

Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio de 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 636

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

Proprietario-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Junho de 1914

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa de despesas accessórias, em vigor desde 1 de julho de 1914. — Serviço do tráfego: Direitos de manutenção, transmissão e trasporto, em vigor desde 1 de julho de 1914.

Beira Alta. — Aviso ao público: 4.º ampliação à tarifa especial n.º 3 (P. V.); Salão-camas.

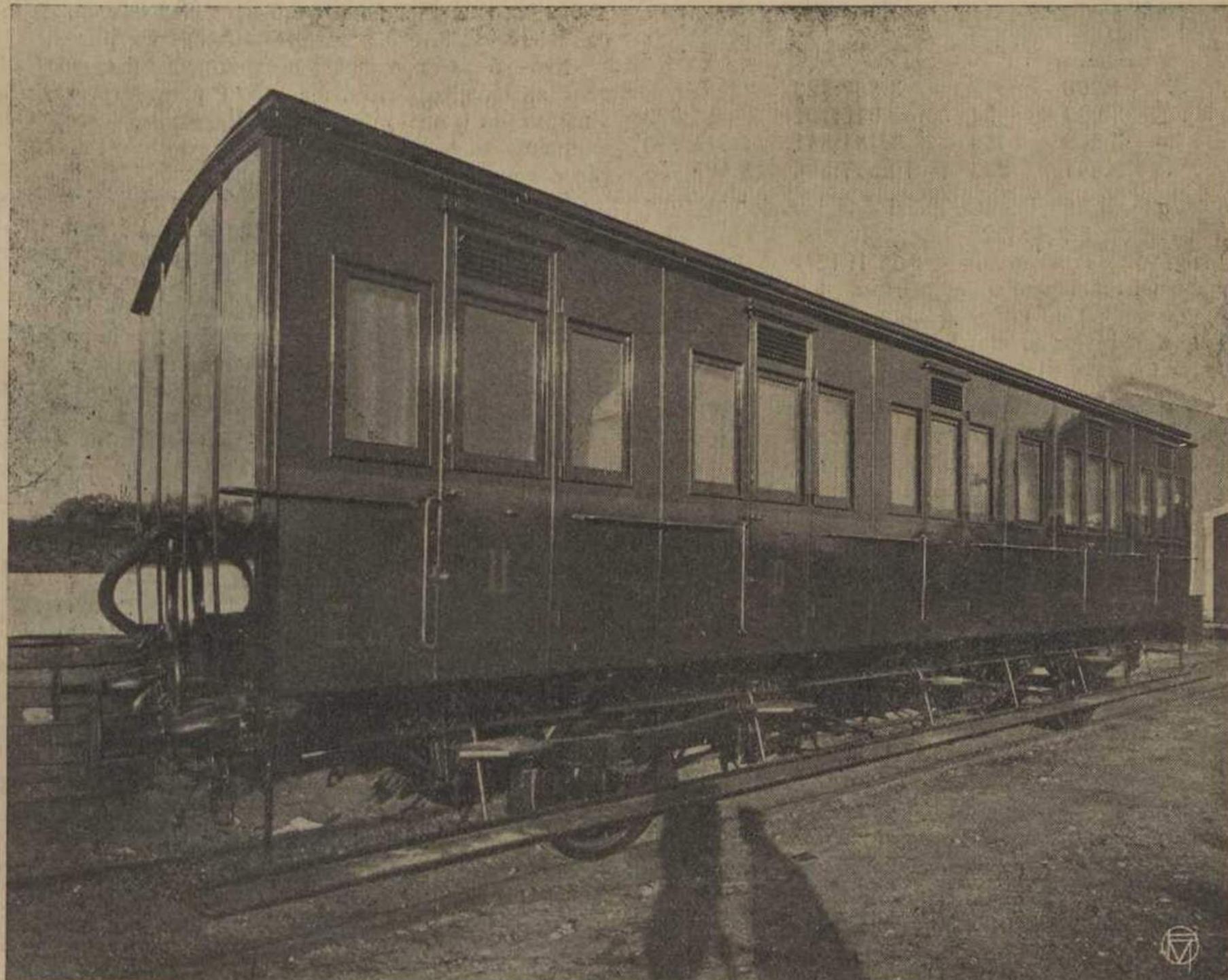
Companhia Portugueza. — Aviso ao público: 8.º additamento à tarifa geral (P. V.) — Aviso ao público: Tarifa especial N. B. n.º 6 (P. V.) — Aviso ao público: 2.º additamento à tarifa especial interna n.º 11 (P. V.) — Aviso ao público: Tarifa especial N. B. n.º 6 (P. V.) — Aviso ao público: Tarifa especial P. n.º 12 (P. V.) — Aviso ao público: 2.º additamento à tarifa especial interna n.º 4 (P. V.), e 1.º additamento à tarifa especial interna n.º 14 (P. V.).

SUMMARIO

Página

O porto de Lisboa, por J. Fernando de Sousa.....	177
A economia de combustível nas locomotivas do Northern Pacific, por Mello de Mattos.....	179
Parte Official. — Ministerio das Finanças: linha ferrea de Extremoz a Castelo de Vide. Ministerio do Fomento: linha de circumvalação do Porto	180

Novo horário dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.....	181
Os caminhos de ferro em Portugal — VI — por A. O.....	182
Influencia do transsiberiano no desenvolvimento das povoações.....	183
Aeroplanos blindados	183
O «record» da velocidade pela via ferrea.....	183
Viagens e transportes.....	184
As novas carruagens da Companhia da Beira Alta.....	185
Luvas eléctricas para automobilistas.....	176
Assembleia geral da Companhia Portugueza.....	186
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.....	187
Companhias hespanholas.....	187
Parte financeira.....	188
Carteira dos Accionistas.....	188
Boletim Commercial e Financeiro.....	189
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	189
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	189
Linhas Portuguezas. — Imposto de transito. — Alto Minho. — Estação de S. Bento. — Circumvalação do Porto. — Penafiel a Lixa.....	190
Linhas estrangeiras. — Espanha — Inglaterra	190
Companhia dos Caminhos de F. Portuguezes — Relatório (Continuação).....	190
Companhia da Beira Alta — Relatório (Continuação).....	191
Agenda do Viajante	192
Horário dos comboios	192



Novas carruagens da Beira Alta — Vide página 185

O porto de Lisboa

Affirmar a capital importancia dos portos de mar para o tráfego dos caminhos de ferro, é inocente pleonasmo, que não conquista os laureis da gloria para quem o escreva, nem enriquece o nosso patrimonio intellectual. E'

porém lícito evocar a recordação d'essa banalidade como artificio litterario para desempurrar a pena, hesitante no inicio de um artigo.

Tenho deante de mim uma bella monographia do porto de Lisboa redigida em frances, noticia historica e descriptiva, cuja elaboração foi confiada pela Administração ao distinto engenheiro Arthur de Sousa Bual, adjunto da respectiva Direcção, com destino ao recente congresso da

especialidade celebrado em Genova. Proficientemente redigido apesar da estreiteza do prazo de alguns dias, em que esse trabalho tinha de ser feito, oferece este livro nas suas 102 paginas os elementos necessarios para o conhecimento das installações do porto de Lisboa, do valor da sua função commercial, das facilidades que oferecem à navegação.

A perfeição graphica, a abundancia de nitidas gravuras, bem escolhidas para dar ideia das installações do porto e fazer ao mesmo tempo propaganda de turismo, realça o valor do texto.

Completam este excellente livro diversas cartas, contendo a redução do plano hydrographico do porto e barra, plantas e vistas panoramicas da cidade no seculo XVI, planta da parte do Tejo conquistada pela Baixa, plano das obras projectadas por Carlos Mardel no seculo XVIII, plantas geraes de Lisboa e das installações actuaes do porto.

Os dados estatisticos compendiados no ultimo capítulo da monographia, demonstram o rapido incremento que tem tido o movimento marítimo em Lisboa. D'elle se pode ajuizar pelas cifras seguintes das entradas nos tres entrepostos:

	1907	1913
Santa Apolonia.....	19.141 ^t	57.802 ^t
Entreponto colonial	39.831	67.657
Santos.....	7.894	68.177

Não é menos elucidativa a tonelagem bruta de arqueação e numero dos navios entrados no porto de Lisboa.

Annos	Numero de navios	Augmento	Tonelagem bruta	Augmento
1898....	2.998		3.862:323	
1903....	3.029	31	4.916:701	54:378
1908....	3.208	179	7.131:841	2.215:140
1913....	3.441	233	10.547:596	3.405:755

Vê-se que o movimento, quasi estacionario até 1901 (2.945 navios e 3.959:352^t) desenvolveu-se desde então, accentuando-se o crescimento nos de 1912 para 1913, em que houve na tonelagem o aumento de 1.631:273, quando a media annual do ultimo quinquenio foi de 681:251^t.

No que respeita ás mercadorias carregadas e descarregadas, a tonelagem foi a seguinte, das carregadas:

Annos	Com. ^a estrangeiro	Com. ^a colonial	Cabotagem	Total
1905....	1.013:467	55:703	47:336	1.116:506
1911....	1.199:643	74:789	58:735	1.333:167
1912....	1.385:483	78:543	62:875	1.526:901

Mercadorias descarregadas

1905....	262:992	56:988	86:990	406:970
1910....	408:330	74:347	85:337	568:033
1912....	420:727	83:683	96:537	600:950

Convém ainda reproduzir a estatística das receitas e despesas d'exploração (em escudos) do periodo da Administração actual:

Annos economicos	Receitas	Desp. d'expl.	Gr. repar. no segundo entrep.
1907-1908 (14 meses)....	524:316 ⁵	283:269 ⁵	266:548 ⁵
1908-1909....	532:208 ⁵	252:459 ⁵	190:970 ⁵
1909-1910....	579:260 ⁵	292:411 ⁵	201:130 ⁵
1910-1911....	629:547 ⁵	338:064 ⁵	111:785 ⁵
1911-1912....	644:569 ⁵	364:579 ⁵	184:505 ⁵
1912-1913....	759:546 ⁵	400:491 ⁵	642:339 ⁵

O aumento das receitas foi de 235:230⁵ no quinquenio, ou em media 47:047⁵ por anno, tendo sido no ultimo anno de 114:977⁵.

Um mappa annexo á monographia mostra que o porto de Lisboa é frequentado por navios de 67 companhias. A sua importancia como porto de escala e postal é de dia para dia maior, e o serviço de malas transatlanticas attingiu proporções consideraveis, graças á rapidez do embar-

que e desembarque e transporte de ou para o Sud-express. Esse movimento atinge annualmente a cifra de 45:000 malas.

Além dos numeros relativos aos ultimos annos, recorda a monographia alguns dados estatisticos sobre o numero e tonelagem dos navios entrados em 1870 e 1900, que convém pôr em confronto com aquelles:

	Numero de navios	Tonelagem
1870.....	2.461	632:343
1900.....	2.772	3.612:051
1913.....	3.441	10.547:596

Nos primeiros 30 annos o augmento medio annual foi de 99.320^t e nos ultimos 13 de 533:500^t.

São pois bem justificadas as obras e melhoramentos projectados e parte em via de execução, para aperfeiçoar as installações do porto, como são a conversão da doca de Alcantara em doca de fluctuação com caes interiores em vez de taludes empedrados, o prolongamento do molhe de Santos e, sobretudo, os caes a montante do Caes dos Soldados.

Dos esclarecimentos colligidos na monographia conclue-se a excellente direcção dada aos serviços de exploração do porto pelo distincto engenheiro, o Sr. Ramos Coelho, que a elles preside, e pelos seus colaboradores.

No que se relaciona com os caminhos de ferro, a obra mais importante que urge realizar é esse prolongamento dos caes acostaveis para montante, não só para aumentar a sua extensão, mas para conquistar ao rio em Santa Apolonia o terrapleno preciso para alargamento da estação de Lisboa-P. e das suas installações marítimas.

Não só as importações e exportações nacionaes atingem alli avultada cifra, mas não é para desprezar o movimento do transito de ou para Hespanha, susceptivel de augmento se se voltar a um regimen razoavel de convenção commercial com o paiz vizinho.

Para essas e outras obras foi votada auctorização para um dispendio de 5:000 contos, que já aqui demonstrei ser excessivo, pois o molhe de rectificação para juzante do Caes do Sodré pôde deixar de ser acostavel, reduzindo-se a 3:000 contos a despesa immediata e necessaria.

Ao movimento dos caminhos de ferro importa ainda sobremaneira a remoção do Arsenal da Marinha, a fim de se poder completar a avenida marginal e sobre ella assentar uma via de ligação do caes do Sodré com Santa Apolonia, o que facilita enormemente o serviço de mercadorias do porto e permitiria até a partida do Sud-Express do Caes do Sodré, recebendo e deixando alli as malas postaes transatlanticas.

Foi apresentada na Camara dos deputados uma proposta de lei para a construcção do Arsenal, no local já escolhido ou n'outro que a empresa constructora d'esse estabelecimento fabril e da grande esquadra escolher e o governo approvar.

Desejamos muito ver removido o Arsenal para a margem esquerda; estavam assentes as bases technicas e financeiras para a sua execução e quasi ultimadas as necessarias combinações em 1910 antes da mudança de regimen. Não podemos porém ver de animo leve atirar o paiz para a louca aventura de construir uma esquadra estimada em 37:000 contos, mas que já se sabe que custará muitissimo mais e cujo custeio representa avultadissimo encargo com que não podemos.

Tambem achamos estranho que a empresa, a que por um simulacrum de concurso fôr coimettido o encargo, se dê a facultade de escolher ella mesmo o local para o Arsenal e fazer o projecto que ha de executar, quando está ha muito estudado e ponderado o problema pelas entidades technicas especiaes que o Estado encarregou d'esse estudo.

Outro ponto ainda importa fixar.

Na monographia, de que vimos dando noticia, refere-se, a pag. 29, a derrocada do muro do terrapleno da Al-

fandega e a subsequente construcção do actual muro não acostavel, acrescentando-se: «*On s'occupe en ce moment d'étudier le moyen pratique et le plus économique de rendre le mur accostable et par suite de permettre l'utilisation de la vaste étendue qu'il défend.*»

Transparece aqui o manifesto proposito de pôr de parte a construcção, n'aquelle local, da estação fluvial do Sul e Sueste, dando-se tacitamente por nulla a resolução governativa, que está de pé, de alli a localizar.

Já foi irregular a construcção da barraca e pilone, que alli se encontram em terreno que tem oficialmente outro destino. Foi installada a pequena velocidade nas docas do Jardim do Tabaco e de Santo Amaro.

O serviço de passageiros e grande velocidade não tem porem no porto de Lisboa outro local apropriado, que não seja parte do terrapleno de Alfandega, que desde 1884 lhe está, com razão, destinado.

A vergonhosa barraca actual não pôde ser de modo algum considerada estação definitiva. Entre o Terreiro do Paço e o Caes do Sodré, mesmo removendo o Arsenal, não ha possibilidade de construir a estação fluvial de grande velocidade, a não ser à custa de enorme dispendio.

Com efeito, a futura avenida marginal não deixa entre si e o rio espaço algum. Em frente do Terreiro do Paço é até necessário avançar a cortina actual para obter em frente dos torreões a largura precisa.

Para conquistar exteriormente à avenida o espaço necessário para a estação, e para o seu pateo de acesso, suficientemente vasto a fim de se não pejar a avenida, e construir uma ponte-cais, a que possam atracar simultaneamente dois vapores, exactamente no ponto da margem em que as construções são mais caras e difíceis, seria preciso enorme dispendio.

Por outro lado, dos 240^m do cais não acostavel da Alfandega, deduzida a extensão precisa para a estação de grande velocidade do Sul e Sueste, fica ainda extensão grande em seguimento ao molhe oeste da doca para facilitar o serviço d'esta.

As obras necessarias para tornar acostavel o muro do cais são sobremodo dispendiosas. Juntem-se-lhes as que haveria que fazer para installar n'outro local (que não vemos qual seja, porque o não ha) a estação do Sul e Sueste, e attingir-se-ha uma cifra enorme malbaratada em obediencia a caprichos absurdos.

Resigna-se a Administração dos Caminhos de ferro do Estado ao esbulho de que vae ser vítima? Em vesperas de elevar a 1:100 kilometros a extensão da sua rede, de trazer a Cacilhas o seu terminus fluvial, pôde consentir que se impossibile a prompta e facil installação da sua estação de grande velocidade em Lisboa?

Em 1912 foi de 676:809 passageiros e 15:651^t de recovagens o movimento da estação de Lisboa. Dentro de poucos annos terá crescido enormemente.

Como servir-lo na barraca existente?

Quando e onde poderia ter outra installação?

Quanto custaria?

Isto, quando o desembarcadouro fluctuante projectado pelo distinto engenheiro Santos Viegas e o aproveitamento de 100^m da frente do terrapleno de Alfandega permitem a resolução do problema com dispendio relativamente pequeno e sem prejuizo do serviço geral do porto de Lisboa !!

E de ahi, talvez seja assim melhor. O numero principal de quaesquer grandes festas futuras (O São Camões de 1915, por exemplo) bem pôde ser a inauguração dos trabalhos da construcção da grande ponte sobre o Tejo, por baixo da qual desfilará, poucos annos depois, em continencia a grande esquadra de dreadnoughts a 12:000 contos cada um e o cortejo d'esses astros-reis, formado pela arraia miuda da esquadra. No cimo da Colovia ou no Alto de Santa Catharina far-se-ha a grande estação do Sul e Sueste, com um terraço, onde o viajante que chega

ou que parte possa assomar para contemplar o maravilhoso panorama do Tejo. Ha só um perigo...

Elevado no magico espectaculo, esquecer-se-ha de consultar o relogio, e ficará a... ver navios no Alto de Santa Catharina.

J. Fernando de Souza.



A economia de combustivel nas locomotivas do Northern Pacific

O numero do primeiro de maio ultimo da *Railway Age Gazette* publica um extenso artigo em sete paginas d'aquelle in-4.^o em que relata as experiencias que durante tres annos consecutivos fez a linha do Norte do Pacifico, de que resultou uma grandissima reducção no consumo de combustivel.

Na impossibilidade de traduzir tão extenso quanto interessante trabalho, já não será pequeno resultado se a leitura d'esta nota chamar para elle a attenção dos especialistas portuguezes.

Varias foram as causas que reduziram a despesa de combustivel n'aquelle linha, entre as quaes se incluem as devidas a locomotivas poderosas, especialmente adaptadas á qualidade do combustivel, a applicação do sobreaquecimento nas machinas novas e nas mais antigas dos tipos mais pesados para mercadorias, o uso de cinzeiros aperfeiçoados, o exercicio na melhor distribuição do combustivel, a substituição de uma, duas e ás vezes tres pequenas bombas n'um machinismo por uma grande bomba de ar nas machinas pesadas de mercadorias, e outras analogas.

No entanto o artigo da *Railway Age Gazette* attribue os resultados obtidos principalmente a dois carros que durante dezaseis mezes percorreram a linha n'uma primeira serie de excursões, e que estão agora effectuando a segunda.

Todos os chefes de divisão, machinistas, fogueiros, chegadores e engenheiros chefes de armazens são obrigados a seguir o curso de tres conferencias que lhes são dadas no carro.

A primeira conferencia é puramente theorica e tem por fim demonstrar que o combustivel é um dos mais poderosos factores de despesa na exploracão ferro-viaria.

Na segunda queima-se uma amostra de carvão n'uma retorta, fazendo-se experiencias varias sobre os productos resultantes da combustão, para demonstração de certos principios fundamentaes.

A terceira conferencia acompanhada de series de vistas estereoscopicas, é o desenvolvimento dos principios expostos na primeira e segunda, sobre a propriedade e impropriedade de processos na conducta dos fogos e da locomotiva.

Este sistema de demonstração tem dado excellentes resultados, e é o resumo das alludidas conferencias o que publica a *Railway Age Gazette*.

Ao abrir a primeira chama-se a attenção dos ouvintes para uns cartazes affixados acima dos frisos das janellas do carro, onde se lê:

A *Northern Pacific Railway* gastou 2.601:184 toneladas de carvão em 1913, dispendendo 7.280:714,02 dollars.

A *Northern Pacific Railway* percorreu 31.221:372 milhas-locomotivas em 1913.

Uma pazada de carvão (15^{lb}) poupada por milha-locomotiva, teria economizado a 234:160 toneladas.

