$60	\$30	Cacia	\$126	\$82	\$42
Vallega	\$96	\$64	\$32	Aveiro	\$138	\$92	\$46

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS BILHETES DO § 1.º

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

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

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

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

§ 2.º

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

Durante os meses de Julho a Outubro (inclusivé)

PREÇOS DOS BILHETES ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

(Não incluídos os impostos de selo e de assistência)

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

Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos				Escudos			
Carregado	396	372	352	Mafra	396	374	354
Azambuja	4320	392	366	Torres Vedras	4362	4326	390
Sant'Anna	4360	4324	388	Caldas	2560	2502	4346
Santarem	4394	4352	4308	S. Martinho	2590	2524	4360
Torres Novas	2560	2502	4346	Cella	3510	2540	4372
Paialvo	3506	2538	4370	Vallado	3522	2550	4378
Coimbra	4394	3584	2574	Leiria	3560	2580	2500
Luzo-Bussaco (a)	5350	4328	3506	Figueira (via Alfarellos)	4396	3588	2576
Mogofores	5352	4328	3506				
Espinbo	7306	5350	3592				
Granja	7314	5356	3596				

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

Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Destinos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos				Escudos			
Mogofores	2520	4372	4322	Vallado	5300	3588	2578
Luzo-Bussaco (a)	2578	2518	4356	Cella	5310	3598	2582
Coimbra	2590	2524	4360	Caldas	5360	4332	3510
Paialvo	4370	3566	2562	Torres Vedras	6346	5502	3558
Figueira	3584	2598	2514				

(a) Participe da Companhia da Beira Alta: 328 em 1.ª classe, 322 em 2.ª classe e 316 em 3.ª classe.

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS BILHETES DO § 2.º

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

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

2.ª — **Comboios** — Estes bilhetes são válidos para todos os comboios ordinarios de serviço publico (os que normalmente transportam passageiros das tres classes). Os bilhetes de 1.ª e de 2.ª classe, compreendendo percursos servidos pelos comboios rapidos de longo curso, podem tambem ser utilizados nêstes comboios mediante pagamento da sobretaxa de escudos \$10 em 1.ª classe ou \$05 em 2.ª classe, por passageiro e por cada fracção indivisivel de 50 quilometros de percurso.

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

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

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

CONDIÇÕES GERAIS

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

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

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

3.ª — Não se concede transporte gratuito de bagagem registada.

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

Lisboa, 22 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exp. 809

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Publico

7.º ADITAMENTO

CLASSIFICAÇÃO GERAL — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Maio de 1914 a Classificação Geral, em vigor desde 20 de Janeiro de 1912, é modificada como segue:

Rubricas a eliminar	Classes da tarifa geral	Numero das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos Toneladas	Rubricas a incluir	Classes da tarifa geral	Numero das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos Toneladas
Banheiras (tinhas) de pedra	I	-	-	-	Banheiras (tinhas) de pedra	I	7	40	-
					Banheiras (tinhas) de cimento armado	I	7	40	-
Tinhas de banho, de pedra	I	-	-	-	Tinhas de banho, de pedra.	I	7	40	-
					Tinhas de banho, de cimento armado	I	7	40	-

Lisboa, 22 de Abril de 1914.

Lisboa, 20 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.326

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 861

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

Aviso ao Publico

2.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 25 do corrente é ampliado o preço de **2\$87 por tonelada** da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade, correspondente ás mercadorias da 1.ª série, de Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata para Vendas Novas ou vice-versa, ás remessas de **louça de barro não designada, louça de pó de pedra (faiança) e louça de porcelana** procedentes da estação de **Sacavem** e destinadas á de **Vendas Novas (local ou transito), ou vice-versa.**

Ficam em tudo o mais em vigôr as condições da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade, em applicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 20 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.325

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.º 873

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Publico**3.º ADITAMENTO****TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7—PEQUENA VELOCIDADE**

A partir de 1 de Maio de 1914 a Classificação da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade é aditada como segue:

Rubricas novas	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Banheiras (tinas) de cimento armado	6	1.ª	—
Banheiras (tinas) de pedra.....	6	1.ª	—
Tinas de banho, de cimento armado	6	1.ª	—
Tinas de banho, de pedra	6	1.ª	—

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 7 de pequena velocidade, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 22 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.327

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 873

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

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

Aviso ao Publico

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

TRANSPORTES

DE

FELDSPATO BRITADO OU EM BRUTO**DE MANGUALDE PARA SACAVEM**

A partir de 25 de Abril de 1914 as remessas de **feldspato** britado ou em bruto que se effectuarem da estação de **Mangualde** para a de **Sacavem** ao abrigo da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, por expedições de vagão completo de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal, serão taxadas aos preços seguintes:

	Escudos
Companhia da Beira Alta	1\$04
Companhia Portuguesa	2\$36
Total	3\$40

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

Lisboa, 20 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.324

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 500

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Publico

3.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Maio de 1914 a Classificação da tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade é aditada como segue:

Rubricas novas	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos Toneladas	Preços especiaes
Banheiras (<i>tinas</i>) de cimento armado	6	2. ^a	—	—
Banheiras (<i>tinas</i>) de pedra	6	2. ^a	—	—
Tinas de banho, de cimento armado	6	2. ^a	—	—
Tinas de banho, de pedra	6	2. ^a	—	—

Ficam em tudo o mais em vigôr as condições da tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade, em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 22 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.328

Exploração—Serviço do Trafego

Expediente 886

950 exemplares