

Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério 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

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

Proprietário-diretor

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

António Carrasco Bossa

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

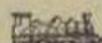
COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Maio de 1914

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

VIAGENS CIRCULATORIAS

Vide noticia importante, pagina 136



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

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

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



SUMMARIO

Páginas

Tentativa de «sabotagem» financeira, por J. Fernando de Sousa.....	129
Alguns livros, por Mello de Mattos.....	131
Parte Oficial. — Ministério do Fomento: Portarias pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas.....	132
Ligações internacionais 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 portuguesa e estrangeiras.....	141
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	141
Linhos Portuguezas. — Evora a Ponte de Sôr. — Payalvo a Thomar. — Penafiel a Lixa. — Evora a Reguengos.....	142
Linhos estrangeiras. — França. — Suíça.....	142
Passagens de nível.....	142
Transporte de material de via reduzida pela via normal.....	142
Telephone a 5.000 kilómetros.....	142
Publicações recebidas.....	143
Arrematações.....	143
Agenda do Viajante.....	144
Horário dos comboios.....	144



Tentativa de “sabotagem” financeira

Publicação puramente profissional, mantém-se a *Gazeta* estranha à política, e seria eu o último dos seus redactores a tentar transviá-la da estrada real da imparcialidade técnica por ella trilhada.

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

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

Aparte ligeiras modificações, que não afectaram a essência do sistema, atravessou essa lei incolume o período

relativamente largo de quasi 15 anos, inspirando-se n'ela a organização de muitos outros serviços públicos.

A suria reformadora respeitou-a, porque a abundância dos fructos accusava a excellencia da arvore, e também porque à Administração dos caminhos de ferro do Estado presidia um homem público altamente considerado, que tomou a peito a sua missão e se opporia às velleidades de reformas injustificaveis.

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

Sobreveiu a transformação política de 5 de outubro. As assembleias que teem legislado desde então teem-se ocupado frequentes vezes de caminhos de ferro a instâncias dos interessados, conforme as circunstâncias da occasião e portanto sem plano. Dos 8 ministros do Fomento que se teem sucedido em tres annos e meio, o que dá a media de cinco meses 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 circunstâncias e foi apenas a manifestação da velocidade anteriormente adquirida.

Fez-se a lei das linhas do Alto-Minho a instâncias 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 empréstimo 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 instâncias da localidade.

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

A que auctorizou o empréstimo de 4.300 contos para a construção de diversas linhas deve-se às 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 propôz 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 à 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 à 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 alvitradadas pela grande comissão de 1898, as receitas fóra do tráfego; os excessos de receita liquida do tráfego sobre a quantia fixa de 750 contos; o aumento 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 acessórias, taes como o subsidio da navegação para o Algarve.

Da discussão parlamentar saiu a lei modificada no que respeita a receitas de impostos e garantias de juros. O ministro da Fazenda, Conselheiro Espergueira, 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 aumentos 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 tráfego; sob o n.º 2.º os aumentos de receita liquida; sob o n.º 3.º os aumentos de impostos do Minho e Douro; sob o n.º 4.º os aumentos 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 constituído 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 salgadiços ou contiguos a estradas; sob o n.º 8.º os juros de depósitos de receitas; sob o n.º 9.º subsidio de corporações; sob o n.º 10.º depósitos de garantia de contractos sobre caminhos de ferro e que haja de reverter para o Estado; sob o n.º 11.º os subsídios extraordinários 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 importância e é razoável 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 veiu já engalanado com um *superavit*, ao qual sucedeu 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 acometeu não inhibe a reversão das receitas do n.º 4 para o fundo especial, pois a lei refere-se ao equilíbrio, não nas contas, mas no orçamento ordinario, condicional que se deu.

Portanto o fundo especial tem que receber do Thesouro os aumentos 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, suprimindo para o futuro a condicional.

Art. 4.º — A partir de 1 de julho de 1914 tornar-se-ão efectivas 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, dispensável, 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 efectiva 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 três annos applicação marcada por lei, do que teem sido inviavelmente desviados, pois até hoje não se cumpriu esse preceito.

A revogação do n.º 4.º da base 3.ª não importa a desse 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 efectiva, 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.

Coin 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 à tóta 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 peior 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».

Ninguem melhor do que o Sr. Paul Choffat podia emprehender 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 patriotica, 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 notícias 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 algons 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 obtem empregos do Estado e o quarto trata dos estabelecimentos de instrucção.

Divagante como tem sido a orientação, se é que assim se pôde 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 servilhavam, as vaidades irritavam-se, as incompetencias impunham-se, as más vontades predominavam e como resultado final tudo fracassava, como se vê

da passagem seguinte: «N'esta 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 esperança, aconselhavam-se com o primeiro intromettido que apparecia, sem comprehenderem que um homem, embora muito intelligente, não é apto para tudo.»⁽²⁾

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 concorrentes a jazigos mineiros, e pena é que, subordinando-se ao plano de antemão traçado, apenas muito ao de leve se resira aos trabalhos mineiros, metallurgicos e geologicos que Eschwege effectuou durante os doze annos em que residiu no Brasil.

No entanto 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 conjunto 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 registar sem sahir ainda de assumptos geologicos, é o que se intitula «apontamentos sobre a organização dos serviços geologicos», onde em cinco capitulos se condensam notícias 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 albuseiras, estudos das aguas thermaes e sua zona de protecção sob o ponto de vista hygienico, isto álem da intervenção nos grandes trabalhos de viação, tales como canaes, caminhos de ferro, tunneis, etc.

Em paizes onde se impõe, como em Portugal, que o technico tudo conheça e nunca erre, não vem fóra de propósito, observar que as empresas ferro-riarias da Alemanha depois de sofrerem consideraveis prejuizos nas suas explorações, entenderam dever recorrer aos conhecimentos dos geologos, em presença 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.

torna mesmo necessário deslocar as linhas, podem evitarse quando os traçados se fundem em previas investigações geológicas.»