Com o carvão assim poupado encher-se-hiam 117 comboios de 40 carros cada um com 50 toneladas por vagão custando 655:000 dollars.

A poupança de uma pá em tonelada de carvão gasto

no anno findo teria rendido à companhia 54:605 dollars.

Preparados assim os espiritos dos auditores para comprehenderm a importancia do problema que ia estudar-se, entrava o conferente na demonstração do que eram corpos simples e compostos, e fazia-o tão experimentalmente quanto possível.

O ferro da tenaz de que se servia nas experiencias exemplificava um corpo simples e um pedaço de madeira que se queimava parcialmente transformava-se em gaz e carvão.

O ar descrevia-se como uma mistura de oxygenio e azote na proporção respectiva de $\frac{1}{5}$ para $\frac{4}{5}$ em volume.

Um quadro preto por detraz de mesa das experiencias ia servindo para fixar estas noções elementarissimas, todas tendentes a responder a estas duas questões: «a queima é a rapida combinação chimica do oxygenio com o combustivel;» «o calor e a luz produzidas pela queima é o que se chama fogo.»

Faziam-se seguidamente experiencias para demonstrar que as transformações chimicas davam origem a dois processos. Quando dois ou mais elementos postos em presença se combinavam, formando um composto, dava-se uma synthese no processo de construcção, produzindo calor. Quando se tratava chimicamente um composto separando-o nos seus dois elementos, realizava-se um processo de analyse ou de decomposição, que absorvia calor.

Queimando carvão na fornalha é necessário primeiro que o composto (carvão) se separe nos seus elementos, produzindo-se assim uma decomposição no processo que absorve algum calor.

E' contudo seguido por uma nova construcção, na qual o oxygenio do ar se combina com os elementos combustiveis do carvão e arde produzindo calor.

Para mostrar o processo de decomposição collocou-se um pedaço de oxydo rubro de mercurio n'um tubo de ensaio a que se applicava o calor d'um bico de Bunzen.

Ficavam depositadas no tubo pequenas gottas de mercurio e o oxygenio arrastado para fóra do tubo, passando junto d'um palito com um ponto em ignição produzia uma chamma brillante, como sucede na experencia tão vulgar quanto conhecida pelos livros de chimica.

Para a demonstração do processo synthetico, recorria-se á fita de magnesio que produz calor ao incendiarse, dando como composto o pó de magnesio. Com um pedaço de assucar e acido sulphurico se fazia outra experencia de construcção em que se observavam mudanças de cor e de volume e produção de calor.

Seguiu-se a serie de experencia relativas ao fabrico e uso do oxygenio, ás suas propriedades e à necessidade d'elle para se effectuar a combustão, todas elementares e conhecidas pelos tractados e compendios de chimica.

Fez-se igualmente a conhecida experencia da propriedade que possue o hydrogenio de extinguir uma chamma, começando por produzir o gaz e mostrando seguidamente como arde apenas em contacto com o oxygenio.

Realizou-se tambem a synthese da agua por meios elementarmente conhecidos.

Após a exposição d'estes principios elementares, ainda n'esta primeira conferencia procurou-se a sua applicação aos phenomenos que se passam dentro da fornalha da locomotiva, com uma paixada de carvão que para ella se deita.

Primeiro absorve algum calor que tende a separar o carvão nos seus componentes. A humidade é repellida sob a forma de vapor a 212 graus Fahrenheit (100 centigrados) e os gases hydrocarbonados começam a ultrapassar 350 graus (176 centigrados) e continuam ascensionalmente até atingirem temperatura superior a 900 graus (482 centigrados), quando todos os gases se libertaram.

E' necessário recorrer a uma temperatura de 1:800 graus (982 centigrados) (¹) para separar os gases hydrocarbonicos, de maneira que possam queimar-se, e esta é a temperatura minima que deveria manter-se na fornalha.

A melhor efficacia contudo obtém-se com temperaturas de 2.000 graus Fahr. (1:093 centigrados) ou mais.

O carvão livre dos gases hydro-carbonicos quando ha calor sufficiente e se queima perfeitamente o oxygenio, forma um composto incolor gazoso conhecido como bioxydo de carbonio (²), que é constituído por duas partes de oxygenio e uma de carvão. O hydrogenio quando se queima combina-se com o oxygenio e forma um corpo incolor, o vapor de agua. O carvão fixo do coke combina-se assim como o carvão livre para formar bioxydo de carbonio. O ferro arde e forma um oxydo de ferro, constituído por duas partes de ferro e trez de oxygenio, e o enxofre forma um gaz incolor (bioxydo de enxofre) constituído por uma parte de enxofre e duas de oxygenio. E' necessário porém dispôr de um grande abastecimento de ar, de maneira que se possa assim alcançar uma combustão perfeita dos elementos em presença, e por isso os fogeiros devem proceder com criterio para não collocarem muito carvão sobre as grelhas, nem dispôr o fogo de modo que se torne sujo (*to become dirty*) evitando assim a entrada do ar através do leito de combustivel. Se o carvão não tiver uma quantidade sufficiente de oxygenio para formar gaz carbonico, cada atomo de carvão apodera-se de um de oxygenio formando protoxydo de carbonio. D'aqui resulta uma grande perda, porque o gaz carbonico, quando se queima, produz 14:500 unidades thermicas inglesas, ao passo que o oxydo de carbonio apenas dá 4:500, havendo portanto uma perda de 10:000 calorias.

Nota-se que todas as experiencias, todas as explicações, na primeira conferencia, foram elementarissimas.

Onde se devia fallar em atomos, disse-se *partes*, e por isso ao alcance ficou de todo o auditorio a theoria da combustão.

Accresce ainda que todos os productos de que se falhou foram obtidos á vista do auditorio, e, pelas experiencias, se observavam as propriedades dos gases e corpos de que tratava o conferente.

Como se verá em artigos subsequentes, nem foram menos praticas, nem menos comprehensiveis as noções que ministraram as duas outras conferencias.

Mello de Mattos.

(¹) A primeira vista parece que 1:800 graus Fah. devem corresponder em centigrados ao dobro do valor achado para os centigrados correspondentes a 900.

A formula de reducção

$$\frac{(F - 32) \cdot 5}{9} = C$$

prova que tal não pode dar-se.

(²) Gaz carbonico é o nome mais vulgar.



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Secretaria Geral

LEI N.º 182

Em nome da Nação, o Congresso da Republica decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º E' autorizado o Governo a levantar, mediante a emissão dos necessários titulos da dívida pública, até 2.244.710\$ (ouro ou equivalente) e a aplicá-los sucessivamente à construção

da linha férrea de Estremoz por Portalegre a Castelo de Vide e o seu prolongamento desde Castelo de Vide até o Entroncamento na da Beira Baixa, no ponto que os estudos designarem.

Art. 3º Os títulos a que se refere o artigo antecedente serão isentos de impostos, do valor nominal e tipo de juro mais acomodados às condições dos mercados financeiros, de modo que os encargos efectivos, incluindo a anuitação não excedam a anuidade de 134.660\$.

A amortização efectuar-se há semestralmente, por sorteio ou compra no mercado no prazo máximo de setenta anos.

A respectiva anuidade será paga pela Junta do Crédito Público, para o que lhe serão entregues mensalmente as quantias necessárias.

A emissão será feita por uma só vez ou em séries, a começar em 1 de Julho de 1914, podendo o Governo vender ou mobilizar os títulos nas melhores condições, quando o julgar oportuno.

Art. 3º Os encargos d'este empréstimo serão satisfeitos pelas receitas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ único Quando as disponibilidades dessas receitas forem accidentalmente insuficientes para a entrega, à Junta do Crédito Público,alguma ou algumas das prestações das anuidades, será a quantia necessária deduzida da prestação mensal da receita líquida a entregar ao Tesouro pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 2 da base 3.ª da carta de lei de 14 de Junho de 1899, abrindo-se uma conta de subsídios extraordinários ao fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em que serão lançadas essas quantias, para serem pagas ulteriormente pelo mesmo fundo especial, não se devendo porém contrair novo empréstimo enquanto não estiver satisfeito o débito ao Tesouro.

Art. 4º A partir de 1 de Julho de 1914 tornar-se-hão efetivas as disposições do n.º 4 da base 3.ª da lei de 14 de Julho de 1899.

Art. 5º Os encargos do empréstimo que, pela lei de 3 de Abril de 1913, o Governo foi autorizado a levantar, a fim de ser aplicado à construção de trocos de caminho de ferro de Amarante a Mondim de Basto e de Borba a Elvas, também serão pagos pelo aumento de disponibilidade obtido nos termos do artigo antecedente.

§ único. O prolongamento da linha de Evora a Elvas será executado a partir de Vila Viçosa.

Art. 6º O Governo pagará a quem de direito pertencer, a quantia de 86.300\$, valor dos estudos e trabalhos executados na vigência dos contractos de 9 de Dezembro 1903, e de 9 de Agosto de 1907.

§ único. A' quantia fixada acrescerão os juros legais desde a data da promulgação desta lei até aquella em que o pagamento se realize.

Art. O Governo dará conta anualmente às Câmaras do uso que fizer desta auctorização.

Art. 8º Continua em vigor o disposto no artigo 2º, da lei de 27 de Outubro de 1909.

Art. 9º Fica revogada a legislação em contrario.

Os Ministros das Finanças e do Fomento a façam imprimir publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República e publicada em 2 de Junho de 1914 — Manuel de Arriaga — Tomás Cabreira — Aquiles Gonçalves.

MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Atendendo à multiplicidade de projectos a que deu lugar o estudo da linha férrea da circumvalação do Pôrto, manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que o projecto e orçamento gerais da mesma linha e seu ramal de ligação com a estação de Ermezinide fiquem constituídos pela seguinte forma:

Linha de Contumil a Leixões:

Trocó da estação de Contumil ao perfil 6 do quilómetro 8 do projecto de 13 de Agosto de 1904, aprovado por portaria de 4 de Julho de 1905, com a extensão de 9:406 metros, na importância de	250.723\$44(3)
Trocó do referido perfil do terminus da linha pela variante de 20 de Fevereiro último, aprovado por portaria desta data, com a extensão de 7:420 metros, na importância de	340.932\$00
Extensão total da linha 16.826 metros.	
Ramal de ligação com a estação de Ermezinide, na extensão de 3:620m,60, orçado em	163.288\$00
Total	756.943\$44(3)

Paços do Governo da República, em 1 de Junho de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o projecto, com data de 20 de Fe-

vereiro de 1913, de um ramal de ligação da estação de Ermezinide com a linha férrea de Contumil-Leixões, nas proximidades de S. Gemil no traçado aprovado por portaria de 4 de Julho de 1905, com a extensão de 3:620m,60, aprovar o mesmo projecto e o respectivo orçamento, na importância total de 163.288\$.

Paços do Governo da República, em 1 de Julho de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves,

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o projecto, com data de 20 de Fevereiro último, da variante ao projecto da linha de Contumil-Leixões, aprovado por portaria de 4 de Julho de 1905, compreendida entre o perfil 6 do quilómetro 8 e o terminus da mesma linha, na extensão de 7:420 metros, aprovar o mesmo projecto e o respectivo orçamento na importância total de 340.932\$.

Paços do Governo da República, em 1 de Julho de 1914. — O Ministro do Fomento, Aquiles Gonçalves.

Novo horario dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro

O novo horario, que vai entrar em vigor em 25 do mês corrente, melhora consideravelmente as ligações entre as localidades servidas pelas linhas do Minho e Douro, e as relações com outras linhas com que estão em contacto, dando rapido seguimento aos passageiros que de Lisboa se dirijam a Braga, Vianna, Valenca, Lapella e Vigo e às grandes estâncias de águas de Entre-os-Rios, Aregos, Molelo do Douro, Pedras Salgadas e Vidago, bem como aos que de qualquer destes pontos regressem a Lisboa.

Os passageiros que em Lisboa tomarem o comboio n.º 51 da Companhia Portugueza, que d'allí parte às 8,30, enlaçam em Campanhã com o n.º 51 do Minho e Douro, dando acesso a Braga às 16,6, a Vianna às 15,33, a Valenca às 17,39, a Lapella às 18,16 (onde poderão seguir logo para Melgaço em carros ou automóveis), e a Vigo às 19,50. Esta ligação internacional tem lugar às 3.ªs, 5.ªs e sábados no sentido ascendente, e no sentido descendente nas 2.ªs, 4.ªs e 6.ªs-feiras. Sae de Vigo às 11,10 e chega a Valenca às 12,45 e ao Porto às 16,45, enlaçando ali com o n.º 56 da Companhia Portugueza que chega a Lisboa às 23,53.

Entre Lisboa e Vigo circula uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classe, o que proporciona aos passageiros relativa commodidade.

Os passageiros seguindo no mesmo comboio n.º 51 da Companhia Portugueza, que se dirijam ao Douro, podem seguir logo no n.º 151 do Minho e Douro, que parte de Campanhã às 15,13, e chega à Regoa às 16,46. Os que se destinem às Pedras Salgadas ou a Vidago poderão partir d'allí 29 m. depois, no comboio n.º 1351 da linha do Valle do Corgo, podendo n'aquelle tempo fazer uma refeição no restaurante da estação da Regoa, e chegam às Pedras Salgadas às 19,40 e a Vidago às 20,15.

No sentido descendente teem os comboios n.ºs 1354, 154 do Minho e Douro e o n.º 54 da Companhia Portugueza, que lhes permitem fazer a viagem seguidamente, com a commodidade de fazerem as suas refeições em transito ou nas estações. A partida de Vigado é às 7,20, podendo chegar a Lisboa às 19,8.

E pois apreciável a melhoria do novo serviço das estâncias de águas das Pedras Salgadas e Vidago, que passam a ter diariamente ligação directa com os rápidos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes nos dois sentidos, enquanto que no anterior horário só três vezes por semana havia essa ligação no sentido ascendente e no descendente. N'este sentido aproveita-se o novo rápido n.º 54 da Companhia Portugueza, que permite anticipar a chegada a Lisboa, fazendo a viagem com notável commodidade.

As ligações internacionais para Paris e Madrid por Barca de Alva também melhoraram alguma coisa, continuando o comboio rápido Porto-Medina no sentido ascendente a enlaçar em Medina com o rápido Madrid-Paris, com o Sud-

express ascendente e com o rapido Paris-Madrid. No sentido descendente, álem das ligações que actualmente ha em Medina, que são as do rapido Paris-Madrid ou Madrid-Paris, obteem-se em Fuentes de S. Esteban, a do *Sud-express* descendente. Os passageiros que vierem no comboio n.º 156 chegam ao Porto ás 16,33, uma hora e dezanove minutos antes dos que vierem por Pampilhosa, cujo percurso é mais extenso cerca de 100 kilometros.

O novo horario tem tambem a vantagem, para o serviço interno, de quasi todos os comboios ascendentes da linha do Minho terem em Ermezinde correspondencia com os descendentes da linha do Douro, e vice-versa, o que facilita as comunicações de uma para outra região.

Tambem melhoraram muito as relações entre Villa Real e a parte da linha do Douro, Regoa acima, nos dois sentidos.

Uma vantagem tambem importante é a de as fructas do Douro, que até agora eram conduzidas para o Porto pelo comboio 106, passarem para o comboio n.º 108, que parte de Tua ás 15,55 e chega ao Porto ás 23,45.

Assim o transporte das fructas para as estações pôde ser feito a horas commodas, sem se expôrem ao calor, chegando frescas ao Porto.

Pecos

Os caminhos de ferro em Portugal

VI

A direcção da Companhia do caminho de ferro, logo que teve noticia da suspensão dos trabalhos na manhã de 5 de setembro, intimou os empreiteiros a continuarem-nos, mas elles persistiram na sua resolução, e, tendo conservado os vencimentos aos mestres ingleses, com ordem de não trabalharem, muitos d'estes procuraram, já com rogos, já com ameaças, afastar das obras os operarios portuguezes de mais prestimo.

No dia immedio, a direcção representou ao Governo mostrando a sem razão dos empreiteiros, porque a Companhia não se recusara a pagar as contas de agosto, abatera em algumas as sommas que já tinham sido pagas por adeantamento, mas nem mesmo deduzira a 8.^a prestação das acções dos empreiteiros, e, se não fizera um novo adeantamento de dez mil libras que lhe era pedido, fôra por entender que não devia aumentar os seus desembolsos a favor de uma empreitada que sempre se mostrara falta de recursos.

Terminava a direcção o seu officio dizendo que ia tentar acção contra os empreiteiros e que bem desejaría continuar as obras, mas que não o podendo fazer sem auxilio do Governo, por isso pedia que este, pelos meios ao seu alcance, mandasse prosseguir os trabalhos, pagando a Companhia todas as despesas pelo preço da empreitada.

O ministro Fontes deu logo ordem para que os trabalhos recomeçassem sem demora e seguissem com a maior actividade, dirigidos pelos fiscaes do Governo, enquanto a Companhia não estivesse habilitada a fazê-los continuar directamente, ficando salvos todos os direitos de terceiro para serem attendidos na conformidade dos contractos e das leis do reino, pelos tribunaes competentes.

Os engenheiros Joaquim Simões Margiochi e José Anselmo Gromicho Couceiro, que então exerciam aquellas comissões, assumiram a direcção technica das obras, da qual, por uma portaria, foi dispensado o engenheiro Valentine, por assim convir ao serviço, e ao mesmo tempo procederam ao inventario do material existente sobre a linha e nos diferentes depositos.

A intimação que a Companhia lhes fez para a entrega do material, responderam os empreiteiros que iam representar ao ministro inglez em Lisboa contra o acto illegallissimo e injustificavel do Governo portuguez, e que, se

fosse preciso, pediriam ao governo de Londres que os protegesse para lhes ser dada a devida indemnização.

A recepção do material que estava sobre a linha tornou evidente o desleixo dos empreiteiros na conservação de tantos valores já pagos pela Companhia, encontrando-se grande quantidade de travessas e de carris enterrados nos aterros ou no lodo da margem do rio, aquellas apodrecidas e estes comidos de ferrugem, as carruagens abrigadas em pessimos telheiros e os vagões-plataformas quasi todos arruinados, por estarem expostos ao tempo sem o menor resguardo.

Quanto ao resto do material os encarregados dos depositos fizeram grande oposição à entrega, dando-se scenas muito comicas, chegando um d'elles a enrolar uma bandeira em volta do corpo, e assim protegido no seu entender, vociferar toda a casta de improperios, na sua lingua, contra os que iam inventariar o material confiado à sua guarda.

No meio d'esta lucta cheia de peripecias de todo o genero, foram caminhando as obras sob a direcção dos fiscaes, e o ministro Fontes continuava firme no proposito de dotar o paiz com caminhos de ferro por entender que d'elles, sobretudo, dependia a prosperidade publica.

Precisando-se para isso de capitais estrangeiros, que de certo se não empregariam em qualquer empresa de Portugal, enquanto o Stock-Exchange não readmittisse os nossos fundos á sua cotação, da qual estavam excluidos desde a conversão da dívida em 1852, resolveu o governo que Fontes partisse em meados de novembro para Londres com a missão de resolver não só essa questão, mas tambem a dos empreiteiros e ainda de promover os meios de abrir no nosso territorio algumas linhas ferreas.

Depois de varias negociações com os nossos credores ingleses, a pedido de quem nos tinham sido fechadas as portas do Stock-Exchange, ajustou Fontes com elles a 13 de dezembro de 1855 um accordo, que sendo aprovado por lei de 26 de julho do anno seguinte, fez com que os nossos fundos voltassem a ser cotados em Londres e por isso aceites em todos os mercados estrangeiros.

A par d'estes trabalhos occupara-se Fontes da questão dos empreiteiros, que o Governo pretendera, mas não conseguira, solucionar por meios conciliatorios. Convencido, assim como os seus collegas do gabinete, de que não poderíamos ter caminhos de ferro sem o auxilio de capitalistas e constructores estranhos, e de que nem uns nem outros accudiriam ao nosso chamamento se tivessem de ser decididos nos tribunaes os conflictos e desintelligencias com a primeira empresa ferro-viaria que no paiz se fundara, assentaram entrar em negociações directamente com os empreiteiros, e foi essa uma das mais fortes razões da ida de Fontes a Inglaterra, coim elle proprio confessou no parlamento.