Ha tambem um caso de recurso aos conhecimentos dos geólogos que merece ser apontado. E' o que se refere á collocação dos cabos submarinos e subterrâneos, não só em referência á dureza das rochas, mas a complicações devidas á chimica geológica, taes como: mudança do volume dos terrenos pela crystallização e pela infiltração das águas, produção de ácidos livres como o sulphúrico 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 importância das cartas geológicas, na agricultura, na exploração mineira, na lavoura de pedreiras, dando-se aos termos «jazigos utilizáveis» uma extensão que até agora não tinham, por isso que comprehendem não só os minérios, mas as rochas uteis, o cascalho, saibro, areia, argilla, materiaes de construção, etc.

A orientação para a geologia prática é de tal ordem que o erudito compilador d'estas notícias, o Sr. professor Choffat, allude ao serviço geológico argentino, mexicano, chileno e uruguiano e n'uma outra nota refere que tem havido annos em que os geólogos que acabaram de concluir o curso nas universidades suíças não chegam para os pedidos que fazem as empresas particulares especialmente das possessões hollandezas e inglezas, da Russia e de outros países: «Os altos salários que lhes são oferecidos, 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 dúvida de todos os leitores da *Gazeta* a lucida exposição da secção de geologia de aquela Sociedade, dispensamo-nos de referir a notícia sobre as organizações geológicas, acerca dos subsídios estaduais e da sua captação e das escalas dos mapas gerais, em que Portugal faz menos boa figura, pois que, ao passo que a Baviera e a Suíça os publicam em escalas de 1/10000, a carta geológica portuguesa ainda está na escala de 1/500.000 e não figura em mapas regionais.

Não devemos deixar de referir no entanto o que diz aquela nota a propósito da Suíça, só pelo facto de que nunca se perde almoço a repetir coisas uteis. N'esta república modelar, encontra-se além dos mapas nas escalas de 1/500.000, 1/250.000 e 1/100.000 que todos representam a totalidade do país, 60 folhas de mapas regionais nas escalas de um para vinte e cinco mil e cincuenta mil, 55 grossos volumes de descrições geológicas, 4 grossos volumes de geologia aplicada e 10 cadernos de explicações resumidas dos mapas.

Não admira que, na posse de um tão precioso pecúlio oficial, 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 geólogos de nome universal, Carlos Ribeiro e Nery Delgado, país variadíssimo na sua constituição geológica, onde Saporta, Loriol, Paul Choffat e alguns outros acharam subsídios preciosos em ramos diversos da geologia, oferece 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 opúsculo uma tradução da memória publicada pelo director do Instituto Geológico da Hungria, Sr. de Loczy, que percorreu, em missão de estudo, os países europeus com excepção das penínsulas balcanica e ibérica.

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

científico e melhor o confirma a tabela dos serviços geológicos europeus publicada pelo Sr. L. de Loczy e reproduzida em capítulo especial n'esta obra.

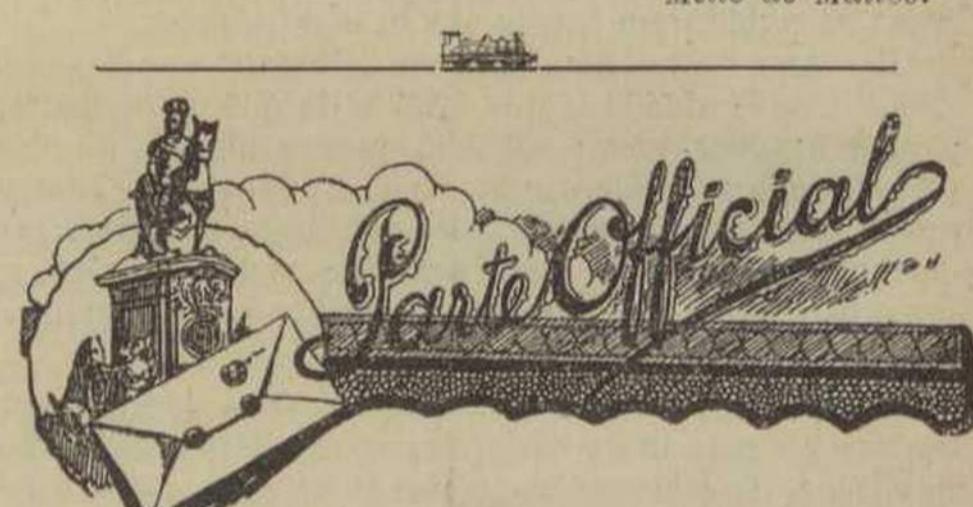
De facto, a Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia e Rússia, Inglaterra, Noruega, Suécia e Suíça empregam nos serviços geológicos pessoal científico; engenheiros, apenas a Bulgária, a França, a Itália e Portugal; e os outros países europeus, com excepção da Holanda, em que se não designa, engenheiros e geólogos, e para estes, a avaliar pelas habilitações exigidas na Alemanha, e que largamente se expõem n'um último capítulo de esta obra, não deve ser fácil o recrutamento n'aquelas condições em países que não tenham uma intensa cultura científica.

Alem de habitações científicas que se provam não só pela frequência escolar mas pela produção de trabalhos científicos, estão os candidatos sujeitos a um tirocínio de dois annos em que hão de provar a sua capacidade intelectual e robustez física, e depois d'este lapso de tempo, que também constitue uma prova eliminatória, ficam considerados como opositores à espera de vaga de geólogo supra-numerário.

Ha n'este severo recrutamento dos geólogos alemães uma seleção em favor dos que estão bem possuídos do amor da ciência e que lhe sacrificam o melhor das suas canseiras e não dispersam o seu tempo em ocupações variadas.

Também por isso de lá se não escreve como o faz o parecer da secção geológica da Sociedade de Geographia «Não temos geólogos práticos a não ser no serviço geológico da metrópole, 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 ano.

Paços do Governo da República, em 15 de Abril de 1914. = Aquiles Gonçalves.

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano 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 líquido neste semestre, devendo esta liquidação considerar-se provisória e liquidar-se definitivamente no segundo semestre do actual ano económico.

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

Ligações internacionaes do Porto

Acha-se há tres annos na tela da discussão a ligação directa do Porto com os novos rápidos Lisboa-Paris por meio de comboios, que, substituindo o actual rápido Porto-Medina, vão pela Barca de Álva 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 frequentaçāo das nossas praias e estâncias de águas do Norte, poupando os excursionistas aos terríveis 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 vigilância da via, tanto mais que receava não o ver aproveitado pelo trânsito interno, que aprecia mais outras ligações, e atribuia exigas proporções ao internacional.

Apesar d'essas apprehensões, chegou por duas vezes a estar resolvida em princípio a nova ligação, posta em seguida de parte pelas razões que apontámos e que não nos parecem assas ponderosas para se opporem a uma experiência justificável, 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 rápido, que a onera sem vantagem e a obriga a um verdadeiro absurdo d'exploração.

Foi ultimamente formada no Porto uma comissão representante dos interesses da cidade, para estudar o assunto de colaboração com as direcções dos dois caminhos de ferro.

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

Com a devida vénia 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 rápido 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 distinto director de S.-F.-P. consiga dissipar prevenções e fazer triunfar a solução mais conveniente para o incremento das relações internacionaes 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 convém.

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

Vem de longe as tentativas para dar ao Porto ligações commo das 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 Onoro e Salamanca, recebendo em Fuentes San-Esteban o correio do Porto por Barca.

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

Foi só em 1904 e não por iniciativa d'esta companhia, como afirmou erradamente o Sr. Chefe de Movimento do M.-D., na conferência realizada no edifício 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 propôz a esta companhia a criação d'um novo comboio, que partia 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 aprovado 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 experiência feita durante estes ultimos dez annos.

O grande desenvolvimento das Repúblicas Sul-Americanas e das colônias de África, creou uma corrente de turismo, de tal modo intensa, que tem levado todos os países a pôr em prática os melhores meios, conducentes a canalizá-las através dos seus territórios, oferecendo-lhe a condução mais rápida 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 tráfico Franco-Hispano-Portuguez, a preocupar-se com a maneira mais conveniente para canalizar este tráfico pela suas linhas, tanto mais que as estatísticas organizadas accusam um movimento de cerca de 90.000 passageiros, que anualmente 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 marítima, depois de tantos dias passados no mar, reconheceu-se que só desembarcavam aquelles cujos meios de fortuna lhes permitiam tomar o *Sud-Express*, que com comodidade e rapidez os transportava a Paris.

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

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

Creou-se, portanto, como já se tinha feito com o *Sud-Express*, uma *derivação portugueza* da outra ligação rápida 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 conferências semestraes entre as sete companhias interessadas no tráfico Lisboa-Paris, se avançava nos accordos para o estabelecimento do novo serviço, chamava a atenção da Administração do M.-D. para a conveniencia de aproveitar esta nova ligação para o seu rápido 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.^o 1 e 2 do Norte, ou para o *Sud-Express*, em caso pouco provável, principalmente para famílias, de terem logares disponíveis, ou então seguirem no correio, de marcha lenta, depois de uma demora até às 5,2 da manhã.

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

Alem d'estas vantagens, devemos contar com outras de grande interesse para as estâncias d'água de Pedras Salgadas, Víago, Entre-os-Rios e Gerez, pois ficavam ligadas com Hespanha por estes comboios.

Nas condições actuais não se pôde tentar este tráfico, 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. propôz o serviço Porto Medina, havia só duas ligações possíveis:

Os comboios correios n.º 1 e 2.

Os comboios *Sud-Express* n.º 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 atrelada áquela até Medina.

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

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

Os comboios correios n.º 1 e 2.

Os » rápidos n.º 5 e 6.

Os » *Sud-Express* n.º 7 e 8.

Subsistem as mesmas razões dificultando a ligação com os *Sud-Express*; parece portanto razoável, abstrahindo mesmo das considerações expostas, que tendo já asseguradas pelos correios as ligações actuais, se procurasse dar ao Porto as vantagens oferecidas pelos comboios novos n.º 3 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 carácter geral podemos ainda fazer, que muito interessam ao Porto e Leixões e que na actualidade constituem problemas que preoccupam seriamente todos aqueles que tem a seu cargo a direcção de companhias de caminhos de ferro e são chamados a estudar estes assumtos de tráfico 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 atrair e canalizar o tráfico d'álem-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 Sarmento

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

Em tais condições o que o Porto deve exigir é a ligação com os rápidos 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 à Regoa ou mesmo até Barca d'Alva.



A subdivisão decimal do grau sexagesimal

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

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

A adopção do sistema decimal, partindo logo do grau, trará na prática grandíssimas vantagens, pela consequente simplificação de todos os cálculos geométricos applicáveis à astronomia e à navegação, etc., etc.

A subdivisão decimal do grau não é já propriamente uma novidade. Notava-se-lhe a falta há muito tempo, e precisamente para cálculos astronómicos; tanto que Bremer elaborou as suas taboas logarithmicas das fracções circulares, para graus e para centésimas do grau.

Em Italia, iniciou-se há alguns anos esta inovação, por proposta do engenheiro Sr. Salmoiraghi, director da fábrica *La Filotecnica*, de Milão.

O celebre astrónomo Schiaparelli, logo que teve conhecimento da proposta do Sr. Salmoiraghi, publicou na *Rivista Astronomica* de Turin, uma interessante carta que contém as seguintes linhas com referência a este assunto.

«A ideia de substituir na divisão da circunferência e na construção de taboas numéricas, o antigo grau babylonico, $\frac{1}{360}$ da circunferência, pelo grau francês, $\frac{1}{400}$, e conservando este nas sub-divisões o sistema decimal constante, merece o meu inteiro aplauso. 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 dispertem. Com o novo sistema, libertar-nos-hemos também de . e .».

Na propria astronomia se faz o mesmo: todos os cálculos sobre estrelas duplas se fazem em graus babylonicos e decimais do grau babylonico. As distâncias é que ainda se contam pelos antigos segundos sexagesimais, sendo fácil passar de um sistema para o outro. Fica só a dificuldade de poder harmonizar as unidades novas com a unidade de tempo.

Mas também n'este ultimo ponto se chegará ao cálculo decimal, mudando a unidade como faziam os Babylónios, os quaes, nos seus cálculos astronómicos, tinham por unidade de arco o grau sexagesimal, ou seja $\frac{1}{360}$ da circunferência, e por unidade de tempo $\frac{1}{360}$ do dia.

N'isto estavam mais avançados que os modernos. Porem, as subdivisões d'este grau temporal, que pela notação actual seriam 240° , 24° , $2^{\circ}4$ e $0^{\circ}24$ não favoreceriam por forma nenhuma a prática das observações».