No desempenho d'essa missão ajustou com o empreiteiro Shaw, a 15 de dezembro, um contracto cujas clausulas vamos resumir.

O governo obrigou-se a receber todas as acções que os empreiteiros haviam tomado, embolsando-os do que por elles tivessem já pago, a receber mais pelo preço estipulado com a Companhia todo o material fixo e circulante, todos os edificios construidos sobre a linha e todas ou parte das ferramentas e material de construção que não estivessem pagos, e a satisfazer os juros atrasados das acções bem como as sommas em dívida por obras feitas ou material fornecido desde a data da ultima certidão do engenheiro-chefe da Companhia até á suspensão dos trabalhos.

O pagamento de tudo isto seria feito com uma letra de 10 mil libras a dois meses, outra de igual quantia a quatro meses, uma terceira de 20 mil libras a seis meses e o resto em fundos publicos portuguezes de tres por cento, ao preço de 42.

Apesar do contracto ficar dependente da aprovação

das Córtes, as letras seriam entregues dentro de dois dias e os empreiteiros dariam logo ordem para a entrega do material e edifícios aos delegados do Governo; e as duas partes obrigavam-se a dar-se mutuamente plena quitação e a sustarem qualquer processo já começado e a não instaurarem outros novos, salvo o caso de o contracto não estar ratificado pelas Camaras até 1 de maio de 1856.

Havia ainda nesse documento dois artigos que não podemos esquecer. Shaw obrigou-se a mostrar procuraçao de Waring, Irmãos & C.^a, para os representar em todos os objectos pertencentes ou relativos aos seus contractos com a Companhia do caminho de ferro e a indemnizar o governo portuguez de tudo que podesse resultar da falta de auctorização.

Pois à ultima hora apareceu Carlos Waring, dizendo que o contracto não era valido sem a sua assignatura e exigindo por esta uma exorbitancia. Afinal, accommodou-se com 3:000 libras, que foram acrescentadas ás 40:000, e, nessa conformidade, foi feita a proposta de lei para a approvaçao do contracto, de modo que, se as Córtes o tivessem ratificado, pagaria o Thesouro mais 3:000 libras, em logar de receber a indemnizaçao que Shaw com tanta facilidade se obrigara a satisfazer ao Governo pela falta da auctorização de Waring.

A. O.

Influencia do transsiberiano no desenvolvimento das povoações

Obedecendo à regra geral de que qualquer grande via de communicação exerce decisiva influencia melhorativa no desenvolvimento das regiões atravessadas, assim sucede com o caminho de ferro transsiberiano.

Com quanto isto esteja já dito e redito, interessante é observar a confirmação do facto pelas cifras das estatísticas officiaes; e de todas, nem umas mais eloquentes do que as do *Mensageiro do Governo Russo*, que põem bem em relevo a influencia exercida pela linha transsiberiana em todas as regiões que atravessa.

Deparam-se-nos primeiro os dados sobre o accrescimo de população de grande numero de cidades, pondo em confronto o seu orçamento municipal, assim de dar ideia dos creditos que poderão ter sido postos ao serviço do alargamento e do aperfeiçoamento das instalações.

Para certas terras vem também indicado o movimento das mercadorias.

A cidade que deu o maior salto foi Novo-Nicolaiesk; a sua privilegiada situação nas margens do Obi, e ao mesmo tempo na passagem de transsiberiano, valeu-lhe de poderosa influencia sobre todo o rico territorio servido pela linha ferrea e banhado pelo Obi, extensissimo rio navegável. Esta cidade, que em 1904 possuía sómente 15.000 habitantes, attingiu, no curto lapso de dez annos, proporções verdadeiramente gigantescas, attentas as condições da Siberia, e tornou-se n'um grandissimo emporio comercial.

O mesmo para Tschita, Vladivostok, Nicolsk-Ussuriski e Omsk, devendo esta ultima o seu engrandecimento à sua esplendida situação no cruzamento do Irtych com o transsiberiano. Os elementos para a apreciação do desenvolvimento das cidades retro-mencionadas, são, respectivamente, quanto ao numero de habitantes em 1897 e 1911, orçamento municipal em 1904 e 1910 e movimento commercial em 1900 e 1910: Novo-Nicolaiesk, 8.473 habit., 70.000 habit.; 81.800 rubl., 708.900 rubl.; 65.522 tonel., 319.418 tonel.; Tschita, 11.480 habit., 73.114 habit.; 135.500 rubl., 496.100 rubl.; Vladivostok, 28.986 habit., 120.000 habit.; 465.200 rubl., 1.130.000 rubl.; Nicolsk-Ussuriski, 8.932 habit., 52.182 habit.; Omsk, 37.470 habit., 127.869 habit.; 81.902 tonel., 245.706 tonel.

Pelo contrario, Irkustsk, com quanto sempre em pro-

gresso até á data, começa agora a declinar, sob a influencia adversa do caminho de ferro. Era outr'ora o entreposto central das mercadorias que seguiam para o occidente. Hoje, a sua influencia nem sequer chega para centralizar o tráfego que tinha n'outros tempos, visto como o caminho de ferro por ella passa levando as mercadorias directamente ao seu destino.

Sorte identica parece estar destinada a Tomsk, que, ligada ao caminho de ferro por um pequeno ramal, viu todo o seu tráfego passar para Novo-Nicolaiesk e já não tem importancia senão como centro administrativo. Tuimen, outr'ora a *porta da Siberia*, perde de dia para dia a importancia commercial, devido à construcção do transsiberiano, e não obstante a sua optima situação.

A extensão da zona de influencia do transsiberiano é alias ainda mais facil de reconhecer pelo desenvolvimento de Semipalatinsk, Tobolsk, etc.

Por estes exemplos se deduz nitidamente a poderosa acção exercida pela grande via de comunicação de que tratamos, acção que consiste principalmente na criação de novos centros de commercio, desenvolvendo-se á custa dos antigamente existentes.

Aeroplanos blindados

Depois de attentamente observados os resultados obtidos pelos aeroplanos, na guerra dos Balkans, e os das experiencias que tiveram lugar em Toulon fazendo-se fogo sobre alguns provou-se que elles são sempre vulneraveis voando a menos de 1.200 metros d'altura. Por outro lado, dados os actuaes meios de observação, resulta que, tendo de observar-se o terreno, não devem voar a mais de 600 a 750 metros, ficando expostos ao fogo do canhão e da espingarda.

Para a protecção dos aeroplanos offerecem-se duas soluções: consiste uma em proteger os aviadores com cottas e blindar o motor e accessórios, e a outra em voar sempre a grandes alturas para impedir o aeroporto de ser o alvo do fogo inimigo, devendo o observador, n'este caso, ir completamente deitado e provido de lentes para a observação do terreno.

O exercito francez optou pelo primeiro sistema, isto é, ordenou a construcção de aeroplanos blindados, destinando os aeroplanos não blindados que actualmente possue, aos exercícios praticos dos pilotos.

A futura esquadra franceza de aeroplanos blindados parece que comprehenderá os seguintes typos: primeiro, aeroplanos para uma só pessoa, para pequenas explorações; velocidade de 70 milhas por hora. Segundo, o estado-maior usará aeroplanos exploradores, de dois assentos, tendo a velocidade de 60 milhas por hora. O terceiro modelo consiste n'um aeroporto de dois assentos, com metralhadoras, destinando-se à perseguição dos aeroplanos e dirigíveis do inimigo, com uma velocidade de 70 milhas por hora. Finalmente, aeroplanos com espaço para varias pessoas, de solida construcção, que servirão para grandes excursões; a velocidade é de 60 milhas por hora.

E' à Alemanha que se deve a iniciativa da blindagem dos aeroplanos, seguindo-se-lhe imediatamente à França.

O «record» da velocidade pela via ferrea

E' a America que bate este record. Segundo as estatísticas da *American Express Company*, é nos Estados Unidos que circulam os comboios mais rápidos. Buffalo e Chicago, 840 km., são percorridos a 112 km. á hora. Seguem-se os expressos da linha de Nova-York a Buffalo, 698 km., a 103 km.; e os da Pennsylvania-Railroad, que vai de Chicago a Pittsburg a 101 km. Em seguida a estes americanos, vem o da linha francesa Paris-Berlim, que vão de Paris a Erguelines (fronteira), com a velocidade de 95 km.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas a S. João

Em Braga

Como nos annos anteriores realizam-se no dia 24 d'este mez, em Braga, as tradicionaes festas a S. João, que costumam ser revestidas de grande brilhantismo e por isso chamarein extraordinaria concorrença de forasteiros aquella cidade.

Tanto os Caminhos de ferro do Minho e Douro como a Companhia Portugueza estabelecem por occasião d'estas festas bilhetes de ida e volta em 2.^a e 3.^a classe para Braga a preços reduzidos, validos para ida de 20 a 23 e volta até 25 pelos comboios ordinarios.

Os preços de Lisboa a Braga e volta são de 7\$70 em 2.^a e 5\$52 em 3.^a

Em Evora

Em Evora tambem se effectuam as costumadas festas ao popular S. João, realizando-se tambem por essa occasião a grande feira annual.

Os Caminhos de ferro do Sul e Sueste assim como a Companhia Portugueza estabelecem bilhetes de ida e volta reduzidos para Evora durante as festas, validos para ida de 22 a 29 e volta até 1 de julho, pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Festa dos Taboleiros em Thomar

A festa tradicional dos Taboleiros na cidade de Thomar, realiza-se este anno nos dias 28 e 30 do mez corrente.

Alem da procissão dos Taboleiros, grande numero de attractivos apresenta o programma das festas, que devem despertar grande entusiasmo, taes como uma batalha de flores em que tomam parte carruagens lindamente ornamentadas, kermesse, concurso hippico, illuminações, fogos d'artificio, e uma magnifica tourada nocturna no dia 28.

A antiga e historica cidade de Thomar, a Nabancia dos Romanos, com o seu Nabão, cujas margens são de uma fertilidade encantadora, o seu castello medieval, o monumental Convento de Christo, que é um dos mais bellos padrões da architetura portugueza, só por si constitue um magnifico motivo para uma excursão; engalanada e em festa, chamando portanto ao seu seio o povo dos diferentes arrabaldes, com os seus trajes caracteristicos, torna-se ainda mais interessante aos olhos do turista sempre avido de coisas estranhas para observar.

A festa dos Taboleiros tem fama de ser uma das mais esplendidias e caracteristicas que se realizam no nosso paiz, e de anno para anno, a nobre cidade ribatejana procura torná-la mais grandiosa, sem que comtudo deixe de lhe imprimir o cunho tradicional.

Dada a circumstância da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelecer bilhetes a preços reduzidissimos por occasião d'estas festas, é de esperar que a concorrença de visitantes aquella cidade seja importantissima.

Os bilhetes são validos para ida nos dias 27 a 30, e volta de 28 de Junho a 1 de Julho, por todos os comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

A seguir indicamos os preços dalgumas das principaes estações a Paialvo e volta.

Lisboa até Sacavem, 2.^a cl., 3\$24; 3.^a, 2\$12; Santa-rem, 2.^a 1\$20, 3.^a 886; Torres Novas, 850, e 86; Entroncamento, 840 e 828; Abrantes, 1\$12 e 880; Portalegre, 3\$14 e 2\$22; Elvas, 4\$34 e 3\$06; Pombal, 1\$26 e 890; Castello-Branco, 3\$46 e 2\$48.

E permitida a mudança de classes, de 3.^a para 2.^a,

mediante o pagamento, por cada viagem, de metade da diferença entre os preços correspondentes d'este serviço, e para 1.^a classe, mediante o pagamento da diferença por tarifa geral.

Viagens de recreio ao Luso e ao Bussaco

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta acaba de estabelecer um serviço especial de bilhetes resumidissimos, validos por tres dias, para viagens de recreio ao Luso e ao Bussaco, durante a epocha thermal, ou seja desde 15 do corrente até 31 de outubro.

Os preços, incluindo os impostos, das diversas estações para a de Luso-Bussaco e volta, são os seguintes: Figueira 1.^a cl. 1\$32, 2.^a 1\$02, 3.^a 870; Cantanhede, 860, 850, 835; Santa-Comba, 870, 855 e 840; Carregal até Cannas, 1\$02, 875 e 855; Nellas, 1\$52, 1\$17, 885; Mangualde, 1\$67, 1\$27, 895; Contenças e Gouveia, 1\$77, 1\$42, 1\$07; Fornos, 1\$92, 1\$57, 1\$17; Celorico, 2\$24, 1\$77, 1\$37; Villa Franca das Naves, 2\$59, 2\$04, 1\$52; Guarda, 3\$04, 2\$44, 1\$82; Cerdeira, 3\$44, 2\$77, 1\$97; Freixeda e Vilal Formoso, 3\$94, 3\$09 e 2\$29.

Os bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios, excepto o Sud-Express; e não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada.

Tanto o Luso como o Bussaco são estancias das mais bellas e dignas de ser visitadas, accrescendo a circunstância de ter a enriquecer-las as magnificas aguas já tão afamadas, e optimos hoteis, dos quaes o do Bussaco se pôde considerar o primeiro do paiz.

E' de esperar, pois, que o serviço estabelecido pela Companhia da Beira Alta tenha o melhor aproveitamento.

Temporada de banhos e aguas medicinaes

Começou hontem a vigorar nas linhas dos Caminhos de ferro Portuguezes, nas da Beira Alta, do Minho e Douro, Bougado a Guimarães, do Porto à Povoa e Famalicão e da Companhia Nacional, o serviço especial de bilhetes validos por 60 dias durante a temporada de banhos, e cuja validade termina em 31 de outubro.

Equalmente começou hontem o serviço que as mesmas linhas teem combinado entre si durante a mesma epocha e tambem com as Companhias hespanholas de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Madrid a Caceres e Portugal, e de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Os bilhetes d'estes serviços especiaes teem de anno para anno tido maior aproveitamento, e certamente este anno têm-lo-hão ainda mais, dadas as vantagens que oferecem.

Carruagem salão-camas nas linhas da Beira Alta

Segundo um Aviso ao Publico da Companhia da Beira Alta, que distribuimos com o presente numero, desde o dia 10 d'este mez, a carruagem salão-camas a que se refere a 1.^a ampliação da tarifa especial n.^o 3 de grande velocidade, só será posta em circulação á partida de Pampilhosa, quando para esta seja requisitado o minimo de dois logares ou pagando como tal, como se acha estipulado para as procedencias do ramal de Figueira da Foz.

Apeadeiro de Contenças

Desde o proximo dia 21, o apeadeiro de Contenças, situado ao kilometro 133,370 da linha da Beira Alta, é mudado para o novo edifício situado ao kilometro 133.800 continuando, como até aqui, a desempenhar provisoriamente o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado,

nas condições estabelecidas pelos Avisos ao Pùblico de 11 de Outubro de 1911 e 31 de Outubro de 1912.

Ampliações de tarifas

Entrou no dia 10 do corrente em vigor a ampliação da tarifa P n.º 12 de p. v. da Companhia Portugueza, combinada com a Direcção do Minho e Douro e Companhias da Beira Alta e do Porto à Povoa e Famalicão, pela qual é toruada applicável a referida tarifa aos transportes de cal, em pedra ou em pó, e pedra para cal, por vagões completos, destinadas às estações de Mattozinhos e Leça, pelos preços correspondentes a Leixões.

Hontem 15, entraram em vigor as ampliações seguintes:

Da tarifa M. L. n.º 1 de p. v. aos transportes de papel velho e aparas de papel e cartão, trapo velho, retalhos de panno d'alfaiate, desperdícios de algodão, de juta e de lã, procedentes de Madrid-Delicias com destino ás estações de Marvão até Barquinha, por expedições de vagão completo de 6.000 kilos, ao preço de 4\$50 por tonelada.

Da tarifa N. B. n.º 6 de p. v., combinada entre as Companhias Portugueza e da Beira Alta, aos transportes de Lisboa-C. dos Soldados e de Vendas-Novas para o apeadeiro de Limede-Cadima ou vice-versa.

Da mesma tarifa, ao transporte de vinho em vazilhame por vagão completo, de Cantanhede para Gaia, ao preço de 2\$90 por tonelada.

Da classificação geral de mercadorias e da tarifa n.º 11 de p. v. da Companhia Portugueza, aos transportes de «bolos para alimentação de animaes».

Das tarifas n.º 4 e 14 de p. v. da Companhia Portugueza, aos transportes de acidos azotico, chlorhydrico e sulphurico em vagões providos de recipientes apropriados pertencentes aos expedidores, a que já nos havíamos referido n'um dos nossos ultimos numeros.

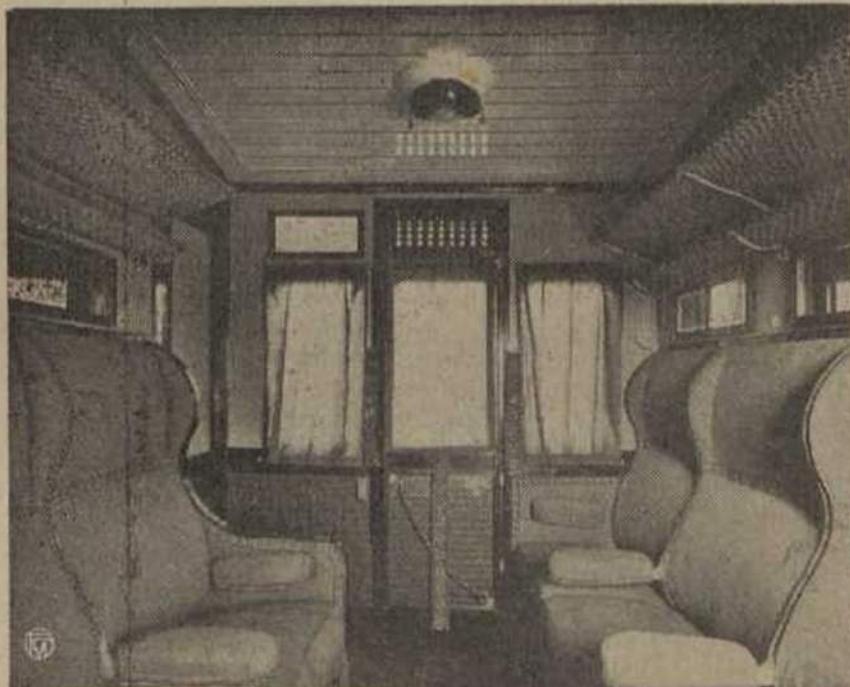
De todas estas ampliações distribuimos com o presente numero exemplares aos nossos leitores.



As novas carroagens da Beira Alta

Visitámos ha dias as novas carroagens que esta Companhia construiu nas suas officinas da Figueira da Foz e de uma das quaes damos a photographia na primeira pagina d'este numero.

As duas primeiras que sahiram das officinas e que teem os numeros 51 e 52, são mixtas de 1.ª e 2.ª classe.



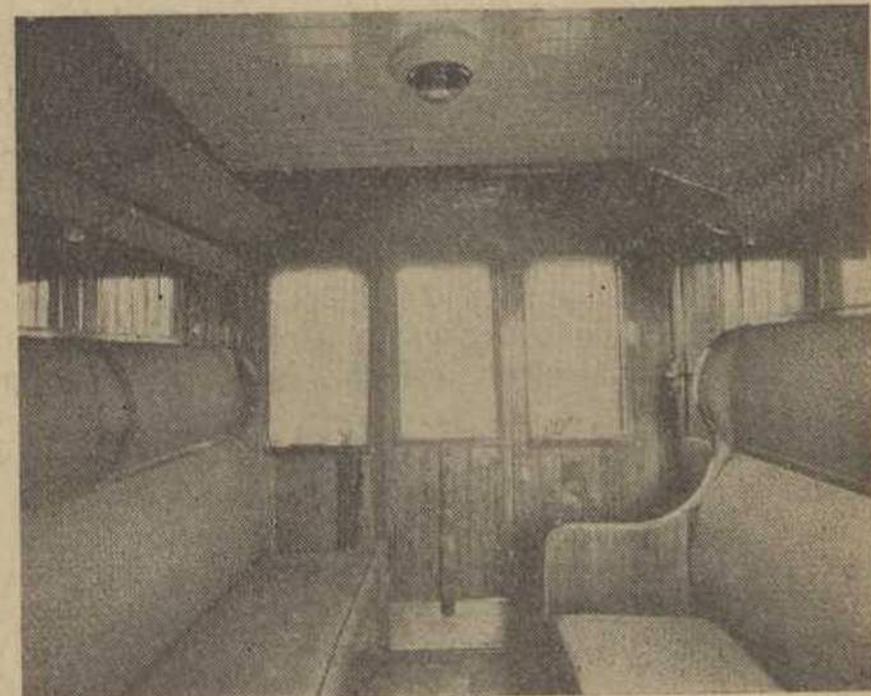
Compartimento de 1.ª classe

As suas características principaes são as seguintes:

Comprimento da caixa.....	11 ^m ,35
» total	12 ^m ,25
Largura da caixa	2 ^m ,88

São montadas sobre solido leito de aço laminado, que por seu turno assenta sobre os rodados por intermedio de molas de dupla regulação e providas de freio de vacuo com 2 cylindros e 8 cepos.