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

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 tráfego assim o exigir poderá levar mais uma terceira carruagem.

Neste 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 era mais um comboio rapido entre Lisboa e Porto, o que é de grande vantagem para as duas cidades, como torna mais rápidas e convenientes as ligações do Porto com Paris, por Pampilhosa, onde os passageiros tem trasbordo, com pequena demora.

Quaisquer diligências para estabelecer uma ramificação do *Sud-Express* pela linha do Douro, serão portanto agora, mais que nunca, improficias.

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

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

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

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

O novo sistema assim constituido não implicaria nenhuma modifcação 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 apontamentos: «Adquirir-se-lhe-hia o habito a curto prazo, pelo que respeita á vida pratica; e, pelo que respeita á sciencia, conseguir-se-hia uma simplifcação 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 lícito esperar que se consiga assim um notabilissimo progresso.

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

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

2.º—Uma taboa de coordenadas x , y e z , com cinco decimales, 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 decimales».



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 construcção 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 entusiasmo pelo projecto apresentado ao parlamento, no dia 23, pelo deputado democratico, Sr. Albino Pimenta de Aguiar, para a construcção de um ramal de caminho de ferro de via larga entre a estação ferroviaria de Loulé e a aldeia de S. Braz de Alportel.

É 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 condução á capital do districto, dos productes 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 matemáticos da mesma e defensor estremo 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 emprehendido á tóa!

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

Nessa 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 necessário para a construcção.

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 fóra, 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 annuas, sem compensação sufficiente.

O onus seria relativamente grande para a Administração, por ter que dar correspondencia a todos os comboios, pôdendo-se calcular em 6:000\$000 reis annuas, 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 solicitara a mesma Camara a construcção 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, fóra indeferido.

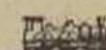
As circumstancias são hoje as mesmas que em 1910.

Simplesmente 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 construída 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 construcção de um ramal de via larga, sem trafego sufficiente para remunerar o capital necessário.



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'aquelle capital emprehendimento.

Mais uma vez fazemos votos por que se não ponha de parte a expropriação immediata de todos os terrenos precisos para a execucão 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 aceitação 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 assig-nantes, bilhetes circulatorios **em toda a Penin-sula.**

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

Por agora, e desde os primeiros dias d'este mez, tere-mos 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 bi-lhetes do itinerario K. 1.^a classe 17,00; 2.^a 12,80 pe-setas.

Os preços d'estes bilhetes serão cobrados em pese-tas ao cambio do dia, sem comissão 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 inter-medias não offereçam interesse para o viajante de re-creio, tem, todavia, a faculdade de paragem em transito; 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 apro-veitar-se dos bilhetes d'esta tarifa deve sem duvida ac-olher o seu reaparecimento com verdadeiro aplauso.

Para alguns dos nossos leitores que ainda não conheçam 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...	558	542	530
Lisboa-Rocio a Cintra e volta.....	562	544	530
Campanhã ou Gaia a Aveiro e volta.	1546	596	548
Lisboa a Figueira e volta	5501	3592	2592
» » Bussaco e volta.....	5555	4536	3512
» » Caldas e volta.....	2565	2506	1550
Campanhã ou Gaia a Coimbra e volta	2595	2532	1540

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 contudo 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 locaes usualmente chamadas dos tramways.

Para excursões de maior trajecto fóra das linhas sub-urbanas, 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 per-mitte chegar ao destino do bilhete no proprio domingo ou feriado. A' volta podem ser utilizados na estação d'ori-gem das viagens de regresso no proprio domingo ou fe-riado e ainda até as 12 horas do dia seguinte.

Estes bilhetes são validos para todos os comboios or-dinarios, dando os de 1.^a e 2.^a classe entradas nos rapi-dos de longo curso mediante o pagamento das sobretaxas de 510 em 1.^a e 505 em 2.^a classe, por passageiro e fração 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, Valençá, Regoa, Braga, Penafiel, Amarante, Villa Real, Pedras Sal-gadas e Vidago, ou vice-versa.

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

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Barcelos.....	1514	584	562
Vianna	1578	1538	596
Ancora	1510	1562	1516
Caminha	2526	1574	1524
Valençá	2574	2514	1552
Braga	1522	592	566
Penafiel	590	570	550
Amarante	1555	1526	582
Regoa.....	2522	1570	1521
Villa Real.....	2572	2526	1550
Pedras Salgadas.....	3544	2598	1590
Vidago.....	3574	3527	2506

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 da 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'is-so, e especialmente desde que a primavera se dignou appa-recer com todo o seu esplendor, tem sido importantissima.

Não será mal 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 18530 em 1.^a classe, 12596 em 2.^a e 8566 em 3.^a para as procedencias de Lisboa e En-troncamento; e de 21536 em 1.^a, 14596 em 2.^a e 10516 em 3.^a para a do Porto.

E aproveitar agora que o tempo não pode estar me-lhor 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 à 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, incluido 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; Assunção e Santa Eulalia, 1.^a classe 5\$3 e 2.^a 5\$3.

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 ocupação de logares de luxo ou do Sud-Express.

E' permittida tambem a mudança de classe mediante o pagamento de metade da diferença 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 concorrença.

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 5\$94, 3.^a 5\$66; Valle de Santarem, 2.^a 5\$22, 3.^a 5\$14; Torres Novas, 2.^a 5\$62, 3.^a 5\$46; Abrantes, 2.^a 1\$18, 3.^a 5\$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 5\$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 diferença entre os dois preços, e para a primeira classe pagando o que corresponda por tarifa geral deduzida metade do custo do bilhete de que for 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, efectuando-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 realiza 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 áleas 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 quais 1.400.000 para Buenos-Aires. O commercio exterior (para os onze primeiros meses) ultrapassou 400 milhões de escudos na importação e 450 milhões na exportação.

A extenção dos caminhos de ferro em exploração é de 31 574 kilometros, dos quais 5.360 pertencentes a linhas do Estado; as receitas foram, em geral, inferiores ás de 1912, sobretudo no primeiro semestre; fôra inaugurado, no ultimo outono, 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 província de Buenos-Aires, que lhes viriam a fazer grande concorrença.

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 recem vindos foram Hespanhóes, vindo a seguir os Italianos, os Russos e os Turcos; Francezes contam-se sómente 4.170, quasi outros tantos Alemães (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 Santarem, por decreto de 30 de agosto de 1852 passaram os negócios de obras públicas, juntamente com os do comércio e os da indústria, a formar uma nova secretaria de Estado, cuja pasta foi confiada a Fontes Pereira de Melo, 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 notícias relativas a esta nova linha ferrea, continuaremos a tratar da que já estava concedida entre a capital e Santarem.

Haily 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 também os seus sócios Barry, Thomaz Rumball, que era engenheiro e que foi incumbido de fazer o projecto do caminho de ferro, e, além destes, 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 vários documentos complementares, o projecto de estatutos da Companhia e propostas das alterações que os concessionários julgavam dever ser conveniente introduzir em algumas cláusulas d'aquelle programma, quando se assignasse o contrato definitivo.

O conselho de obras públicas, examinando essas propostas, reconheceu que algumas poderiam ser aceitas 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 pro-eitos, 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 quilometro, o que tinha a vantagem de evitar uma fiscalização constante e minuciosa na escripturação da Companhia e que forçosamente daria lugar a inumeros conflitos. Nas circunstâncias financeiras do paiz não era natural que o Estado pudesse 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 cláusula 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 concessionários 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 aceitaram 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 também 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 construído todo para duas vias, que se eliminasse a cedencia gratuita por parte do Estado dos terrenos que lhe pertencessem, e que a linha ocupasse, 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 portugueses fosse reservado

não $\frac{1}{4}$ mas $\frac{1}{3}$ do capital da sociedade e que no contrato definitivo ficasse claramente expresso que para todos os efeitos d'ele os concessionários seriam considerados Portugueses.

Assentes por esta forma as bases para o contrato, passou o conselho de obras públicas 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 Ávila, de irem ao terreno estudar o projecto.

O engenheiro Rumball tomava para ponto de partida as imediações do largo do Intendente, e, fazendo descrever à linha uma larga curva em volta da cidade, aproximava-se do rio só perto de Chellas, para d'ahi em deante acompanhar a margem até às proximidades de Santarem. Para o serviço marítimo e fluvial estabelecia um ramal, que, separando-se pouco adeante 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 também um pequeno ramal para o serviço privativo da então villa de Santarem.

O conselho de obras públicas foi de parecer que o projecto devia ser aprovado, 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 indispensáveis para pôr a linha ao abrigo das cheias, e ainda para facilitar a continuação de Santarem 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 quilometro, de acordo com o custo medio dos caminhos de ferro belgas.

O governo, conformando-se com estes processos, assim o participou a Hislop, que se comprometeu, em seu nome e no da Companhia, a modificar o ultimo lance no sentido indicado, e que mandou logo estudar uma variante no projecto de Rumball para a saída 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 paralelamente ao rio até aos Olivaes, ligando-se pouco adeante com a parte do projecto de Rumball, que tinha sido aprovada.

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

N'esta altura (janeiro de 1853) Hislop foi a Londres para completar a subscrição do capital da sociedade, que lôra fixado em 3:600 contos, e para completar o deposito exigido pelo programma para a assinatura do contrato 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 únicos concessionários 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 aceitou essas letras como complemento do deposito, com a condição de, no caso de não serem pontualmente pagas, ficar nullo o contrato 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 produziriam qualquer efecto os direitos e obrigações estipulados no contracto enquanto este não fosse aprovado por uma lei.

Entretanto o conselho de obras publicas examinava o projecto da variante a que nos referimos anteriormente, e julgava-o aceitável 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 oppuseram 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 ceremonia oficial realizou-se, efectivamente, e as obras principiaram; mas, apesar da muita energia de Fontes e de elle auxiliar quanto possível 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 pôde 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 atenção 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 oposição á referida casa.

Neste ultimo grupo tem-se, porém, manifestado varias dissensões, verificando-se que diversos dos seus membros estão empregando esforços para obterem isoladamente a reparação aos prejuizos collectivamente sofridos.

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, acrescenta o *Financial News*, se todos os interessados se unissem para a adopção de uma politica commun que visasse a restrição de despesas, a resolver as varias diligencias existentes e a sollicitar a influencia da casa Rotschild para se chegar a um acordo 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 pôde ser posta em duvida, estão de acordo quanto ao reconhecimento de que uma serie de representações combinadas, com o appoio da casa Rotschild, evitariam efficazmente a enorme serie de dificuldades que se tem 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 efeitos visados por sua criação sómente quando ha uma circulação monetaria proporcional ás necessidades correntes. A aggravação da crise veiu permitir que as leis economicas rehouvessem o seu imperio.

O Sr. Lescurre estuda as causas determinantes da actual situação, referindo-se á diferença 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 elles 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 conseguinte, 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, emitidos 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 compromettido pelas fallencias e suspensões de pagamento na Argentina em 1913 atinge 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 sugerem a possibilidade de se effectuarem alguns embolsos á Europa.

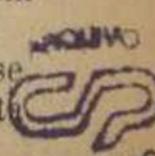
O *Financial Times* ao mesmo tempo que dizia que, enquanto o *stock* de titulos federaes sofre sensivel baixa na sua cotação, os do Estado de S. Paulo de 5% mantem-se de 99 e 98 1/2, quinze pontos superiores aos do *stock* federal.

Ultimamente o *Financial Times* mostrava-se surpreso com a baixa exagerada dos titulos da S. Paulo Electric Company, cujos *bonds*, emitidos a 95, cahiram a 85. As garantias concedidas pela Brasiliæ 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 occasões 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 accções, 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 accções ao portador deverá ser feito, conforme preceitua o artigo 39.º, quinze dias antes da reunião:

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

Esta reunião tem por fim:

- a) — Apresentação do Balanço e Contas do Exercicio de 1913.
- b) — Discussão e votação do Relatorio do Conselho d'Administração sobre o mesmo exercicio 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 efectivos e dois supplentes para o Conselho Fiscal.

As procurações dos Accionistas, residentes em Portugal, devem 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 accção, livre de imposto de rendimento.

O pagamento verifica-se na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 4.º, na Agencia do Porto, casa bancaria dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Allianca.

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de Abril de 1914.

Pas de nouvelles, bonnes nouvelles, diz o rifão frances, mas entre nós a falta de notícias 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 ocupam, 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 Alemanha!