A caixa, armada em carvalho, com revestimento de chapa, assenta sobre o leito por intermedio de calços de



Compartimento de 2.ª classe

borracha, o que, juntamente com o sistema de suspensão do leito, evita o incommodo da trepidação. Internamente está dividida em dois compartimentos de 1.ª e tres de 2.ª com o corredor lateral de 0^m,66 de largura e o competente W. C. ao centro.

Tem lugar para 13 passageiros de 1.ª e 25 de 2.ª.

Os assentos de 1.ª classe, estofados e com molas, teem todos os logares divididos por braços e encostos de cabeça e são revestidos de velludo lavrado vermelho, de excellente aspecto. O tecto é laccado a branco com frisos dourados e as paredes revestidas de «lincrusta» rosa pálido.

Os assentos de 2.ª classe, igualmente estofados e com molas, são revestidos de fazenda de crina. As paredes são de riga envernizada e os tectos laccados de branco.

Todo o pavimento das carroagens está revestido de «linoleum», tendo os compartimentos de 1.ª excellentes tapetes.

Nos varios compartments ha espelhos e photographias, reproduzindo vistas das localidades servidas pela linha da Beira Alta.

O W. C., cujo pavimento é revestido de mosaico e paredes e tecto de chapa de ferro pintados a «Rippolin» branco, tem excellentes installações para toilette.

A iluminação é por acetylenio com gerador central e lampadas nos compartments e corredor, tudo construído nas officinas da Companhia. Cada lampada é munida de torneira manobravel pelos passageiros, que permite regular á vontade a intensidade da luz. O gerador de acetylenio está collocado sobre o tecto e disposto por forma a evitar por completo todo o perigo de explosão.

Tem aquecimento por thermo-siphão em todos os compartments.

Em resumo, as novas carroagens que a Companhia da Beira Alta, vae pôr em circulação nos seus comboios de dia, a partir de 25 do corrente, pela sua disposição, solidez e acabamento, demonstram a boa vontade da Companhia em facilitar commodidades ao publico, e honram as suas officinas, que as construiram, e sobretudo o engenheiro que presidiu á sua construcção, o Sr. Eugenio Amaral.

Estão ainda em construcção nas officinas da Companhia duas carroagens de 3.ª classe para 78 logares, com corredor lateral, W. C., iluminação a acetylenio e aquecimento por thermo-siphão, que devem estar promptas uma em agosto e outra em novembro d'este anno.

Luvas electricas para automobilistas

No inverno, onde o frio mais incomoda os motoristas, ou conductores de automoveis, é nas mãos, que, diminuindo ainda a temperatura com a velocidade do carro, chegam a perder o tacto, não se podendo governar convenientemente o volante de direcção.

Para evitar este inconveniente inventaram-se umas luvas especiaes para automobilistas, providas de calefacção electrica, analogamente ás chamadas alcatifas electricas. Estas luvas são forradas, e, entre elles e o ferro, existe occulto no tecido um circuito de arame muito flexivel, que exerce a função de resistencia electrica e produz calor ao passar por elle a corrente. Um dos extremos do circuito de arame vae ter a uma peça de contacto, que fica na altura da ponta do dedo pollegar, e o outro a uma peça igual na ponta do indicador.

O automovel, por seu turno, deve estar disposto especialmente para o uso d'estas luvas, para cujo effito o volante de direcção está provido de placas de contacto, onde vão ter os extremos de um circuito alimentado por uma installação electrica, que pôde ser a mesma em serviço para a illuminação do carro. D'est'arte, ao agarrar no volante de direcção, as extremidades do circuito de cada luva põem-se em contacto com as placas do volante, e, passando a corrente pelo tecido de arame, as luvas operam como uma estufa electrica aquecendo as mãos do motorista.

No circuito do carro intercala-se um rheostato para regular a quantidade de electricidade que passa pelas luvas e portanto o calor desenvolvido.

Obtem-se por este meio uma calefacção commoda das mãos, e evita-se ao mesmo tempo ter que envolver as luvas em conductores electricos, que poderiam difficultar os movimentos do automobilista sempre que carecesse de levantar-se da boleia por qualquer motivo.



Assembleia geral da Companhia Portugueza

Realizou-se no dia 6 a assembleia geral d'esta companhia, presidida pelo Sr. Dr. Victor dos Santos, sendo secretario L. de Mendonça e Costa e escrutinadores os Srs. Augusto José Vieira e Alfredo d'Oliveira Pires, e assistindo o commissario do Governo Sr. Ginestal Machado.

Estando presentes 66 accionistas, representando 25.034 acções, o presidente abriu a sessão á 1 hora da tarde, fazendo um caloroso elogio do falecido presidente do Conselho d'Administração, Victorino Vaz, propondo um voto de sentimento e que se comunicasse á familia, ao que se associou o Sr. Mello e Sousa, por parte do Conselho d'Administração, Antonio Centeno pelo Fiscal e Gines- tal Machado em seu nome e no do Governo.

Entrando em discussão do relatorio, o Sr. Domingos Tarroso combateu, com longas considerações, algumas resoluções da administração, que, no seu entender, prejudicam os direitos dos portadores de obrigações de 2.^º grau.

Por fim manda para a mesa duas propostas, uma para que o conselho fiscal faça observar o disposto no artigo 185.^º do Código Commercial, que se refere á assistencia dos obrigacionistas ás assembleias dos accionistas, e a segunda para que os corpos gerentes de 1914, a título de economia, tenham a mesma retribuição do anno de 1900, ou seja, em numero redondo, 42 contos.

O Sr. Dr. Victor dos Santos, declara que o primeiro d'esses documentos não o incluirá como materia da ordem do dia, ficando consignado na acta, e a segunda proposta fica para ser apreciada quando se discutir o relatorio na especialidade.

O Sr. Elio Rego contrapõe o seu parecer ao do orador precedente, e referindo-se ao cobarde attentado de que foi victima o Sr. Santos Viegas, faz um caloroso elogio d'este engenheiro, que é applaudido por toda a assembleia.

Por parte do Conselho, o Sr. Fausto de Figueiredo responde ao Sr. Tarroso, rebatendo as suas opiniões.

O Sr. Dr. Mario Esteves defendeu mais uma vez os obrigacionistas portadores de 2.^º grau, que considera afectados nos seus interesses pela forma por que se fazem as contas da administração.

Responde a todos, n'uma larga exposição de factos e clara demonstração de competencia, o Sr. Mello e Sousa, explicando todas as resoluções administrativas que, pelos oradores precedentes, tinham sido criticadas, e justificando plenamente as decisões do Conselho.

Por parte do Governo, o Sr. commissario faz um breve mas caloroso discurso, em que, referindo-se á greve, descreve o que foi esse movimento, que reputa revolucionario, e attentatorio dos interesses e até da integridade do paiz, pelos actos de violencia em que se manifestou, e a accão que a Companhia e o Governo desempenharam então. Lamenta não ter voz n'esta assembleia para propor um voto de louvor a todos os que tanto e tão bem se salientaram na resolução d'essas graves crises, em que por parte do Sr. Mello e Sousa e de alguns outros membros do Conselho, e dos engenheiros e outro pessoal da Companhia, houve actos de coragem e dedicação que honram o paiz. Ao terminar o orador foi alvo de uma prolongada salva de palmas.

Terminada a inscrição foram votadas as conclusões do Conselho Fiscal, que são:

1.^º — Que seja aprovado o relatorio, balanço e contas do exercicio de 1913.

2.^º — Que seja aprovada a distribuição, captiva de impostos, ás obrigações de 2.^º grau, pela forma seguinte:

A's de 3 %,	2. ^º grau.....	Frs. 9,50
" " 4 %,	"	" 12,66 2/3
" " 4 1/2 %	"	" 14,25
" " 3 %,	Beira Baixa, 1. ^º grau.....	" 2,—

passando o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas», na importancia de Esc. 18.670\$80 para o anno de 1914.

3.^º — Que louveis o Conselho de Administração e a sua Comissão Executiva, pelo zelo e intelligencia com que se houveram no desempenho do trabalhoso mandato.

4.^º — Que seja louvada a Direcção Geral, Chefes de Divisão e de Serviço e restante pessoal da Companhia, pelo bom desempenho dos seus deveres.

5.^º — Que sejam conservados os Corpos Gerentes, Comissário da Republica e seu Adjuncto, os mesmos honorarios, pela forma dos annos anteriores, de conformidade com o art. 12.^º e seu §, e art. 25.^º e 11.^º e seu §.

6.^º — Que seja lançado na acta um voto de profundo pesar pelo falecimento do Ex.^{mo} Sr. Victorino Vaz Junior, antigo Presidente do Conselho de Administração da Companhia.

7.^º — Que se proceda, nos termos dos Estatutos, ás eleições do Presidente e Vice-Presidente da Assembleia Geral, de um Vogal do Conselho de Administração, e de dois Vogais do Conselho Fiscal, que teem que exercer funções no respectivo triennio.

Cumprindo-se a 7.^a resolução, procedeu-se ás eleições, sahindo reeleitos o presidente e vice-presidente da assembleia, bem como os vogais sahientes dos Conselhos de Administração e Fiscal, sendo lida e aprovada a minuta da acta e encerrada a sessão ás 5 e 20 da tarde.

Ainda a respeito dos actos do Conselho de Administração, no que elles affectam os direitos dos portadores de obrigações de 2.^º grau, recebemos copia de uma representação que uma comissão portuense composta pelo Banco Commercial do Porto, o capitalista Sr. Manuel Pereira Martins e o Sr. Henrique Meirelles Kendall, dirigiu em 31 do proximo passado ao Parlamento, em que se pedem providencias sobre prejuizos, que, se diz, resultam para aquelles credores e para o Estado, da forma

como os corpos administrativos da Companhia tem executado a lei do Convenio e os Estatutos.

Nessa representação, em que se olha com desprezo «o pequeno capital accionista de esc. 5.932:350» pede-se a suppressão do Comité de Paris, e, affirmando-se que as obrigações de 1.º grau «estão cotadas hoje por menos francos cada uma, do que o seu verdadeiro valor», conclue-se por propôr que o Governo intervenha, ou fazendo o resgate das concessões, ou declarando a fallencia da Companhia.

Estamos persuadidos de que isso nem é possível, nem justo, nem conveniente, mesmo aos interesses dos portadores de obrigações de 2.º grau, que são os principaes interessados na prosperidade da Companhia, unico horizonte que lhes deixa ver esperanças da integralização do coupon.

Como tambem não chegamos a perceber como esses reclamantes tanto fallam na fallencia de uma Companhia que ainda até hoje não faltou aos seus compromissos, pagando integralmente o juro ás obrigações de 1.º grau, fazendo a amortização que os estatutos prevêem e distribuindo ás de 2.º grau um dividendo que lhes tem valido elevar a sua cotação de 9\$700 reis, que tiveram em maio de 1897, a 55\$000 reis que cotaram em abril de 1910 e mesmo a 40\$05 como estão hoje, tendo descido, como desceu todo o papel da Companhia, por virtude dos ultimos acontecimentos.

E note-se que aquella melhoria de cotação se deu coincidentemente no periodo em que todos os valores de todos os paizes sofreram depreciação, pelos receios de guerra, exigencias socialistas, greves e outras causas similares. Como exemplo cita-nos um amigo o fundo sueco 4 %, que em 1906 se cotava a 97 e chegou ultimamente a 81, apesar da Suecia ser um dos paizes melhor administrados, e a sua dívida, completamente representada em caminhos de ferro e outros fins garantidos, ser considerada um emprego seguro de primeira ordem, em todas as bolsas europeias.

E ainda se queixam os portadores d'obrigações da Companhia Portugueza!

Aquella tonelagem decompõe-se em 24:125^t ascendentes e 22:963^t descendentes.

Na primeira d'estas parcellas avultam 14:558 de transportes de serviço e da construção.

Diminuiram os transportes de borracha, aguardente, tecidos, polvora, por effeito da crise que flagella a província de Angola, mas aumentaram os de cera, coiros, gomma, ferramentas e máquinas agrícolas e industriais, hortaliças e cereais.

A ponte-caes atracaram 100 vapores e 79 navios de vela, contra 96 e 88 em 1912.

Começaram a ser feitas á Companhia concessões de terrenos ao longo da linha para desenvolver a cultura, sendo autorizada a de 50 lotes de 5:000 hectares cada um, devendo a Companhia estabelecer uma granja experimental.

Introduziram-se nas tarifas varias modificações com o fim de atrair o tráfego.

As receitas cedidas para a Caixa de aposentação e socorros somaram, desde 1908, 23:048\$, havendo um saldo de 20:754\$.

O material circulante comprehende 25 locomotivas, 6 automotoras, 17 carruagens e 201 vagões.

Refere o relatório que das negociações pendentes resultará a conclusão do caminho de ferro até à fronteira, em prazo muito inferior ao fixado no contracto de concessão.

Acompanham o relatório o mappa da rede dos caminhos de ferro da África do Sul, o esboço geográfico da directriz da linha até à Catanga, indicando a sua ligação com a rede geral sul-africana, um esboço geográfico da parte central do planalto de Benguela, o perfil da linha e varias vistas demonstrativas do progresso económico da região, incluindo a da ponte de Lobito com o primeiro grande vapor da Deutsche Ost-Afrika Linie a ella atracado em janeiro de 1914.

Continua

Companhias hispanholas

Temos recebido os relatórios anuais das duas principaes companhias do paiz vizinho, dos quais a falta de espaço só hoje nos permite tratar:

Norte de Hespanha — A assembleia geral reuniu no 3 de maio, aprovando as conclusões do relatório, do qual resgatamos os apontamentos seguintes:

A rede compõe-se hoje de 3.692 quilómetros, estando mais em construção 27 da linha de Canfranc e 40 da de Zuera a Toruñana; e comprehendendo-se n'aquelas, 426 quilómetros de via dupla, sendo 394 na de Madrid a Hendaya, 100 de via reduzida e 11 de via de serviço.

O rendimento total aumentou d'uma forma notável, elevando-se a 155 milhões de pesetas, mais 4.222.480 pesetas do que em 1912 e mais 108 milhões de pesetas do que em 1910, subindo assim 43 %, apesar da extensão explorada se manter a mesma.

Os gastos de exploração, 77 milhões, subiram porém mais que a receita, ultrapassando em mais de 8 milhões a verba de 1912, por motivo do aumento de percurso dos trens, 1.345.699 quilómetros, do aumento de pessoal e melhoria de vencimentos, maior gasto de combustível e encarecimento do carvão, por subida nas despesas de exploração, reparações, indemnizações, manutenção de mercadorias, aperfeiçoamento do serviço de passageiros, dando a estes mais conforto, melhor iluminação e aquecimento das carruagens, etc.

Com efeito, aqui o notámos já; o serviço de passageiros n'estas linhas tem melhorado a olhos vistos, tanto na velocidade dos comboios como na commodidade dos veículos, segurança da linha e frequencia de trens.

O producto líquido foi portanto de 77 milhões de pe-

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Relatório de 1913

Temos seguido attentamente os progressos d'esta linha, talvez a mais importante das que avançam das costas para o interior do continente negro.

Vamos dar notícia resumida dos factos que respeitam ao exercicio de 1913 e que constam do bem elaborado relatório do Conselho de administração.

Em 18 de outubro d'esse anno foram abertos á exploração os 94 quilómetros do Hambo ao Chinguaro, atingindo a linha o k. 520. E' digna de nota a extraordinaria rapidez attingida no assentamento, pois foram assentes em 40 dias uteis os 90 quilómetros.

Alem da construção fizeram-se diversos trabalhos complementares, como foram o accrescentamento de 36 metros na ponte-caes do Lobito, um desvio entre os k. 15 e 17 para melhorar o perfil e diversos trabalhos de consolidação.

A receita e despesa d'exploração atingiram respectivamente 452:935\$ e 314:577\$ ou 1:008\$ e 700\$ por quilometro, com o coefficiente de 0,69.

O aumento da receita sobre a de 1912 foi de 30:269\$.

Transportaram-se 63:333 passageiros, ou mais 12:515 que em 1912 com um aumento de receita de 466\$, apenas por se terem barateado os preços com os bilhetes de ida e volta e de assignatura.

Na pequena velocidade transportaram-se 47:099^t que deram a receita de 366:120\$, havendo um aumento de 9:114^t e 24:933\$.

setas, o que permittiu um dividendo annual de 24 pesetas por acção, igual ao do anno anterior.

E' de notar que o aumento do tráfego se produziu em todos os ramos, sendo de 1.790:303 pesetas em passageiros e 1.847:464 em pequena velocidade.

A conta de «primeiro estabelecimento» ficou em 1.115.180.409 pesetas.

A companhia tinha em 31 de dezembro, 816 locomotivas, 1.985 carruagens e 20.148 vagões e em encomenda mais 74 locomotivas, 58 carruagens e 315 vagões.

Madrid-Zaragoza-Alicante. — A assembleia realizou-se em 10 de maio, sendo por ella aprovado o relatório annual que apresenta os esclarecimentos que resumiremos:

Productos da exploração, 136 milhões, com aumento de 3.480.953 pesetas sobre 1912.

Despesas e encargos, 113 milhões, com aumento de 8.852.116 pesetas sobre 1912.

Produto líquido 23.168.882 pesetas, menos 5.371.163 pesetas que no anno anterior.

O aumento de productos deveu-se especialmente ao de passageiros, havendo mesmo uma diminuição em mercadorias.

Nota-se na antiga rede diminuição de numero de passageiros em 1.^a e 2.^a e aumento nos de 3.^a, que compensou a dos de 1.^a, sendo os productos d'este ramo melhorados por um aumento no percurso dos viajantes. Na rede catalã, pelo contrario, cresceu o movimento de passageiros em todas as tres classes.

Da mesma forma, em mercadorias, a rede M.-Z.-A. teve menos 110.773 toneladas e a rede catalã mais 91.305.

As linhas em exploração no fim do anno formavam um conjunto de 3.664 quilometros; o material circulante era nessa data: 862 locomotivas, 1.762 carruagens e 17.922 vagões e furgões.

O saldo da conta de «ganhos e perdas» foi de pesetas 23.369.712 de que foram aplicadas 9.380.000 pesetas à amortização do material, um milhão para reserva especial e 11.926.512 pesetas a distribuir um dividendo de 24 pesetas a cada uma das 496.938 acções; ficando o remanescente, 1.063.200 pesetas, para conta nova.

—



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de Ferro Portugueses. — Obrigações privilegiadas de 2.^a grau. — São prevenidos os Srs. portadores de obrigações privilegiadas de 2.^a grau de juro variável até 3 %, 4 % e 4 1/2 %, e das antigas obrigações de 4 1/2 % da 1.^a serie 1886 «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^a grau, que, pela distribuição do remanescente da exploração do Exercício de 1913 pelas referidas obrigações privilegiadas de 2.^a grau e do juro complementar às obrigações de 3 % de 1.^a grau «Beira-Baixa», conforme a alínea f) do artigo 61.^a dos Estatutos, lhes será pago o coupon, a datar de 30 de junho de 1914, inclusivamente, nos termos seguintes:

= pela apresentação do coupon n.^o 15 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.^a grau, de juro variável até 3 %, recebendo por cada coupon 8 francos e 24 centesimos, líquidos de 66 centesimos de impostos em França;

= pela apresentação do coupon n.^o 15 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.^a grau, de juro variável até 4 %, recebendo por cada coupon 11 francos 87 centesimos líquidos de 79 centesimos de impostos em França;

= pela apresentação do coupon n.^o 15 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.^a grau, de juro variável até 4 1/2 %, recebendo por cada coupon marcos 11,40.