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

«Queixumes não faltam, queixumes que partem do commercio, da industria e da agricultura e que denotam haver dificuldades 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 económica do paiz, fornecendo ao mesmo tempo uma explicação plausivel a factos constantes que não pôdem 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 funcções de credito, com a paralyzação das operaçoes commerciaes e com a apathia que em geral se nota na produçao 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 económica do nosso povo essencialmente difícil. *

Companhia de Seguros «A Lusitana». — Realizou-se em 28 a assembleia annual, que apreciou o relatorio 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 relatorio annual, findo em 31 de marzo proximo passado, com a situação da Companhia, e chamando a atenção 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 supplementar já distribuido, 82:500\$.

Effectuou-se no dia 25 o sorteio das obrigações 3% 1905 (sopeirinhas) sendo os seguintes numeros os principalmente sorteados: 435.345, 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\$.

Accções 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.

Accções 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 Zambezia 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 5\$31,4 e 20.000 a 5\$31,3.

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

Tendo aberto no principio da quinzena a $45\frac{1}{16}$ - $44\frac{15}{16}$, encerraram-se hoje a $45\frac{3}{16}$ - $45\frac{1}{16}$.

Libras, 5\$290 comprador e 5\$310 vendedor.

Rio s/ Londres, 15 $\frac{27}{32}$, ou seja 15\$147 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	Em 30 de Abril	Em 15 de Abril	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	$45\frac{3}{16}$	$45\frac{1}{16}$	$45\frac{1}{8}$	45		
" 90 d/v.	$45\frac{9}{16}$	—	$45\frac{1}{2}$	—		
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 títulos	ABRIL												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	40,10	40,20	—	40,25	40,25	40,25	40,33	40,40	40,50	40,50	40,50	40,50	40,50
Dívida 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	40,15	—
" " 4% 1888, c/premios	—	—	—	21\$25	21\$25	—	57\$10	—	—	—	21\$25	21\$25	21\$25
" " 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	50\$40	50\$20	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios	9810	9810	9810	9810	9810	—	9810	9810	—	—	—	—	—
" " 5%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	80\$40	79\$40	—	—	—	—	—	—	80\$00	88\$80	88\$80	82\$50
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	88\$50	—	88\$50	—	—	—	—	89\$00	88\$80	89\$00	—
" " 4% 1912, ouro	—	—	88\$50	—	—	—	—	—	—	80\$00	88\$80	89\$00	—
externa 3% coupon 1.ª serie	67\$10	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	66\$90	66\$90	66\$90
3% 2.ª serie	—	—	69\$20	—	69\$10	69\$00	69\$30	—	—	—	66\$20	—	—
3% 3.ª serie	69\$00	—	69\$20	—	69\$10	69\$00	69\$30	—	—	—	69\$30	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	166\$90	—	—	—	—	—	—	—	167\$00	166\$80	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	100\$30	—	—	100\$00	99\$80	100\$20	100\$20	145\$16	145\$30	—	99\$80	99\$80	99\$70
Lisboa & Açores	—	168\$00	—	—	109\$00	—	109\$50	—	109\$50	—	—	109\$50	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	59\$00	59\$00	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	64\$50	64\$30	—	—	64\$50	—	—	—	—	64\$10	—	64\$30	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	54\$70	—	54\$70	—	54\$80	54\$90	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	86\$90	86\$90	—	—	—	—	86\$60	—	—	86\$70	86\$70	86\$70	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79\$50	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	67\$70	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	43\$00	43\$00	—	—	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	—	43\$30	43\$30	43\$30
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16\$45	16\$40	—	—	—	—	—	—	—	—	16\$10	16\$10	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	74\$00	—	—	74\$00	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	63\$80	—	—	—	64\$00	64\$00	63\$50	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%	—	—	—	75\$00	75\$00	—	71\$00	—	75\$50	—	—	—	—
5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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	62,20	62,20	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	24,70	—	—	—	—
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-Cáceres-Portugal	146	144	—	144	143	144	144	—	—	146	—	—	—
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	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	79 $\frac{1}{4}$	—	79 $\frac{1}{4}$	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					



Evora a Ponte de Sôr. — Foi apresentado no Parlamento um projecto auctorizando o Governo a dispender até 348 contos com a construcção 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 approvação do Governo os estudos do caminho de ferro de Payalvo a Thomar, auctorizado 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 construcção 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 construcção 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-publicas dirigiu uma circular ás compa- nhias de caminhos de ferro, convidando-as a adoptarem a iluminação electrica nos rapidos, attendendo a ter uma recente catastrofe demonstrado novamente que os choques de comboios produzem frequentemente incendios, pelo que se torna urgente evitar quanto possível a presença de matérias inflamáveis 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 aprovado o uso de nenhum material circulante illuminado a gaz e destinado a rapidos. A unica excepção será para o material destinado ao serviço internacional e que siga tambem por linhas estrangeiras.

Suissa

Da ultima estatística ferro-viaria suissa, que alcança a 1 de agosto de 1913, consta que a Republica Helvética 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 atinge 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 nível

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

«Ha na rede do Estado 6.365 passagens de nível; umas não offerecem perigo nenhum, outras, mais ou menos expostas ou visíveis 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 nível 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 cabine Saxby	170
3.º — Abertas e sem guarda.....	2.093
	6.365

As 3.157 passagens de nível existentes pelos fins de dezembro de 1912, e cujas cancellas são manobradas por guardas de posto fixo, ocuparam 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 conjunto, 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 pôde variar entre 600 a 1.000 millimetros.

A ponte assim construída 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 emmalhadas ás vias longitudinaes do *truck*. A travessa e as vigas ligam-se por meio de munhões.

O *truck* já em serviço pertence á estação de Mue- schenstein, 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 dificuldades: 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 havé-lo conseguido collocando bobinas Pupin intercaladas no circuito telephonico à distancia de 10 kilometros umas das outras, e o experimentou n'uma linha de 3.200 kilometros.

Já uma companhia norte-americana, conchedora 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 diâmetro, com as bobinas Pupin de 14 em 14 kilometros.

Em consequencia da diferença dos meridianos, que entre Nova-York e S. Francisco é de cerca de 48°, a diferença 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 dedicatoria do auctor, o Sr. Raul de Caldevilla, um folheto «Os vinhos portuguezes na Argentina, em 1912», que vem a ser o relatorio 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.

E' um trabalho completo, e sobretudo bastante detalhado. Abrange os seguintes capítulos: Republica Argentina; Seus portos; Commercio exterior; Culturas; População; Immigração e emigração; Causas determinantes da prosperidade da Argentina; Inventário rural; Culturas industriaes; Industria viti-vinicola argentina; Assumptos commerciaes argentino-portuguezes; Pauta argentina; Usos commerciaes; Registo de marcas; Demonstração prática dos direitos; Importadores e representantes; Condições de venda; Remessa de documentos; Negocios em conta corrente; Comissões; 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 íntimas, 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 indispensável efectuar 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 appropria de uma marca estrangeira e a registra a seu favor, imediatamente adquire o direito exclusivo de usá-la, podendo perseguir judicialmente o legitimo proprietario por imitação ou contrafação da referida marca».

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

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

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

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

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 7 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central Lisboa (Rocio) perante a Comissão 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 Gerais (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de referauor 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 em apparelhos 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 Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

critica 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 distinto cinema da capital. Sesões todas as noites. — *Soirées da moda* às 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 musicais 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.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursa na ilha de Chacarraria-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de príncipio or-
dem — Aposentos confortáveis e aseados
— Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar
para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Il-
luminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoá-
veis — Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

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

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

PARIS **Ad. Seghers.**—Representante de grande parte das fábricas da Bélgica, Alemanha, etc. Rue Scribe, 7.

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuda de Justo M. Estellé

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 30 DE ABRIL DE 1914

Caminhos de Ferro Portugueses											
Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.	
Lisboa-R.		Sacavém		Lisboa-R.		Porto		Espinho		Porto	
6 46		7 27	6 20			8 58		9 50	9 43	10 40	
8 50		9 33	7 37			12 41		1 23	10 40	11 41	
10 13		10 58	9 1			h 1 58		2 53	4 2	5 9	
12 25		11 45	12 28	10 43	11 27	g 5 21	6 53	9 30	10 50		
12 58		12 45	1 29	12 28	1 11	9 50	10 43				
3		1 44	2 32	1 25	2 11						
b 5 16		2 52	3 36	2 45	3 29						
5 33		4 5	4 48	4 2	4 45						
6 35		a 5 8	5 40	5 8	5 54						
7 16		5 42	6 30	6 42	7 29						
9 8		7 8	7 45	7 57	8 37						
10 24		7 14	7 47	8 28	9 34						
11 53		7 16	8 22	5 25	6 20						
1		9 8	10 19	b 6 27	7 7						
Lisboa-R.		11 33	7 28	8 29							
Lisboa-R.		12 55	9 12	10 10							
Lisboa-R.		1 2 10	11 13	12 15							
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.									
11 5		11 38	12 53	1 23							
1 58		2 30	2 53	3 21							
3 43		4 15	4 35	5 27							
4 15		4 42	—	—							
7 55		8 34	—	—							
Mais os de Cintra excepto os a											
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré									
6		7 8	5 24	6 30							
d 7 15		8 6	6 25	7 31							
d 7 45		g 8 36	d 7 20	8 7							
d 8 20		9 11	g 7 50	8 57							
d 9 10		10 1	g 8 20	9 9							
a 9 45		10 21	d 8 50	g 9 37							
9 50		10 58	a 9 25	10 1							
a 11 15		11 51	d 9 35	10 23							
11 20		12 28	d 10 13	11							
h 12 5		1 8	a 10 30	11 6							
d 1 10		2 1	11 20	12 26							
h 1 30		2 33	a 12	12 36							
a 2 15		2 51	12 50	1 55							
2 20		3 28	d 2 15	3 2							
3 25		4 16	h 3 14	4 15							
h 3 50		4 58	3 50	4 56							
d 4 15		g 5 6	a 4 25	5 1							
a 5 10		5 46	d 5 20	6 7							
d 5 15		g 6 6	a 6	6 36							
d 5 45		g 6 36	d 6 20	7 7							
d 6 15		7 6	6 55	8 1							
a 6 45		7 21	a 7 30	8 6							
d 7 15		8 6	d 7 50	8 37							
7 25		8 33	8 20	9 26							
a 8 15		8 51	a 9	9 36							
8 30		9 38	9 55	11 1							
a 9 45		10 21	a 10 30	11 6							
d 10 5		10 55	h 10 43	11 45							
h 10 35		11 38	11 26	12 31							
a 11 20		11 56	a 12 5	12 41							
11 25		12 33	h 12 55	1 55							
d 11 55		h 12 45	—	—							
d 12 50		1 40	—	—							
12 55		2 2	—	—							
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré									
6 50		7 21	7 55	8 30							
7 50		8 26	8 55	9 30							
8 43		9 16	9 25	9 55							
9 19		9 49	10 15	10 50							
10 23		10 56	11 5	11 35							
12 40		h 3 5	1 16	2 50							
g 4 30		3 33	g 3 45	4 15							
5 20		5 6	5 20	5 55							
5 50		5 51	g 6	6 30							
6 21		6 21	7	7 35							
6 19		6 49	7 5	8 30							
g 6 48		7 21	8	8 30							
h 7 20		7 50	h 9 45	10 15							
7 49		8 19	g 11 15	11 35							
h 8 57		9 21	—	—							
10 3		10 44	—	—							
Mais os de Cascaes											
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45							
a 5 8		6 7	11 47	1 11							
5 42		7 4	3 19	4 45							
10 36		11 56	9	10 24							
1 18		2 36	—	—							
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.									
6 46		8	5 42	7 5							
10 13		11 31	6 55	8 23							
1 44		3 8	8 25	9 45				</td			



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

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 aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos 'loneladas
Louça de barro ordinária	I	8	8
» " " não designada . . .	II	8	—
» " " biscuit	II	8	—
» " " grés	II	8	—
» " " pó de pedra (faiança) . . .	I	8	—
» " " porcelana	I	8	—

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1914.

B. n.º 269

Exp. n.º 1830

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



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								
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 Á 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
mínimo de 100 vagões por procedencia, durante 12 meses consecutivos.