= pela apresentação do coupon n.^o 10 da nova folha de coupons especiais annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %. 1.^a serie 1886 «Beira-Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^a grau, recebendo por cada coupon marcos 1,60.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 30 de Junho de 1914, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias úteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no artigo 5.^a da Carta, de lei de 29 de Julho de 1899, publicada no «Diário do Governo» n.^o 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Lisboa, 15 de Junho de 1914. — O Presidente do Conselho de Administração, José A. Mello Soeira.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos do artigo 43.^a dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da serie «Mirandella-Bragança», a que se procedeu em 1 do corrente, sahiram sorteados os n.^os 29.806 a 29.810 e 46.676 a 46.680.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie, relativo ao 1.^a semestre de 1914, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.^a, das 11 ás 14 horas e continuará em todos os dias úteis, com exceção dos sabbados, até 18 do referido mez, e depois ás sextas-feiras, para relações conferidas em cada semana.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — Faço publico que no dia 20 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na sé de do Companhia, a rua de Bellomonte, 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 9 de junho de 1914. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, O Presidente do Conselho de Administração, Augusto Gama.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 15 de Junho de 1914.

Continua e continuará arrastando-se no Parlamento a discussão do orçamento que não se sabe quando terminará, o que só sucederá quando absolutamente já não houver meio de prorrogar as camaras, e então tudo o que faltar será aprovado d'afogadilho, sem estudo e sem criterio.

De permeio com aquella discussão tem-se tratado de uma infinidade de projecticos que vão entretendo as sessões, sem falarmos mesmo nas questões irritantes que surgem e em que se vê que, por mais que se promettesse que a ilegalidade seria banida da administração publica, ainda ella impera com tal força que nem a recente constituição política do paiz lhe resiste, saltando-se sobre ella quando se trata de interesses pessoais que a posição dos beneficiados faça valer.

Assim, a celebre concessão das quedas do Tejo nas Portas do Rodam será annullada, mas ella não deixará de vincular no público imparcial a mais desagradável impressão.

Bolsa. — Continua sendo desanimado o movimento de transacções da nossa Bolsa; comquanto se pretenda incutir no espírito público que as operações são avultadas, tal não acontece.

O Fundo Interno teve bastante procura, mantendo os preços da quinzena antecedente, havendo tambem numerosos compradores para obrigações 4 1/2 % 1912 (Valle do Sado) que se cotaram ao preço medio de 89\$40.

Externo 3 %. 1.^a serie, cotaram-se a 68\$, registando-se umas novas operações n'este valor de credito.

Acções de Bancos mantiveram os cursos antecedentes; Portugal a 166\$50; Commercial a 145\$50; Lisboa & Açores a 110\$; Ultramarino a 99\$50.

Phosphoros, registaram os mesmos preços.

Tabacos, abandonadas.

Moagem, com vendedores a 70\$.

De **Caminhos de Ferro** ha apenas a notar a notável baixa que tem tido as obrigações do Norte e Leste 2.^a grau 3 %, que já se cotaram a 40\$.

Não se verifica o motivo de tão subita baixa, porquanto o juro proposto para o proximo dia 1.^a de julho, é de Fr. 9, approximadamente.

A reunião da assembleia dos obrigacionistas deve realizar-se hoje, em Paris, constando que n'ella será eleito para administrador por parte d'aquelle grupo, o antigo presidente do Conselho de ministros, Sr. Teixeira de Sousa.

Cambios. — Foi o movimento cambial durante a quinzena quasi nulo, com poucas alterações nas taxas, notando-se já, com admiração por parte dos Bancos, grande quantidade de coupons pagos

no estrangeiro, o que representa *ouro*, e de ahí talvez a sua baixa progressiva.

Encerra-se a quinzena sem alterações sensíveis, cotando-se, hoje, Londres a $46\frac{1}{8}$ - 46, Paris 619-622 tendo aberto no princípio do mês a $45\frac{5}{8}$ - $45\frac{1}{2}$ e 626 - 629.

Hoje fechou a £ ouro a 5\$18 e 5\$21.

O Rio-Londres a $16\frac{9}{16}$, reis 14\$869.

A propósito d'esta cotação, informamos que, segundo lemos nos periódicos brasileiros, a Caixa de Conversão entre 9 e 16 de maio p. p. teve um decrescimo de £ 357.118, mantendo os cambios a cotação de $16\frac{1}{32}$ e 16—compra e venda do Banco de Brasil.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE MAIO	EM 15 DE JUNHO	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	$45\frac{5}{8}$	$45\frac{1}{2}$	$46\frac{1}{8}$	46		
" 90 d/v.....	$45\frac{1}{16}$	—	$46\frac{9}{16}$	—		
Paris cheque.....	626	629	619	622		
Berlim	$236\frac{1}{2}$	$257\frac{1}{2}$	$253\frac{1}{2}$	$254\frac{1}{2}$		
Amsterdam cheque	433	435	428	430		
Madrid cheque	990	1.000	985	995		

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

JUNHO

Bolsas e títulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	—	40,40	40,35	40,35	—	40,40	40,40	40,45	—	40,45	40,50	40,50	40,50	—
Dívida interna 3%, coupon	—	39,25	39,20	39,20	39,30	39,30	40,30	—	—	39,30	39,35	39,45	39,45	—
4%, 1888, cupremos	22.500	22.500	21.500	21.500	21.500	21.500	21.500	21.500	—	21.500	21.500	21.500	21.500	—
4%, 1888/9.	57.500	57.500	—	—	50.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1890	5.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c/previós	9.500	9.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1905, (C.º de F.º Est)	80.520	—	78.550	—	—	80.540	80.530	80.520	—	—	—	—	—	—
5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	80.550	—	—	89.540	89.540	89.540	89.540	89.540	—	89.540	89.540	89.540	89.540	—
4%, 1912, ouro	—	—	89.540	89.540	89.540	89.540	89.540	89.540	—	89.540	89.540	89.540	89.540	—
externa 3%, coupon 1.ª série	67.570	67.570	67.560	67.570	—	—	68.500	68.500	—	68.500	68.500	68.500	68.500	—
3%, 2.ª série	—	—	—	—	70.550	70.550	70.550	70.550	—	70.550	70.550	70.550	70.550	—
3%, 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	106.520	—	106.550	—	166.550	—	166.550	—	—	167.500	—	167.500	167.500	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	145.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	99.560	99.560	—	99.550	99.580	—	99.560	99.550	—	99.530	99.540	99.520	99.520	—
Lisboa & Arões	—	—	110.500	—	—	—	—	—	—	—	110.500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66.550	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	54.560	54.550	54.540	54.530	—	54.510	54.500	—	54.500	54.500	54.500	54.500	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	88.500	88.500	88.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	41.500	41.500	40.580	—	—	40.540	40.530	40.530	—	40.525	40.505	40.500	40.500	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	58.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	64.550	—	74.550	—	—	—	16.530	—	74.570	74.570
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	64.550	—	77.510	—	77.510	77.510	75.500	75.500	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	77.500	77.500	77.510	77.510	77.510	77.510	—	77.510	77.510	75.500	75.500	—
predaes 6%	—	89.520	—	—	—	—	89.506	—	89.500	—	89.500	—	—	—
5%	76.550	76.570	76.570	76.570	—	—	—	—	—	77	—	—	—	—
4%, %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	—	64	64,40	65	65	65	65	65	65	65	64,65	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	23	—	21	—	—	—	20,50	21	21,25	—	—	—	—
Madrid-Gaéceres-Portugal	—	320	320	320	—	—	—	—	—	318	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	290,25	297	296	297	297	296,50	296	296,50	297	298	—	—	—
Andaluzes	—	190	187	190	190	190	191	190	190	190,25	190	—	77	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Gaéceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% português	62,0	—	63,50	—	62 1/8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	81 1/8	—	81 1/2	—	—	—	—	—	—	81,93	81 1/8	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA		
		19						



Imposto de transito. — As Companhias Portuguesa e Beira Alta reclamaram ao governo contra a proposta de lei ultimamente apresentada ao parlamento pelo Sr. ministro da Guerra, creando um fundo para fazer face a um empréstimo destinado à aquisição de material de guerra, na parte que se refere ao agravamento do imposto de transito nos caminhos de ferro, disposição que vai de encontro ao que se acha estipulado nos contratos entre o governo e as referidas companhias.

Já vimos isso antes de escrever o artigo que publicámos no numero passado a esse respeito.

Só nas instâncias oficiais se não vêem estas coisas, por isso se fazem projectos aéreos.

Alto Minho. — A firma Canha & Formigal, concessionaria d'estas linhas, sollicitou do Sr. ministro do Fomento varias providencias, para que no mais curto lapso de tempo se possa iniciar a construcção, que é o melhoramento mais importante por que espera aquella região.

Estação de S. Bento. — Em resposta a um pedido do Centro Commercial do Porto, para que se abrevie a conclusão d'esta estação, o Sr. ministro do Fomento mandou-lhe dizer que as obras estão em via de breve conclusão, estando a proceder-se á execução da cobertura do vestibulo central, e seguidamente serão assentes os azulejos nas paredes, o mosaico no pavimento e as portas, e construir-se-hão as bilheteiras.

Circumvallação do Porto. — Vae ser publicado por estes dias um decreto determinando que seja adicionado ao plano das linhas ferreas ao Norte do Mondego um ramal de via larga, que, partindo da estação de Ermezinde na linha do Douro, vá entroncar no caminho de ferro de circumvallação do Porto, nas proximidades de S. Gemil.

Penafiel á Lixa. — Esta companhia pediu ao governo auctorização para, provisoriamente, estabelecer um desvio á entrada de Felgueiras, no logar da Victoria, em vez de desde já construir a estação, pelo motivo da cámara municipal de Felgueiras desejar que a estação da villa ficasse em logar por ella indicado, promettendo-lhe todo o auxilio, para que a villa tenha uma estação condigna e projectando abrir uma avenida do centro da villa á desejada estação.

Também pediu para por enquanto não ser feita em Varziella a estação d'este nome, visto desejar estudar a pretenção de varios habitantes da freguezia para que a estação seja projectada no local denominado a Forca.

A companhia espera poder inaugurar no dia 21 do corrente a sua linha até Felgueiras.



Também Madrid vae ter metropolitano. O engenheiro D. Miguel Otamendi Machimbarrena apresentou á approvação do ministro do Fomento, o projecto de um caminho metropolitano de Madrid, de serviço particular e público, sem garantia de juro pelo Estado.

Abrange o projecto os seguintes trajectos: Linha n.º 1, percorrendo Cuatro-Caminhos, Rios Rosas, Martinez Campos, praça de Chamberí, Alonso Martinez, Fernando VI, Gran Via, Puerta del Sol, e praça do Progresso. Linha n.º 2: Marquez de Urquijo, Quartel da Montanha, S. Marçal, S. Bernardo, praça de Callao, Puerta del Sol, Peligros, Castelar, Independencia, Velasquez, Príncipe de Vergara e Goya. Linha n.º 3: Diego de Leon, Lista, Goya e Independencia. Linha n.º 4: Ferraz, Princeza, S. Marçal, Bilbao, Alonso Martinez, Castellana, Serrano, Príncipe de Vergara e rua de Alcalá.

O ministro do Fomento acaba de apresentar um projecto de lei para pedir auctorização para pôr em praça a adjudicação do caminho de ferro de via reduzida de Caminreal a Saragoça.

A concessão será pelo tempo de 99 annos, e o Governo concede uma subvenção de 60.000 pesetas por kilometro, das quais 25.000 de entrada, e pagaveis em obrigações do Thesouro creadas para este fim.

Inglaterra

Na campanha movida contra a nacionalização dos caminhos de ferro, nota-se que o commercio, sem duvida muito interessado na questão, se mostra extremamente adversario da passagem das linhas para o Estado. Já houve oito representações de câmaras do commercio ou de corporações commerciales, em que se declara ser-se abertamente contrario áquella passagem. E na assembleia magna da Associação das Câmaras de Commercio britannicas, foi apresentado pela Camara de Commercio de Londres, a moção seguinte: «que, segundo o parecer da Associação das Câmaras de Commercio, devem estas acompanhar individualmente a Comissão parlamentar nos trabalhos e no plebiscito que dirige, frisando especialmente que esta Associação classifica de *undesirable* a nacionalização das linhas ferreas».

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 6 de Junho de 1914.

(Continuado do numero 635)

Resultado da Exploração das linhas garantidas

As linhas garantidas continuam a occasionar um pesado encargo, como se vê do quadro seguinte:

	Beira Baixa	Torres-Figueira-Alfarelos
Receita.....	336:168.578,1	528:200.553,2
Despesa.....	283:792.997,8	338:552.536,2
Produto liquido.....	52:375.580,3	189:648.517
Garantia recebida.....	275:948.560,3	— 23:223.585,3
Total dos productos.....	328:324.540,8	166:424.531,7
Rendimento garantido.....	401:110.532,6	252:187.008
Diferença (insuficiencia dos productos)	72:785.591,6	85:762.576,3

Resumo

Perda total do rendimento garantido (consequência dos contratos):

Beira Baixa.....	72:185.591,8
Torres-Figueira-Alfarelos.....	85:762.576,3
	158:548.568,1

As linhas garantidas deram no seu conjunto um rendimento inferior em 158.548.568,1 ao theoricamente garantido pelos contratos.

Este facto indica que não podemos justificadamente obrigar-nos a novas despesas n'estas linhas, creando comboios ou melhorando as instalações.

Impostos recebidos por conta do Thesouro

Este impostos elevam-se em 1913 a 498.871.573,9; sendo:

Imposto de transito.....	326.091.564,9
" sello.....	142.511.598
" assistencia publica.....	30.268.511

A totalidade é pois superior em 14.860.567,9 á do anno anterior

Examinar-se-ha a seguir:

1.º — As receitas.

2.º — As despesas.

3.º — Os trabalhos extraordinarios e compras de material e ferramentas.

Receitas da Exploração

As receitas de exploração, liquidadas de reembolsos e de impostos, encontram-se no seguinte quadro:

Designação	Rede propria	Setil a Vendas Novas	Arganil (Coimbra a Louzã)	Totaes	Augmentos em 1913 sobre 1912
Passageiros....	2.653.355\$03,6	23.344\$61,3	19.553\$08,1	2.696.252\$73	53.670\$80
Mercadorias em grande vel...	510.638\$27,3	17.729\$38,4	1.855\$64,9	530.223\$30,6	18.045\$63,4
Mercadorias em pequena vel...	3.357.654\$93,8	106.079\$27,7	11.820\$61	3.475.554\$82,5	131.918\$91,4
Receitas diversas do trasego	468.440\$76,4	2.745\$51,9	1.705\$61,3	472.891\$89,6	31.295\$89,7
Totaes....	6.990.689\$01,1	149.898\$79,3	34.934\$95,3	7.174.922\$75,7	234.931\$24,5

A seguir mostram-se as receitas totaes da exploração nos últimos 5 annos, comprehendidas as linhas exploradas em virtude de contractos:

Designação	1909	1910	1911	1912	1913
Passageiros....	2.379.256\$16	2.512.804\$00	2.552.298\$75,2	2.642.581\$00	2.696.252\$73
Mercadorias g. vel...	295.533\$74,9	431.772\$88,7	461.906\$42,7	512.177\$67,2	530.223\$30,6
Beleitas diversas do trasego....	2.995.539\$78,5	3.188.035\$96,5	3.070.190\$21,1	3.343.635\$00,1	3.475.554\$82,5
Totaes....	6.363.641\$33,3	6.841.480\$23,2	6.071.455\$60,8	6.441.595\$00,9	6.972.891\$89,6
	6.123.976\$02,7	6.517.113\$68,4	6.491.540\$00,8	6.939.991\$51,2	7.174.922\$75,7

Vê-se, pois, que os augmentos fraquejaram sensivelmente em 1913, depois de um forte accrescimo.

Em 1914 esses augmentos são até agora substituidos por deficits.

PASSAGEIROS

A receita proveniente de passageiros continuou a aumentar em 1913.

O novo comboio rapido, inaugurado em Junho de 1912, entre Lisboa e Porto e vice-versa, continuou a circular durante todo o anno.

Creou-se um novo comboio entre Lisboa e Torres Vedras, na linha de Oeste.

Manteve-se durante este anno na linha de Cascaes o mesmo serviço intenso, tanto no verão como no inverno; contudo a receita de passageiros baixou de 317.249\$06,5 a 300.329\$98,4, do que resultou o prejuizo de 16.919\$08,1 em relação ao exercicio anterior.

Foi posta em vigor uma tarifa de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, nas linhas suburbanas, aos domingos, durante o verão.

Esta tarifa, muito bem accollida pelo publico, deu, durante o periodo em que vigorou, resultados muito satisfactorios, tendo sido as receitas dos domingos sensivelmente maiores que no anno anterior.

Os serviços especiaes, taes como excursões, festas locaes, etc., produziram receita ainda superior em 9.459\$25,6 á do anno de 1912.

O servico de banhos de mar deu igualmente muito bom resultado, isto é, 139.811\$34,8 contra, em 1912, 118.528\$23,8 ou seja o aumento de, 21.283\$08 sobre 1912.

O bom tempo do verão facilitou as excursões e as villegiaturas nas praias.

BILHETES DE BANHOS DO MAR

Annos	Numero	Produto	
		Escudos	Francos (*)
1904.....	36.669	103.705\$45	576.141
1905.....	32.842	104.213\$98,6	578.963
1906.....	32.297	116.281\$61,8	646.009
1907.....	37.678	119.286\$11,4	662.700
1908.....	38.082	120.022\$72,5	666.792
1909.....	41.086	132.642\$35,4	736.902
1910.....	46.453	146.518\$72,3	813.993
1911.....	46.532	119.803\$18,5	665.573
1912.....	46.177	118.528\$23,8	658.490
1913.....	51.896	139.811\$34,8	776.930

(*) Ao cambio fixo e convencional, de 518 centavos por cada franco.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembleia geral dos accionistas, de 22 de maio de 1914.

(Continuado do numero 635)

Grande velocidade.—Ha a assignalar n'este ramo um excedente de 10.991\$68,2, em relação ao anno transacto, (parte ori-

ginado pelo transporte de encomendas postaes e pelas subvenções do correio internacional) que seria certamente muito maior se o trafego de ovos, peixe e aves, com destino a Espanha, não tivesse terminado bruscamente em 15 d'outubro, com a expiração do tratado de commercio.

Pequena velocidade.—Este ramo manteve-se absolutamente estacionario em 1913.

A notavel progressão que foi constantemente assignalada nos nossos ultimos relatórios, deixou subitamente de aparecer no ultimo anno, por motivos d'ordem varia; sobretudo d'entre os principaes a cessação do tractado de commercio com a Espanha e as más colheitas agricolas.

Assim, nota-se uma baixa muito sensivel nos transportes de:

Legumes verdes..... Escudos 15.583\$00
Viuhos e vinagres..... " 3.091\$00
perdas que foram compensadas com os seguintes accrescimos:

Metaes.....	Escudos 3.560\$45,4
Farinhas.....	" 2.346\$91,8
Minerios.....	" 2.318\$21,7
Sal.....	" 1.932\$01,4
Desperdicios de lú.....	" 1.605\$81,7
Generos de mercearia.....	" 1.352\$68,3
Carvão mineral.....	" 1.340\$68,7
Azeite.....	" 1.293\$95,4

Receitas fóra do trasego.—A perda de Escudos 3.282\$76,8 é resultante da menor somma cobrada das Companhias vizinhas pelo aluguer do nosso material; receita que no anno de 1912 assumiu, excepcionalmente, proporções muito avantajadas.

Despesas

Para maior clareza da escripta, julgámos preferivel fazer destacar nas contas do actual exercicio as despesas de conservação e de exploração propriamente ditas, das de melhoramentos, agrupando estas ultimas em titulos especiaes.

Nesta ordem d'ideias, deduzimos nas despesas de 1912 Escudos 5.924\$79, valor dos melhoramentos que figuraram nas contas ordinarias da Tracção; e Escudos 13.309\$15,9 que foram englobados nas contas ordinarias da Via, para assim poder estabelecer-se facilmente a sua comparação com as de 1913.