O expedidor que tiver direito á bonificação concedida por este adita-
mento poderá solicitar da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e
Douro o pagamento da importancia que lhe corresponder, devendo, po-
rém, fazer o respectivo pedido no prazo de seis meses, a contar da data
da ultima expedição e instruilo com uma relação da qual conste o nu-
mero, 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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

TARIFA ESPECIAL TEMPORARIA N.º 7 BIS — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação 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 oficial

§ 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 sêlo e de assistencia)

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							
Olivaes ...	526	516	512	Amadora ...	522	516	510
Sacavem ...	534	522	516	Queluz ...	526	522	514
Povoa ...	546	530	520	Barcarena ...	532	526	516
Alverca ...	556	534	522	Cacem ...	538	530	518
Alhandra ...	558	536	524	Rio de Mouro ...	542	532	520
Villa Franca ...	564	540	526	Mercês ...	548	536	522
Buraca ...	522	516	510	Algueirão ...	554	540	524
Damaia ...	522	516	510	Cintra ...	560	542	528

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							
Dafundo ...	516	514	510	Parede ...	544	532	522
Cruz Quebrada ...	524	518	512	Cae Agua ...	548	536	524
Caxias ...	528	522	514	S. João do Estoril ...	548	536	524
Paço d'Arcos ...	532	524	516	Estoril ...	552	538	526
Santo Amaro ou Oeiras ...	536	528	518	Mont'Estoril ...	536	540	528
Carcavellos ...	540	530	520	Cascaes ...	556	540	528

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							
Granja ...	548	532	516	Avanca ...	1502	568	534
Espinho ...	554	536	518	Estarreja ...	1514	576	538
Esmoriz ...	566	544	522	Canellas ...	1520	580	540
Ovar ...	590	560	530	Cacia ...	1526	582	542
Vallega ...	596	564	532	Aveiro ...	1538	592	546

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS BILHETES DO § 1.º

1.º — **Prazo de validade** — São válidos apenas no dia da venda, tanto para a ida como para o regresso, podendo contudo 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.º — **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.º — **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, porém, 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 indemnização alguma.

4.º — **Mudança de classe e excesso de percurso** — O passageiro que viajar em classe superior à 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 àquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

EXCURSÕES NAS LINHAS SERVIDAS PELA COMPAHIA

(excusões) realizadas e voltadas nas linhas servidas pela Companhia

§ 2.º

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

Durante os meses de Julho a Outubro (inclusivé)

PREÇOS DOS BILHETES ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

(Não incluídos os impostos de sêlo 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							
Carregado	396	372	352	Mafra	396	374	354
Azambuja	1.320	1.320	1.320	Torres Vedras	1.362	1.326	1.300
Sant'Anna	1.360	1.324	1.288	Caldas	2.560	2.502	1.546
Santarem	1.394	1.352	1.308	S. Martinho	2.590	2.524	1.360
Torres Novas	2.560	2.502	1.546	Cella	3.510	2.540	1.372
Paialvo	3.506	2.538	1.570	Vallado	3.522	2.550	1.378
Coimbra	4.394	3.584	2.374	Leiria	3.560	2.580	2.300
Luzo-Bussaco (a)	5.550	4.328	3.306	Figueira (via Alfarellos)	4.396	3.588	2.576
Mogofores	5.552	4.328	3.306				
Espinho	7.506	5.550	3.592				
Granja	7.514	5.556	3.596				

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							
Mogofores	2.520	1.372	1.322	Vallado	5.500	3.588	2.578
Luzo-Bussaco (a)	2.578	2.518	1.356	Cella	3.510	3.598	2.382
Coimbra	2.590	2.524	1.360	Caldas	3.560	4.332	3.310
Paialvo	4.370	3.566	2.562	Torres Vedras	6.546	5.502	3.558
Figueira	3.584	2.598	2.514				

(a) Participe da Companhia da Beira Alta: 528 em 1.ª classe, 522 em 2.ª classe e 516 em 3.ª classe.

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS BILHETES DO § 2.º

1.º — **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 nesse mesmo domingo ou dia feriado. Estes bilhetes só estão á venda nos prasos 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 imediato até ás 12 horas o mais tardar.

2.º — **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 n'estes 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.º — **Invalidade para as estações intermedias** — Os bilhetes d'este paragrafo, são validos unicamente para embarque e desembarque nas estações terminus do percurso n'elos 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.º — **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.º — Estes bilhetes não são susceptiveis de ampliação de praso de validade.

2.º — 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 viajem 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.º — Não se concede transporte gratuito de bagagem registada.

4.º — 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

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Público

7.º ADITAMENTO

A

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	Número das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Rubricas a incluir			Classes da tarifa geral	Número das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
				para Vendas	para Transportes	para Transportes			
Banheiras (tinas) de pedra	I	-	-	-	Banheiras (tinas) de pedra		I	7	40
Tinas de banho, de pedra	I	-	-	-	Banheiras (tinas) de cimento armado		I	7	40
					Tinas de banho, de pedra.		I	7	40
					Tinas de banho, de cimento armado		I	7	40

Lisboa, 22 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.326

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 861

950 exemplares

Aviso ao Público

2.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

~~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 **Sacavém** e destinadas á de **Vendas Novas (local ou transito), ou vice-versa.**

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, 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

Serviço direto combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Linha do

Aviso ao Público**Aviso ao Público****TARIFA ESPECIAL** **3.º ADITAMENTO** **EN A VELOCIDADE****TRANSPORTES****TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE****FELDSPATO BRITADO OU EM BRUTO****DE MANGUALDE PARA SACAVÉM**

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 mínima dos vagões completos Toneladas
Banheiras (tinas) de cimento armado	6	4. ^a	—
Banheiras (tinas) de pedra.....	6	4. ^a	—
Tinas de banho, de cimento armado	6	4. ^a	—
Tinas de banho, de pedra	6	4. ^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 Portugueses da Beira Alta

Aviso ao Público

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 efectuarem 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

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anônima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Público

LISBOA, 15 de Maio de 1914

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 mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiaes
Banheiras (<i>tinas</i>) de cimento armado	6	2.º	-	-
Banheiras (<i>tinas</i>) de pedra	6	12.º	-	-
Tinas de banho, de cimento armado	6	2.º	-	-
Tinas de banho, de pedra.....	6	2.º	-	-

Ficam em tudo o mais em vigor 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