Feitas as devidas correccões, constata-se que as despesas de 1913 foram superiores ás de 1912 em Escudos 18.693\$71,7, como mostra o quadro abaixo:

	1913	1912	Diferença de 1913 em relação a 1912
Administração de Lisboa e Paris.....	27.181\$49,8	26.355\$05,7	+ 826\$44,1
Exploração e Movimento.....	74.168\$61	71.621\$61,9	+ 2.546\$99,1
Material e Tracção.....	424.009\$19,3	407.071\$08,7	+ 16.938\$10,6
Via e Obras.....	79.426\$91,8	81.044\$73,9	- 1.617\$82,1
Totaes.....	304.786\$21,9	286.092\$50,2	+ 18.693\$71,7

O augmento nas despesas da Administração é quasi todo motivado pelo aggravamento do cambio nos gastos do Comité de Paris.

O dos serviços de Exploração e Movimento, é a consequencia natural do desenvolvimento das receitas.

O importante accrescimo de Escudos 16.938\$10,6 que está inscripto sob o titulo Material e Tracção, resulta do seguinte:

a) Escudos 10.272\$00, do preço mais elevado dos combustíveis devido, em grande parte, ao cambio,

b) percurso de mais 28.000 kilometros;

c) applicação d'uma maior verba — Escudos 4.700\$00, na reparação e conservação do material motor e circulante, o qual contando hoje, na sua maioria, uma duração de 30 annos, está carecendo de cuidados especiaes, que demandam, por seu turno, despesas mais elevadas.

Excedente das Receitas sobre as Despesas

O excedente das receitas sobre as despesas apresenta os seguintes resultados:

	1913	1912	Diferença de 1913 em relação a 1912
Receitas.....	582.794\$77,7	565.786\$40,4	+ 17.008\$37,6
Despesas.....	304.786\$21,9	286.092\$50,2	+ 18.693\$71,7
Excedente.....	278.008\$55,8	279.693\$89,9	1.685\$34,1

(Continua)



Caminhos de Ferro do Estado

DIREÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA DE DESPEZAS ACESSORIAS

(Aprovada por despacho Ministerial de 1 de Maio de 1914)

EM VIGOR DESDE 1 DE JULHO DE 1914

CAPITULO I

Registo e guia—Aviso de chegada e impostos de sêlo e assistência publica

Artigo 1.º—Registo e guia

Em cada expedição, seja de que natureza fôr 0\$02

Artigo 2.º—Avisos de chegada

Salvo renúncia do remetente, por êle escrita na nota de expedição, a Administração avisará os consignatarios de quaisquer remessas de pequena velocidade, da chegada destas á estação de destino, cobrando pelo aviso — 0\$02.

Pelo que respeita á grande velocidade (excepto bagagens), serão gratuitamente estabelecidos *Avisos de chegada* para todas as expedições procedentes do estrangeiro e para as de procedencia nacional que não tenham sido retiradas nas 24 horas seguintes á sua chegada a destino.

Em qualquer dos casos, quando o aviso fôr feito pelo telégrafo, a pedido do expedidor ou do consignatário, cobrá-se-ha o custo do telegrama.

A Administração não responde pela entrega dos «Avisos de chegada» que expedir pelo correio ou pelo telégrafo, nem pelas consequencias de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinários, salvo se êsses erros ou omissões forem feitos pelos empregados da Administração na transcrição dos dizeres das notas de expedição que as suas estações recebam, ou na transcrição do que constar da escrituração com a qual sejam transmitidas á Administração remessas provenientes de outras linhas.

O fim principal dos «Avisos de chegada» é abreviar os prazos de entrega. O facto de não serem recebidos êsses avisos pelos destinatarios, por qualquer motivo, não lhes dará o direito de produzirem reclamações contra a Administração se esta, decorrido o prazo legal, usar da faculdade que lhe assiste, em vista do artigo 113.º da Tarifa Geral, de vender em hasta publica as expedições não retiradas.

É facultada a entrega de qualquer remessa (excepto as de reembolso) em troca do respectivo *Aviso de chegada*, quando o consignatário não possa apresentar a *Senha* correspondente.

Para que o *Aviso de chegada* possa substituir a *Senha* é indispensavel que contenha a assinatura do consignatário reconhecida por notário ou por firma e carimbo de qualquer casa comercial acreditada, considerando-se, nêste caso, como documento de prova, único, verdadeiro e autêntico da bona entrega da remessa a quem de direito.

Nos casos em que o consignatário não poder apresentar a *Senha* da remessa nem o seu *Aviso de chegada*, ser-lhe-ha fornecido, pela respectiva estação, um *Aviso de chegada* devidamente preenchido, de que se cobrará recibo como se fôsse entregue no proprio domicilio do consignatário e que, depois de autênticado pela forma acima estabelecida, poderá substituir a *Senha*.

Artigo 3.^o — Impostos de sêlo e do fundo nacional da assistência pública

Taxas cuja cobrança é feita pela Administração conforme as disposições legais vigentes na data da publicação da presente tarifa:

1.^o — Em cada bilhete simples para um só passageiro:

	IMPOSTO DE					
	Sêlo			Assistência		
	Sendo o bilhete de	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe
A — de preço não inferior a 0\$10 nem superior a 0\$40.....	0\$11	0\$01	0\$01	-	-	-
B — " " superior a 0\$40 mas inferior a 0\$50.....	0\$03	0\$02	0\$01	-	-	-
C — " " igual ou superior a 0\$50 mas inferior a 1\$00	0\$03	0\$02	0\$01	0\$01	0\$01	0\$01
D — " " " " " " 1\$00	0\$03	0\$02	0\$01	0\$02	0\$02	0\$02
E — assinatura por prazo não superior a um ano.....	0\$20	0\$10	0\$05	0\$20	0\$10	0\$05

A cada transporte de pessoa maior de tres anos corresponde uma taxa e, por isso, quando o mesmo bilhete sirva para mais de uma viagem (salvo sendo de assinatura) ou para mais de um passageiro, devem cobrar-se estes impostos no acto da venda dos bilhetes, ou do aluguer dos veiculos, conforme os preceitos seguintes:

a) Pelos bilhetes de ida e volta, circulatorios ou de excursão, cobram-se dnas taxas de cada imposto, em relação a cada bilhete como se os passageiros comprassem dois bilhetes, contanto que o preço de cada transporte de ida ou de volta atinja a importancia fixada para a incidencia de cada um dos impostos;

b) Aos bilhetes colectivos aplicam-se tantas taxas quantos forem os passageiros que as devam segundo a escala supra;

c) Os impostos incidem, conforme o preço de cada um, sobre todos os bilhetes de passagem, quer adquiridos nas estações quer passados em transito, mesmo por excesso de percurso;

d) Sendo alugado algum combóio especial, veiculo ou parte do veiculo, os impostos incidem unicamente sobre os bilhetes que os passageiros tenham de pagar; mas se o numero destes não for fixado e conhido, serão cobradas tantas taxas de cada um dos impostos quantos forem os lugares, segundo a lotação de cada veiculo ou compartimento alugado ou reservado.

e) No caso de serviço combinado com países estrangeiros, os impostos recairão no bilhete em relação ao preço do transito em Portugal, quer seja portuguesa quer seja estrangeira a estação em que for vendido;

f) Quando, pelo facto de mudança de classe, o preço do transporte atingir ou exceder a importancia fixada para a incidencia de alguma das taxas, cobrar-se-hão os impostos correspondentes ao custo total da passagem;

g) Os bilhetes mixtos (de mais de uma classe) consideram-se, para os efeitos destes impostos, como da mais elevada das classes para que sirvam;

h) Não são devidos estes impostos pelas cobranças suplementares para mudança de classe ou de veiculo salvo as hipóteses da alínea f), nem pelas senhas de ampliação de prazo, mudança de itinerario e de paragem, ou por qualquer facto que sómente altere a condição da passagem, ou importe a forma de cobrança adicional do preço do bilhete de que já tenha sido pago o imposto devido;

I) Nos bonus, a incidencia e importancia do imposto da Assistencia serão reguladas pela importancia integral do bilhete da tarifa geral; as do imposto do sêlo, pela importancia efectiva da passagem;

j) Ficam isentos do imposto de Assistencia, os bilhetes de assinatura semanal e mensal, para percursos em que o preço correspondente de um bilhete simples da tarifa geral, seja inferior ao minimo de 0\$50.

2.^o — Em cada guia de bagagens, ou documento que substitua essa guia:

Imposto de sêlo	0\$02
Imposto de Assistencia, quando a importancia do transporte excede a 0\$10.....	0\$01

Quando utilizadas para efeitos a que não corresponda a designação de bagagem ficam estas guias sujeitas, relativamente ao imposto do sêlo, á taxa do n.^º 5 d'este artigo.

3.^o — Em cada guia ou bilhete de cães:

Imposto de sêlo	0\$06
Imposto de Assistencia, quando a importancia do transporte excede a 0\$10.....	0\$01

4.^º — Em cada guia de expedição, a preço reduzido, de um só volume de peso não superior a 10 quilogramas:

Imposto de sêlo	0\$02
Imposto de Assistencia, quando a importancia do transporte excede a 0\$10.....	0\$01

5.^º — Em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte de expedições de qualquer natureza, não compreendida nas rubricas anteriores (¹):

Impôsto do sêlo	0\$06
Imposto de Assistencia, quando a importancia do transporte excêda a 0\$10....	0\$01

CAPITULO II

Manutenção e Guindastes

Artigo 4.^º — Manutenção

§ 1.^a — Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze-niquel, animais pequenos taxados a peso veículos e quaisquer mercadorias não especificadas nos demais parágrafos d'este artigo.

Carga, descarga, evoluções e manobras á partida e á chegada por, 1.000 kg.^{mas}. 0\$40
Esta taxa decompõe-se como segue:

1. ^º Carga á partida	0\$10
2. Evoluções e manobras á partida	0\$10
3. ^º Evoluções e manobras á chegada	0\$10
4. ^º Descarga á chegada	0\$10
	<hr/>
	Total.....
	0\$40

Não pagam direitos de manutenção:

a) As bagagens transportadas gratuitamente. Aquelas cujo peso excede o que é transportado gratuitamente, ficam sujeitas ao pagamento dos direitos de manutenção sobre o peso excedente, tão sómente.

b) As remessas de dinheiro (excepto as de cobre ou bronze-niquel) e as de valores ou objectos de arte taxados *Ad Valorem*.

c) Os cães, quando despachados em presença de bilhetes de passageiros.

Condições particulares d'este §:

1.^a — Estas taxas serão aplicadas ao peso sobre que incide a taxa do transporte.

2.^a — É concedida aos expedidores e consignatários, respectivamente, a faculdade de fazerem de sua conta e risco e com gente sua as operações de carga e descarga dos *Vagões Completos*, não cobrando a Administração os direitos que lhe correspondiam pela operação ou operações que não realizar. Salvo disposição particular das tarifas, a Administração não desiste, porém, de receber integralmente os direitos de evoluções e manobras.

Para disfrutar desta concessão, deverão os remetentes declarar bem explicitamente nas respectivas notas de expedição, por quem devem ser feitas tanto a carga como a descarga dos vagões completos (ou considerados como tal) ficando entendido que a ausencia de declaração significa que a operação ou operações ficam a cargo do Caminho de Ferro, que, neste caso, não fará dedução dos respectivos direitos.

Deixa de ter efeito esta concessão se o minimo de carregamento de cada vagão não poder ser atingido pela forma desusada ou fôrtil peculiar dos volumes, ou em consequencia da sua má arrumação nos vagões pelo pessoal dos expedidores, excepto se estes quizerem pagar o preço correspondente ao dito minimo.

3.^a — Incumbe aos expedidores ou consignatários efectuar com gente sua e por sua conta e risco o carregamento e a descarga dos vagões em que sejam transportadas massas indivisíveis de 3.000 quilogramas ou de maior peso, não cobrando a Administração os respectivos direitos.

Sendo para isso solicitada, a Administração prestar-se-ha, todavia, contra pagamento da respectiva despesa, a tomar a seu cargo estas operações, salvo se não dispuser dos meios próprios para as levar a efeito.

4.^a — A capacidade dos vagões, pode ser utilizada por completo, contanto que: o peso do carregamento não exceda o maximo regulamentar de cada veículo; o volume não ultrapasse as dimensões do *Gabarit*; e as condições do carregamento não comprometam a segurança do transporte.

5.^a — Havendo renuncia do expedidor ao *Aviso de chegada* serão pagos, em todos os casos, os direiros de carga e descarga.

(¹) Este imposto é aplicável às requisições de rótulos para devolução de táras ou encerrados, embora essas devoluções se não façam em expedições regularmente organizadas.

6.^a — Quando restar espaço num vagão considerado *completo* e esse espaço fôr aproveitado para outra carga, as vantagens da concessão estabelecida na condição 2.^a só aproveitarão á primeira parte do carregamento.

N. B. — Os donos dos veículos ou embarcações, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e a descarga dos vagões em que se fizer o transporte. Se a Administração julgar necessário, para segurança ou conveniencia do transporte, que as rodas sejam separadas dos veículos, os expedidores não poderão recusar-se a fazê-las ou mandar fazer esta operação.

Concessão especial:

É concedido aos expedidores e consignatários das remessas procedentes ou destinadas a Vila Rial de Santo António, efectuarem por sua conta a carga ou descarga dos vagões nas passagens de nível que mais lhe convenha e existentes entre a estação e a ponte fluvial, pagando 0\$30 por cada vagão.

A carga ou descarga de cada vagão, na passagem de nível, deverá ser feita pelo interessado no prazo maximo de 2 horas. Por cada hora ou fração de hora a mais, cobrar-se há 0\$25 por cada vagão.

§ 2.^o — Material circulante para Caminhos de Ferro transitando sobre as suas proprias rodas:

Evolução e manobras á partida e á chegada:

Cada eixo montado	0\$20
-------------------------	-------

Este material será entregue pelos expedidores na estação de partida, e recebido pelos consignatários na de chegada, sobre os carris do Caminho de Ferro, ficando, por esse facto, isento das taxas correspondentes a carga e descarga.

§ 3.^o — Animais (excepto os indicados no § 1.^o)

Bois, vacas, cavalos, pôtros, garranos, muares ou jumentos, animais ferozes e outros não designados nesta tarifa, por cabeça	0\$10
Vitelos ou porcos, por cabeça	0\$08
Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros ou leitões, por cabeça	0\$02
Por piso, de qualquer dos animais aqui designados expressamente, seja qual fôr a quantidade ou especie dos animais carregados	0\$70
Por piso, dos animais ferozes ou dos não designados	0\$35

N. B. — Os donos, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e descarga dos vagões em que se fizer o transporte dos animais aqui designados expressamente. Tratando-se de animais ferozes e de quaisquer outros não designados, estas operações serão feitas exclusivamente por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários; mas se, eventualmente a Administração tiver que realizar com pessoal seu alguma destas operações cobrará, por tal conceito, o triplo das taxas acima fixadas.

§ 4.^o — Transportes funebres:

Por cada caixão, caixa ou urna	0\$36
--------------------------------------	-------

Condições aplicaveis a todos os parágrafos d'este artigo:

1.^a — Havendo reexpedição, e ainda quando a taxa de transporte tenha por limite mínimo a importancia que corresponde à expedição directa, os direitos fixados neste artigo serao aplicados aos dois envios, considerados independentemente.

2.^a — Para a aplicação das taxas fixadas neste artigo, os pontos de transmissão das remessas dum Administrador a outra são por esta Administração considerados como estações de partida ou de chegada, segundo o caso, sendo, portanto, as despesas de manutenção em cada transmissão as mesmas que em outra qualquer estação.

Nos pontos de transmissão não tem aplicação a concessão de que trata a segunda das condições particulares do § 4.^o d'este artigo.

Artigo 5.^o — Guindastes

Quando para qualquer das operações de carga ou descarga fôr utilizado algum guindaste existente nas estações, serão aplicadas, pelo uso dos ditos aparelhos, as seguintes taxas:

§ 1. ^o — Mercadorias de toda a especie em grande e pequena velocidade por tone- lada	0\$10
--	-------

Esta taxa será sempre cobrada:

1.^a — Quando não cobrando a Administração as taxas de carga ou descarga por serem estas operações feitas respectivamente pelo expedidor ou consignatário, estes fizerem uso de guindaste;

2.^a — Quando o expedidor ou consignatário utilizar o guindaste para passar os volumes dos carros ou carroças para os cais das estações ou para o vagão e vice-versa, quer as operações de carga e descarga sejam feitas por sua conta, quer sejam feitas pela Administração.

Não será cobrada a taxa d'este paragrafo, quando forem cobradas pela Administração as taxas do § 1.^º do art. 4.^º, sendo as mercadorias apresentadas ou retiradas dos cais da estação.

§ 2.^º — Volumes de peso indivisivel superior a 1:000 quilogramas:

Volumes de peso indivisivel até 1.500 quilos.....	0\$05	por fração indivisivel de 100 quilos.
Idem de 1.501 a 3.000 quilos.....	0\$50	
Idem de 3.001 a 5.000 " 	1\$00	
Idem de 5.001 a 10.000 " 	1\$50	por tonelada indivisivel.
Idem de 10.001 quilos e mais.....	2\$00	

Esta tabela não terá aplicação quando por insuficiencia dos guindastes do servivo proprio das estações, houver, a pedido dos expedidores ou consignatarios, que ser empregados quaisquer aparelhos especiais das oficinas ou depositos da Administração. Neste caso, o preço será estabelecido, segundo as circunstancias, por ajuste previo.

As taxas d'este paragrafo serão sempre cobradas, quer as operações de carga e descarga sejam feitas pelos expedidores ou consignatarios, quer sejam feitas pela Administração, não tendo aplicação n'este caso, as taxas de carga ou descarga do § 1.^º do art. 4.^º, nem as de embarque ou desembarque da alínea B) do art. 41.^º

A Administração, declina toda e qualquer responsabilidade pelos acidentes devidos a avarias nos aparelhos ou culpa do pessoal dos expeditores ou consignatarios.

CAPITULO III

Armazenagens

Artigo 6.^º

Todas e quaisquer expedições de grande velocidade, que não forem retiradas da estação do destino 24 horas depois da chegada regulamentar (excepto quando se dê atraso por culpa da Administração) e todas aquelas que permanecerem na estação de partida mais de 24 horas antes de cumpridas pelo remetente as formalidades de expedição.

Todas e quaisquer expedições de pequena velocidade, que não forem retiradas da estação de destino 48 horas depois da expedição do «aviso de chegada» dirigido pela Administração ao destinatario, ou havendo renúncia do «aviso» por parte do remetente, 48 horas depois da data da chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atraso por culpa da Administração) bem como as expedições, também de pequena velocidade, que permanecerem na estação de partida mais de 48 horas antes de cumpridas, pelo remetente, as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.^º — Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze-niquel, animais pequenos taxados a peso, e mercadorias de toda a especie expedidas em grande velocidade:

Por fração indivisivel de 50 quilogramas e por periodo indivisivel de 24 horas depois do prazo de tolerancia.....	0\$01
Minimo de cobrança { por cada bagagem	0\$02
{ por cada uma das demais expedições a que se refere este paragrafo	0\$05

O deposito das bagagens é comprovado: antes da partida, pela entrega de uma senha especial ao passageiro; depois da chegada, pela conservação da senha da bagagem (documento do transporte) em poder do passageiro.

São isentas do pagamento da taxa estabelecida n'este paragrafo, as bagagens registadas que não permanecerem em deposito mais de uma hora antes da partida do comboio ou depois da sua chegada.

§ 2.^º — Deposito e arrecadação de objectos portateis nas estações:

Todas as estações desta Administração tomarão a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda de objectos portateis mediante a taxa de 0\$01 por objecto e por periodos indivisiveis de um dia, contados da hora 0 á hora 0, com o minímo de cobrança de 0\$02.

O deposito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio; não aproveita ás bagagens registadas ou a registar, nem ás quaisquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Os depositantes receberão senhas comprovativas da existência dos volumes em poder da Administração, mediante as quais reclamarão o seu devolução, sempre que satisfaçam os exigentes as taxas

§ 3.^o — Mercadorias de toda a especie expedidas em pequena velocidade, excepto as designadas nos paragrafos seguintes deste artigo:

Por fracção indivisivel de 100 quilogramas e por periodo indivisivel de 24 horas depois do prazo de tolerância:

Durante os primeiros 5 periodos, por cada periodo	0\$002
Durante os seguintes 5 periodos, por cada periodo	0\$004
Cada periodo a mais	0\$01
Mínimo de cobrança	0\$05

§ 4.^o — Veículos (¹) ou embarcações:

Pelo primeiro periodo de 24 horas depois do prazo de tolerância, cada um.....	0\$20
Por fracção indivisivel de 24 horas a mais	0\$50

§ 5.^o — Material circulante para caminhos de ferro circulando sobre as suas próprias rodas:

Por eixo montado e fracção indivisivel de 24 horas depois do prazo de tolerância.	0\$50
---	-------

§ 6.^o — Dinheiro (excepto cobre ou bronze-níquel) valores e objectos de arte:

Por fracção indivisivel de 100\$00 declarados e por periodo tambem indivisivel de 24 horas depois do prazo de tolerância.....	0\$02
Mínimo de cobrança	0\$10

§ 7.^o — Transportes funebres:

Por caixão, caixa ou urna e por periodo indivisivel de 24 horas depois do prazo de tolerância.....	1\$00
--	-------

§ 8.^o — Animais:

Os animais (inclusivé os cães despachados á vista de bilhetes de passageiros) que não forem retirados até duas horas depois da chegada dos comboios pelos quais hajam sido transportados, serão conservados nas estações, ficando a cargo dos destinatários todos e quaisquer gastos de guarda, sustento etc. Esta medida é aplicavel aos animais pequenos, taxados a peso e não prejudica a cobrança integral dos direitos de armazenagem estabelecidos no § 1.^o

A Administração não responde pelos acidentes ou danos que possam sofrer os animais, sejam quais forem, enquanto permanecerem em deposito nas estações.

CAPITULO IV

Estacionamento de vagões

Artigo 7.^o

Por vagão e pelo primeiro periodo indivisivel de 24 horas de demora.....	1\$00
Por vagão e periodo indivisivel de 24 horas de demora passadas as primeiras 24 horas	2\$00

Os vagões requisitados para transporte nos termos do art. 8.^o, os *vagões completos* cujo carregamento incumbe aos expedidores, ou ao qual êles tenham que prestar coadjuvação; e os *vagões completos* cuja descarga incumbe aos destinatários ou a qual eles tenham que prestar coadjuvação, poderão ser retidos gratuitamente, nas estações, de partida ou de chegada, segundo os casos, durante os seguintes prazos maximos:

1.^o — De 1 de Abril até 30 de Setembro:

a) Sendo o vagão posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário até ás 11^h e 30' o mais tardar: — até ás 18^h e 30' do mesmo dia.

(¹) Ficam subordinados ás taxas do § 3.^o os velocipedes com ou sem motor mecânico; os carros de mão e vagonetes; os camions ou capitonnés (carros de mudança) sem motor mecânico, carregados com «obilia»; quaisquer veículos que não pesem mais de 200 quilogramas, nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

b) Sendo o vagão posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, depois das 11^h e 30': — até ás 12^h e 30' do dia seguinte.

2.^o — De 1 de Outubro até 31 de Março:

a) Sendo o vagão posto a disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário até ás 9^h e 30' o mais tardar: — até ás 17^h e 30' do mesmo dia;

b) Sendo o vagão posto á disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, depois das 9^h e 30': — até ás 12^h e 30' do dia seguinte.

Excepção:

Começando os prazos a correr num domingo ou dia oficialmente decretado como feriado, terminarão uniformemente no dia seguinte ás 12^h e 30', seja esse dia ou não feriado.

São devidos os direitos de estacionamento:

1.^o — Quando qualquer vagão, requisitado nos termos do artigo 8.^o, não estiver carregado e pronto a seguir, por motivo estranho á responsabilidade da Administração, dentro dos prazos marcados no presente artigo.

2.^o — Quando, incumbindo o carregamento ao expedidor, ou devendo ele coadjuvar o carregamento, qualquer vagão não estiver carregado e pronto a seguir, por motivo estranho á responsabilidade da Administração dentro dos prazos marcados no presente artigo.

3.^o — Quando, incumbindo a descarga ao consignatário ou devendo ele coadjuva-la, esta, por motivo estranho á responsabilidade da Administração, não estiver completamente concluída e o vagão desembaraçado para outro transporte, dentro dos prazos marcados no presente artigo.

4.^o — Quando, por vicio próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiencia de tara, impedimento da Alfandega ou das autoridades, estranho á responsabilidade da Administração, qualquer vagão, seja ou não seja completo o seu carregamento, sofrer detenção especial não prevista nos n.^{os} 1.^o, 2.^o, 3.^o antecedentes ⁽¹⁾.

A Administração reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, á carga ou descarga dos vagões, respectivamente nas estações de procedência ou destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento vencidos, os de armazenagem que correspondam desde que o estacionamento cessar e as taxas de carga ou descarga, excepto se fizer estas operações durante os seguintes prazos:

a) De 1 de Novembro a 30 Junho: — os prazos acima indicados para o estacionamento gratuito dos vagões.

b) De 1 de Julho a 31 de Outubro: — duas horas depois do vagão ter sido posto á disposição do expedidor e quatro horas depois do vagão ter sido posto á disposição do consignatário.

§ unico. — Exceptua-se a estação do Barreiro em que as taxas de carga ou descarga serão sempre cobradas, quando efectuadas pela Administração.

CAPITULO V

Disposições diversas

Artigo 8.^o — Requisições de vagões

Poderão ser requisitados em qualquer estação da Administração e com antecedência não inferior a vinte e quatro horas, vagões para transporte nas suas linhas. As requisições serão feitas por escrito no modelo competente que as estações terão á disposição do público, mediante depósito, nas estações que as recebam, de 1\$00 por vagão.

Em troca do depósito será entregue ao requisitante um talão. Esse talão será restituído á estação contra recepção da quantia depositada, quando fôr efectuada a expedição para a qual o material haja sido requisitado. E se a expedição não se realizar, por motivo alheio á responsabilidade da Administração reverterá para ela, por completo, a importância depositada, ficando nula a requisição.

§ 1.^o — A Administração não é obrigada a satisfazer requisições de vagões de lotação superior a dez toneladas de carga normal, de vagões de mais de um piso ou outros quaisquer de tipo especial, adequados a determinado género de transporte. Fá-lo há, tão sómente, quando as circunstâncias lho permitirem, prontificando-se, todavia, a fornecer material ordinário em vez do material especial requisitado.

§ 2.^o — Para os efeitos da «concessão» (condição 2.^a) do artigo 4.^o da presente tarifa, dado o caso que a Administração satisfaça qualquer requisição de vagões com carga normal superior a dez toneladas, o mínimo

⁽¹⁾ Quando o impedimento da Alfandega provier da execução das operações de despacho, o prazo de estacionamento começará a correr seis horas depois de ser posta a remessa á disposição do consignatário. Nos demais casos atendidos neste número, o prazo correrá desde que se tornar efectiva a detenção do vagão; e o encargo dos respectivos direitos corresponderá á remessa que der causa ao estacionamento.

de carregamento respectivamente estipulado na Classificação Geral, ou das tarifas especiais, será elevado em tantas fracções de décimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada veículo, excedentes a dez. Mas, se o citado material especial fôr posto á disposição de quem não o haja pedido por iniciativa e conveniencia da Administração, não terão efeito algum as estipulações dêste paragrafo.

Artigo 9.^o — Encerados

Para o transporte de mercadorias para que a Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos, é facultado aos expedidores de remessas de «vagão completo», ou pagando como tal, resguardá-las com encerados seus ou alugados.

§ 1.^o — Encerados alugados á Administração:

Taxa pelo trajecto:

0\$001 por encerado e quilómetro.

Mínimo de cobrança por encerado 0\$20.

Taxa por estacionamento de encerados cobrindo remessas sobre vagão em destino:

Durante as primeiras 48 horas contadas da chegada da remessa: GRATIS.

Por cada fracção indivisível de 24 horas além das primeiras 48 e por encerado: 0\$10.

Taxa por utilização de encerados cobrindo mercadorias sobre os cais das estações:

1.^o — Para cobrir mercadorias antes de feita a expedição:

0\$10 por fracção indivisível de 24 horas e encerado com o mínimo de cobrança de 0\$20.

2.^o — Para cobrir remessas depois da chegada:

a) Tendo a descarga da remessa sido feita pela Administração (quer por ter sido pedido pelo expedidor quer por conveniencia da Administração):

Durante os prazos gratuitos de estacionamento dos vagões.....	GRATIS
---	--------

Além dêstes prazos gratuitos por fracção indivisível de 24 horas e encerado 0\$10 com o mínimo de cobrança de 0\$20.

b) Tendo a descarga sido feita pelo consignatario:

0\$10 por cada fracção indivisível de 24 horas e encerado contado dênde a hora da descarga, com o mínimo de cobrança de	0\$20
---	-------

Os encerados devem ser requisitados com 24 horas de antecedencia não sendo comtudo o aluguer obrigatorio.

As requisições serão feitas por escrito no modelo competente que as estações terão á disposição do publico.

Os expedidores que desejem que as suas remessas sejam cobertas durante a permanencia no cais da estação do destino, devem fazer essa declaração na nota de expedição. Identicamente os consignatarios das remessas que desejem que as mesmas continuem ou sejam cobertas durante a sua permanencia na estação de destino, devem requisital-o ao chefe da estação.

Em qualquer dos casos supra os encerados considerar-se hão como devolvidos á Administração logo que sejam retiradas as respectivas remessas se antes disso não tiverem já sido dispensados.

§ 2.^o — Encerados pertencentes aos expedidores:

Transporte e estacionamento dos encerados enquanto utilisados para resguardar as remessas: GRATIS

Devolução dos encerados:

Quando nas notas de expedição das remessas respectivas seja pedida a devolução dos encerados que as resguardem á estação de procedencia, a Administração fará essa devolução, em pequena velocidade, seguidamente á retirada das mercadorias sem necessidade de mais formalidade alguma, cobrando apenas pelo transporte de retorno no acto da entrega ao expedidor, 0\$02 por cada encerado, mais o que corresponder por impostos e aviso de chegada.

A retirada dos encerados devolvidos deverá efectuar-se dentro dos prazos regulamentares para a retirada das remessas de p. v., findos os quais os encerados ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de armazenagem nas condições do art. 7.^o da presente tarifa.

A devolução dos encerados nestas condições é feita sem responsabilidade para o Caminho de Ferro.

Quando os expedidores de remessas resguardadas com encerados de sua propriedade não pedirem a devolução dêstes nas respectivas notas de expedição, a Administração considerará os encerados como fazendo parte das remessas e entrega-los há aos consignatarios, declinando toda a responsabilidade pelo destino que lhes fôr dado.

Em tal caso a Administração só se encarregará da devolução dos encerados á procedência, taxando-os pelas tarifas aplicaveis.

Artigo 10.^o — Repesagem

A Administração tornará a pesar as remessas á chegada, quando o entenda conveniente ou quando os consignatarios o exigirem.

A despesa de repesagem ficará a cargo da Administração quando a operação fôr feita por sua iniciativa ou quando resultar peso a mais ou a menos do registado, tidas em contas as quebras naturais. Mas se consideradas as quebras naturais o peso conferir com o que houver sido registado á partida, o consignatario que tiver exigido o repeso pagará:

Por fração indivisível de 100 quilogramas.....	0\$05
Por vagão completo.....	0\$60

Condições:

1.^a— Quando na estação de destino houver repesagem a pedido do consignatario, o prazo concedido para a descarga dos vagões por sua conta (artigo 7.^o desta tarifa) será suspenso dêsde que se fizer o pedido até que termine a operação.

2.^a— Quando houver repesagem na estação de destino, seja qual fôr o resultado da operação, quer ela seja feita a pedido do consignatario, quer por vontade da Administração, as bases das taxas ajustadas préviamente, ao realizar-se o despacho, não serão alteradas, quer para mais, quer para menos, na ocasião da entrega da remessa repesada.

3.^a— Sendo pedida a repesagem de remessas expedidas por **vagão completo** em estação que não tenha báscula, o repeso far-se-ha parcialmente, cobrando-se, se o peso conferir, os direitos de 0\$05 por fração indivisível de 100 quilogramas.

Quando se tratar de mercadorias a granel ou que, pelo seu volume ou peso indivisível exija para a manipulação aparelhos especiais, cobrar-se-ha, conferindo o peso, além dos direitos a que se refere esta condição, uma taxa suplementar de 0\$20 por tonelada indivisível de mercadoria a granel, ou a taxa do artigo 5.^o da presente tarifa, se houver que empregar guindaste.

Artigo 11.^o — Embarque e desembarque nos cais e pontes fluviais das estações

a) Para carregar ou descarregar mercadorias, animais, viaturas, etc., das embarcações, quer particulares, quer do Caminho de ferro, para terra ou vice-versa, isto é, pelo uso dos cais fluviais e pontes, serão pagos os direitos estipulados neste artigo, distintos e independentes de quaisquer outros direitos.

1.^o— **Mercadorias compreendendo massas indivisíveis de peso não superior a 3:000 quilogramas, animais taxados a peso, bagagens, recovagens e cobre ou bronze-níquel amoedado:**

Por tonelada.....	0\$05
Minimo de cobrança.....	0\$01

2.^o— **Massas indivisíveis de peso superior a 3:000 quilogramas e não excedendo a 5:000 quilogramas:**

Por tonelada indivisível	0\$25
--------------------------------	-------

3.^o— **Massas indivisíveis de peso superior a 5:000 quilogramas:**

Por tonelada indivisível	0\$50
--------------------------------	-------

4.^o— **Veículos terrestres⁽¹⁾ ou embarcações:**

Cada um.....	0\$10
--------------	-------

5.^o— **Transportes fúnebres:**

Cada caixão, caixa ou urna.....	0\$05
---------------------------------	-------

6.^o— **Animais (excepto os taxados a peso e os animais ferozes):**

Bois, vacas, cavalos, muares e jumentos.....	Por cabeça	0\$05
Vitelos ou porcos.....	" "	0\$02,5
Carneiros, cabras, etc.....	" "	0\$01
Por vagão completo de qualquer das espécies precedentes		0\$15

⁽¹⁾ Ficam subordinados á taxa do n.^o 1.^o os velocípedes com ou sem motor mecânico; os carros de mão e vagonetes; os camions ou capitonnés (carros de mudança) sem motor mecânico, carregados com mobília; quaisquer veículos que não pesem mais de 200 quilogramas, nem ocupem espaço superior a dois metros cúbicos.

7.^o—Animais ferozes e outros não designados nos números antecedentes:

Por cabeça 0\$10

Isenções:

Ficam isentos dêste direito os seguintes transportes:

1.^a—As bagagens transportadas gratuitamente. As que excederem o peso transportado gratuitamente, ficam sujeitas ao pagamento dêste direito tão sómente sobre o peso excedente.

2.^a—As remessas de dinheiro (excepto as de cobre ou bronze-níquel amoedado) e as de valores ou objectos d'arte, taxados ad valorum.

3.^a—Os cães (excepto quando forem taxados a peso).

4.^a—As remessas taxadas pela tarifa especial interna n.^o 8 de grande velocidade.

5.^a—As remessas taxadas pela tarifa especial combinada P n.^o 3 de grande velocidade.

6.^a—As remessas de taras vasias a que seja concedido o transporte gratuito (rotulos).

b) Pelas operações de embarque ou desembarque nos cais ou pontes das estações, quando feitas pela Administração, cobrará esta os direitos seguintes, *distintos e independentes dos direitos de manutenção do artigo 4.^o*

Designação das mercadorias	Serviço nos cais		Serviço nas pontes	
	Da embarcação para o cais ou vice-versa	Directamente do vagão para o barco ou vice-versa	Directamente do vagão para o barco ou vice-versa	Erouções e manobras na ponte
1. ^o —Mercadorias de toda a especie em grande e pequena velocidade excepto as abaixo designadas: Por tonelada.....	0\$10	0\$05	0\$05	0\$05
2. ^o —Massas indivisiveis de peso superior a 1.000 quilogramas: Por tonelada indivisivel.....	(a)	(a)	(a)	0\$05
3. ^o —Veiculos ou embarcações: Por tonelada indivisivel.....	0\$15	0\$10	0\$10	0\$20
4. ^o —Transportes funebres: Por caixão, caixa ou urna.....	0\$18	0\$09	0\$09	0\$10
5. ^o —Animais (excepto os taxados a peso): Bois, vacas, cavalos, muares ou jumentos:—Por cabeça.....	0\$05	0\$05	0\$05	0\$05
Carneiros, cabras, etc.:—Por cabeça.....	0\$01	0\$01	0\$01	0\$01
Vitelos ou porcos:—Por cabeça	0\$04	0\$04	0\$04	0\$02
Por vagão completo de qualquer das especies precedentes.....	0\$35	0\$35	0\$35	0\$40
6. ^o —Animais ferozes ou outros não designados nos numeros antecedentes: Por cabeça.....	0\$10	0\$10	0\$10	0\$05

(a) As taxas correspondentes do artigo 5.^o § 2.^o

Quando, a pedido do expedidor ou consignatario das mercadorias, as operações de embarque ou desembarque forem efectuadas das 19 horas ás 7 horas do dia imediato, além das taxas da tabela supra, a Administração cobrará o suplemento seguinte:

Mercadorias designadas:

Nos n. ^{os} 1. ^o , 2. ^o e 3. ^o	Por toneladas	0\$03
No n. ^o 4. ^o por caixão, urna ou caixa.....	0\$03
" 5. ^o Bois, vacas, etc.,.....	Por cabeça	0\$01,5
" " Carneiros, cabras, etc.,.....	" "	0\$00,5
" " Vitelos ou porcos	" "	0\$01
" " Por vagão completo	0\$10
" " 6. ^o	Por cabeça	0\$03

N. B.—A Administração reserva-se o direito de fazer estas operações, quando isso lhe convenha.

Se para as operações de embarque ou desembarque por conta do expedidor ou consignatario das merca-

dorias se fizer uso de guindastes, a Administração cobrará por essa utilização, as taxas da 1.^a coluna da tabela supra, correspondentes ao embarque ou desembarque das embarcações para os cais ou vice-versa.

Os direitos que ficam estabelecidos têm aplicação, quer as mercadorias, veículos, etc., devam ser ou hajam sido transportadas em grande ou pequena velocidade.

Artigo 12.^o — Atracação de embarcações aos cais fluviais das estações

A atracação aos cais dêstes Caminhos de ferro só é permitida ás embarcações que tragam remessas para transportar pelas linhas desta Administração, ou delas venham receber remessas, salvo excepção adiante prevista.

a) As embarcações só poderão atracar aos cais fluviais na ordem em que os expedidores ou consignatários tiverem feito as suas requisições ao chefe da estação respectiva e no local que por êste empregado fôr designado.

b) Nenhum pedido de atracação será satisfeito sem que seja comprovada a existencia das mercadorias a embarcar ou desembarcar.

Quando as embarcações tiverem de receber mercadorias, a auctorisação da atracação será pedida apresentando-se as *cartas de porte* das remessas que hão de ser embarcadas e os despachos da Alfandega, quando forem necessarios; e se conduzirem mercadorias para serem transportadas pelo Caminho de ferro, a auctorisação só será dada em vista das respectivas *notas de expedição*, devidamente preenchidas.

c) Quando uma embarcação tenha de atracar para descarga tendo de carregar em seguida mercadorias transportadas pelo Caminho de ferro, terá o pedido de atracação de ser feito em separado para cada uma das operações.

d) Toda a embarcação atracada aos cais fluviais, que não houver concluido o serviço de embarque ou desembarque, (sendo estas operações feitas pelo expedidor ou consignatário) no prazo de uma hora por cada 5:000 quilogramas, será obrigada a largar a amarração e a dar lugar á que se lhe seguir na escala, sob pena do pagamento de demora ás embarcações prejudicadas.

e) Durante a noite não é permitido o embarque ou desembarque de pessoas ou coisas sem auctorisação especial do chefe da respectiva estação e da Alfandega.

Quando fôr permitido, o embarque ou desembarque de mercadorias nestas condições, fica a cargo dos expedidores ou consignatários o pagamento á Guarda Fiscal que assista a essas operações.

f) Todas as embarcações que atracarem aos cais fluviais são obrigadas a auxiliar o serviço de embarque e desembarque com os seus guindastes, aparelhos e guinchos, quando seja necessário.

g) A Administração declina toda a responsabilidade por acidentes resultantes de caso de força maior ou avaria de aparelhos.

h) A Administração do Caminho de ferro reserva o direito de preferencia para a atracação das suas embarcações e das que estiverem por ela fretadas.

Excepção:

Poderá ser facultada a atracação aos cais fluviais das estações ás embarcações que não tenham que entregar ou receber mercadorias, com transporte no Caminho de Ferro, quando haja espaço disponivel, sem prejuizo do serviço, cobrando-se o direito de atracação seguinte:

Por cada hora ou fracção de hora	0 ⁵⁵⁰
--	------------------

N. B. — Na estação de Lisboa-Terreiro do Paço, não se aceitam massas indivisíveis de peso superior a 1:000 quilogramas, e nas de Lisboa-Jardim e Santo Amaro, de peso superior á força dos guindastes ali existentes.

Artigo 13.^o — Atracação de navios ás pontes fluviais das estações

Preços por dia (ou fracção) e embarcação:

		Do 1. ^o ao 4. ^o dia	5. ^o dia e seguintes
Navios de vela	até 100 toneladas ¹	1 ⁵⁵⁰	2 ⁵⁰⁰
	de mais de 100 toneladas.....	5 ⁵⁰⁰	6 ⁵⁵⁰
Vapores.....	até 1.500 toneladas.....	7 ⁵⁵⁰	10 ⁵⁰⁰
	de mais de 1.500 toneladas.....	10 ⁵⁰⁰	13 ⁵⁰⁰

Observação: — Os dias contam-se de meia noite a meia noite.

Condições:

1.^a— A atracação ás pontes fluviais das estações só é permitida aos navios que tragam remessas para transporte pelas linhas da Administração ou que delas venham receber remessas, salvo a excepção adiante prevista.

2.^a— Nenhum navio poderá atracar ás pontes fluviais das estações sem que préviamente haja sido feita a respectiva requisição e a atracação tenha sido auctorizada.

3.^a— As requisições designarão a qualidade e o nome do navio, data da chegada, natureza e tonelagem da mercadoria a embarcar ou desembarcar, sua procedencia e destino.

¹ Estes navios devem atracar pelo lado interior do T da ponte quando lhe seja determinado.

4.^a—Só se aceitarão requisições para navios, que, tendo livre pratica, se achem fundiados no porto respetivo.

§ unico.— Exceptuam-se desta regra os vapores devendo, porém, os requisitantes indicar o dia de partida do porto de onde procedem e o dia de chegada provavel.

5.^a—A atracação ás pontes dos navios inscritos para êsse fim será por escala; para os navios de vela, pela ordem de recepção das respectivas requisições e para os vapores, pela ordem de chegada ao porto respetivo.

6.^a—O navio que não estiver pronto a atracar ás pontes fluviais quando chegar o seu turno, será substituído pelo que imediatamente se lhe seguir, perdendo o direito á atracação. Para poder ser inscrito na escala terá de fazer nova requisição, tal como se a primeira não houvesse existido.

7.^a— O requisitante deverá provar com documento idonio que tem a receber ou expedir carga pelas estações destas linhas, e pagará adiantadamente a importancia correspondente a 4 dias de atracação, devendo, antes de findar êste prazo, fazer novo pagamento por igual periodo, se a atracação continuar e assim sucessivamente. Se o navio largar das pontes fluviais antes de terminar o prazo correspondente ás importancias pagas, o requisitante será reembolsado da diferença. Se porém, a requisição ficar sem efeito pelo que determina a condição 6.^a ou outro qualquer motivo estranho á responsabilidade desta Administração, perde o direito á importancia de 4 dias de atracação que pagou no acto de fazer a requisição.

8.^a— Nenhum navio poderá atracar ás pontes fluviais sem que tenha a bordo o piloto oficial do porto e que não esteja munido de defeza de madeira ou cordame.

9.^a— Não é permitido aos navios que atraquem ás pontes fluviais ou fundeem junto delas, lançar amarras aos pégões que as sustentam.

10.^a— O navio que atracar ás pontes fluviais, fóra das condições prescritas na presente tarifa, pagará o triplo da taxa que lhe corresponder, sem prejuizo de qualquer procedimento legal, pela infracção ou violencia cometida.

11.^a— É concedido um dia para as duas operações, atracar e desatracar, de cada navio, sem o encargo dos direitos estipulados nêste artigo, porém, largando o navio no mesmo dia em que atracou, pagará por essa atracação o correspondente ao 1.^o dia.

12.^a— A Administração tem o direito de preferencia, na atracação ás pontes fluviais dos navios que tragam carga á sua consignação propria ou que tenham de receber da propria Administração.

13.^a— Os serviços de embarque e desembarque nas pontes fluviais (carga, descarga, evoluções e manobras) serão efectuados sempre pelo pessoal da Administração, sendo as taxas a cobrar feitas por tonelada indivisivel.

14.^a— É extensivo aos navios atracados ás pontes fluviais, o determinado nas alineas E, F e G do art.^o 12.^o

15.^a— A tonelagem maxima que a Administração dos Caminhos de ferro se obriga a carregar ou descarregar por dia dos navios atracados ás pontes fluviais, é regulada pela seguinte tabela:

	Vapores Barreiro	V. Rial	Navios de vela Barreiro ou V. Rial
Adubos em sacos.....	Toneladas	300	200
Cereais.....	"	300	200
Ferro ou aço e maquinismos.....	"	200	100
Líquidos em vasilhame.....	"	200	100
Mercadorias a granel.....	"	300	200
Vasilhame vazio.....	"	50	50
Generos não designados	"	100	50
			25

16.^a— A Administração não se obriga a descarregar nas suas pontes massas indivisiveis de peso superior ao da força dos guindastes ou aparelhos que tiver nas mesmas pontes, sendo, contudo, facultativo esse serviço mediante contracto especial.

17.^a— Qualquer questão entre a Administração dos Caminhos de ferro e os capitães ou consignatarios relativa ao que dispõe o presente artigo, será resolvida pelos respectivos capitães do porto.

Excepção:

Poderá ser facultada a atracação ás pontes de Barreiro e Vila Rial de Santo Antonio a navios para carga ou descarga de mercadorias que se destinem respectivamente á vila ou depositos da estação do Barreiro e á vila de Vila Rial de Santo Antonio ou que dali procedam, quando as pontes estiverem disponíveis, sem prejuizo para a atracação dos navios que a tiverem requisitado nas condições deste artigo, e quando não haja inconvenientes para o serviço.

Estas mercadorias serão transportadas em vagões do Caminho de ferro entre a ponte e o ponto de carga ou descarga, que poderá ser qualquer passagem de nível que mais convenha ao interessado, cobrando-se além dos direitos de atracação estipulados nêste artigo §25 por tonelada, (direitos de cais compreendido).

Esta taxa não inclue as operações de carga e descarga dos vagões na estação ou passagens de nível que podem ser feitas por conta do interessado, devendo, neste caso, serem efectuadas no prazo maximo de 2 horas por vagão.

Por cada hora ou fração de hora a mais, cobrar-se ha 0\$25 por cada vagão.

Artigo 14.^o— Desinfecção dos vagões que tenham servido ao transporte de gado

Quando, segundo o CAPITULO XXXIII do Regulamento dos serviços de Sanidade Pecuária, haja que efectuar as operações de desinfecção pecuária dos vagões que tenham servido ao transporte de gado, esta Administração encarregar-se ha de fazer essas operações em harmonia com o estipulado no artigo 151.^o do

referido Regulamento, mediante a cobrança aos expedidores ou aos consignatários, conforme o transporte seja pago á partida ou á chegada, das seguintes taxas:

Cavalos, potros e garranos	Por cabeça	0\$08
Bois, vacas, muares ou jumentos.....	»	0\$06
Vitelos ou vitelas.....	»	0\$03
Porcos.....	»	0\$03
Carneiros, ovelhas, chibos ou cabras.....	»	0\$01
Cordeiros, cabritos ou leitões.....	»	0\$01

Por vagão completo de gado de qualquer das espécies acima:

Vagão de um só piso.....	0\$36
Vagão de dois pisos.....	0\$54
Vagão de tres pisos.....	0\$72

As taxas acima indicadas não poderão aplicar-se mais do que uma vez a cada remessa, seja qual for o numero de linhas por que elas transitam, salvo no caso de trasbordo nas estações fronteiriças ou nas de enroncamento de linhas de diferente Administração.

Estas taxas são tambem aplicaveis nos casos em que o gado seja transportado em gaiolas ou grades.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa de Despesas Acessorias em vigôr desde 1 de Fevereiro de 1904, bem como todas as suas ampliações ou modificações, tendo-se em vista o disposto na seguinte:

DISPOSIÇÃO TRANSITORIA

Pelas remessas transportadas ao abrigo de tarifas especiais combinadas, cobram-se as despesas acessorias que nas mesmas estejam expressamente indicadas, regulando-se pela presente tarifa a cobrança de todas as ditas despesas acessorias que naquelas não estejam expressamente previstas.

Lisboa, 5 de Dezembro de 1913.

O Engenheiro-Director
Arthur Mendes

Exp.º n.º 1.364

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

SERVICO DO TRAFEGO

DIREITOS DE MANUTENÇÃO, TRANSMISSÃO E TRASBORDO, A COBRAR PARA AS LINHAS PORTUGUESAS,
NAS REMESSAS EM SERVIÇO COMBINADO

Desde 1 de Julho de 1914

De	Para	ou vice-versa	Participos	Bagagens (¹), reeovagens dinheiro e m cobre ou bronze e n quel animais p que os taxados a peso e mercadorias de grande ou pequena velocidade																				
				por 1200 quilos.	cada veículo	cada um	Embarcações	Véculos terrestres	cada um	Cavalo, bois, vacas, potros, garranos, muares ou jumentos	cada um	Vitêos ou porcos	cada um	Cerneiros, cabras, ovelhas, chibos, cabritos cordirias e litões	cada vacão completo	cães	taxados por cabeça	manutenção por cabeça	manutenção por vagão	transmissão por cabeça	Transmissão cada 500	Transmissão cada 1000	Dinheiro (exceção cobre ou bronze níquel) e valores	Transportes funerários
Cam.º de F. Portugueses	S. S. C. P.	\$40 \$40	(²) (²)	(²) (²)	\$10 \$10	\$08 \$08	\$02 \$02	\$70 \$70	-	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$20 \$20	\$20 \$20
Minho e Douro, V. larga (³) (⁶)	S. S. C. P. M. D.	\$40 \$40 \$30	(²) (²) \$20	(²) (²) \$20	\$10 \$10 \$07	\$08 \$08 \$05	\$02 \$02 \$01,5	\$70 \$70 \$45	-	\$10 \$10 \$05	\$35 \$35 \$17,5	\$10 \$10 \$02	\$35 \$35 \$04	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10	
Minho e Douro, V. reduzida (⁴)	S. S. C. P. M. D.	\$40 \$40 \$40	(²) (²) \$25	(²) (²) \$25	\$10 \$10 \$09	\$08 \$08 \$06	\$02 \$02 \$02	\$70 \$70 \$55	-	\$10 \$10 \$05	\$35 \$35 \$17,5	\$10 \$10 \$04	\$35 \$35 \$02	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10	
Beira Alta (⁵)	S. S. C. P. B. A.	\$40 \$40 \$40	(²) (²) \$30	(²) (²) (\$2)	\$10 \$10 \$10	\$08 \$08 \$09	\$02 \$02 \$02	\$70 \$70 \$70	-	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10			
Ramal de Vizen (⁷)	S. S. C. P. B. A. C. N.	\$40 \$40 \$40 \$30	(²) (²) \$30 (\$2)	(²) (²) \$07	\$10 \$10 \$09	\$08 \$08 \$05,5	\$02 \$02 \$01,5	\$70 \$70 \$45	-	\$10 \$10 \$01	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10			
Foz-Tua a Mirandela ...	S. S. C. P. M. D. C. N.	\$40 \$40 \$45 \$25	(²) (²) \$27,5 \$17,5	(²) (²) \$25	\$10 \$10 \$10 \$06	\$08 \$08 \$09	\$02 \$02 \$02	\$70 \$70 \$40	-	\$10 \$10 \$00,5	\$35 \$35 \$00,5	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$35 \$35 -	\$10 \$10 -	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10			
Carvalhais a Bragança .	S. S. C. P. M. D. C. N.	\$40 \$40 \$45 \$65	(²) (²) \$27,5 \$42,5	(²) (²) \$25 (\$2)	\$10 \$10 \$10 \$15	\$08 \$08 \$06,5 \$11,5	\$02 \$02 \$02,25 \$03,25	\$70 \$70 \$60 \$95	-	\$10 \$10 \$60 \$60	\$35 \$35 \$17,5 \$2,5	\$10 \$10 \$05 \$05	\$35 \$35 \$17,5 \$17,5	\$10 \$10 \$05 \$05	\$35 \$35 \$05 \$05	\$10 \$10 \$05 \$05	\$35 \$35 \$05 \$05	\$10 \$10 \$05 \$05	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10			
Companhia de Guimarães	S. S. C. P. M. D. C. G.	\$40 \$40 \$40 \$30	(²) (²) \$25 \$20	(²) (²) \$25 \$20	\$10 \$10 \$09 \$07	\$08 \$08 \$06 \$05	\$02 \$02 \$02 \$01,5	\$70 \$70 \$55 \$45	-	\$10 \$10 \$02 \$01	\$35 \$35 \$17,5 \$17,5	\$10 \$10 \$05 \$02	\$35 \$35 \$17,5 \$04	\$10 \$10 \$02 \$02	\$35 \$35 \$04 \$02	\$10 \$10 \$02 \$01	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10					
Companhia do Porto à Po- voa e Famalicão	S. S. C. P. M. D. P.P.F.	\$40 \$40 \$40 \$30	(²) (²) \$25 \$20	(²) (²) \$25 \$20	\$10 \$10 \$09 \$07	\$08 \$08 \$06 \$05	\$02 \$02 \$02 \$01,5	\$70 \$70 \$55 \$45	-	\$10 \$10 \$02 \$01	\$35 \$35 \$17,5 \$17,5	\$10 \$10 \$05 \$05	\$35 \$35 \$17,5 \$17,5	\$10 \$10 \$02 \$02	\$35 \$35 \$04 \$02	\$10 \$10 \$02 \$02	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10					
Companhia do Vale do Vouga	S. S. C. P. V. V.	\$40 \$40 \$30	(²) (²) \$20	(²) (²) \$20	\$10 \$10 \$07	\$08 \$08 \$05	\$02 \$02 \$01,5	\$70 \$70 \$45	-	\$10 \$10 \$01	\$35 \$35 \$17,5	\$10 \$10 \$05	\$35 \$35 \$17,5	\$10 \$10 \$02	\$35 \$35 \$02	\$10 \$10 \$01	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10					
Madrid-Caceres-Portugal Madrid Zaragoza Alicante	S. S. C. P.	\$40 \$40	(²) (²)	(²) (²)	\$10 \$10	\$08 \$08	\$02 \$02	\$70 \$70	-	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$35 \$35	\$10 \$10	\$36 \$36	\$20 \$20	\$10 \$10			

⁽¹⁾ **Bagaçens.** — As despesas de manutenção e transmissão incidem unicamente sobre o peso excedente, excepto nas Companhias da Beira Alta e Nacional de Caminhos de Ferro, que incidem sobre o peso bruto.

(2) Taxa a peso segundo a 1.ª columna de preços.
(3) As linhas.

(3) As linhas de via larga são: Minho, Douro, Ramal de B.

(*) As linhas de via reduzida são: Vale do Corgo (Rego-
ento até Chaves).

⁽²⁾ Os direitos correspondentes.

(*) Os direitos, correspondentes à Beira Alta, nas procedências iguais aos que lhe são aplicáveis.

⁽⁶⁾ Os direitos correspondentes à Missão Permanente.

Os direitos, correspondentes ao Minho e Douro, nas províncias (ou mais além), são iguais.

(ou mais além), são iguais ao que lhe são atribuídos nos círculos remessas a que correspondem.

() Nas remessas a que corresponde a aplicação de tarifas p-
em, de sua conta, as operações de porto e docagem, etc.

... de sua conta, as operações de carga e descarga, além
s por tonelada a título de trashordo em Santa Comba.

Fica pela presente anulada a tabela anterior.

Fora presente anulada à tabela anterior.

200 200 200

539 — 3:000 ex. — Malo de 1

(Para juntar á tarifa de despesas acessórias)

AVISO AO PUBLICO

GRANDE VELOCIDADE

4.^a AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.^o 3

SALÃO-CAMAS

Desde 10 de Junho de 1914, a carruagem **salão-camas** a que se refere a 1.^a ampliação á tarifa especial n.^o 3 de grande velocidade, **só será posta em circulação** á partida de Pampilhosa, quando para ella seja requisitado o minimo de dois logares ou pagando como tal, conforme se acha estipulado para as procedencias do ramal da Figueira da Foz.

Ficam em tudo o mais em vigor as disposições da 1.^a ampliação á tarifa especial n.^o 3.

Lisboa, 5 de Junho de 1914.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

Aviso ao Públíco

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

S.º ADITAMENTO

A

CLASSIFICAÇÃO GERAL—PEQUENA VELOCIDADE

DE CANTANHEDE PARA GAIA

A partir de 15 do corrente a Classificação Geral em vigor desde 20 de Janeiro de 1912, é aditada como segue:

Rubrica nova	Classes da tarifa geral	Numeros das tarifas especiaes internas aplicaveis	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Bolos para alimentação de animaes	II	44	-

Lisboa, 8 de Junho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.341

Exploração—Serviço do Trafego
Expediente n.º 864

950 exemplares

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

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

TRANSPORTE DE VINHO EM VASILHAME**POR EXPEDIÇÃO DE VAGÃO COMPLETO****DE CANTANHEDE PARA GAIA**

A partir de 15 de corrente, as remessas de vinho em vasilhame, por expedições de vagão completo do minimo de 8.000 quilogramas, ou pagando como tal, procedentes da estação de Cantanhede e destinadas á de Gaia serão taxadas ao preço de 2\$09 por tonelada, assim repartido:

Beira Alta	\$51
Companhia Portuguesa	1\$58
Total	2\$09

As operações de carga e descarga ficam de conta, gente e risco dos expedidores e consignatarios. Quando estes não efectuem as referidas operações, cobrar-se-hão os respectivos direitos para cada Companhia.

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

Lisboa, 8 de Junho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.343

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PÚBLICO**2.º ADITAMENTO****TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 11 — PEQUENA VELOCIDADE****APEADEIRO DE LIMEDE-CADMIA**

A partir de 15 do corrente a Classificação de mercadorias da tarifa especial interna n.º 11 de pequena velocidade é aditada como segue:

Rubrica nova	Grupos para vagões completos	Seríes	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais
Bolos para alimentação de animais	5	2.ª	-	A

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 11 de pequena velocidade em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 8 de Julho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.342

Exploração-Serviço do Trafego
Expediente n.º 888

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Públíco**TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6—PEQUENA VELOCIDADE****Transportes entre as estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Vendas Novas****APEADEIRO DE LIMÊDE-CADIMA**

A partir de 15 do corrente, as remessas de **Lisboa-Caes dos Soldados e Vendas Novas** para o apeadeiro de **Limêde-Cadima**, ou vice-versa (via Pampilhosa) efectuadas ao abrigo da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1901, serão taxadas aos preços seguintes:

	Beira Alta	C.º Portuguesa	Total
1.ª série	\$98	6\$42	7\$40
2.ª »	\$91	5\$69	6\$60
3.ª »	\$74	4\$16	4\$90
12.ª »	\$74	2\$06	2\$80

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, 8 de Junho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.344

Exploração — Serviço do Tráfego
Expediente n.º 500

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Caminhos de Ferro do Minho e Douro
e Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão*

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

AVISO AO PÚBLICO

TARIFA ESPECIAL P. N.º 12 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 do corrente, as estações de **Matosinhos** e **Leça**, pertencentes á Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão, são incluidas na **tarifa especial P. n.º 12 de pequena velocidade**, em vigor desde 1 de Agosto de 1904, para transporte de cal comum, em pedra ou em pó, e pedra para cal em bruto ou a granel, por **expedições de vagão completo**, sendo-lhes aplicados os preços e respectivas repartições correspondentes á estação de **Leixões**.

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente aviso, ficam em vigor as condições da referida tarifa bem como os Avisos ao Publico B. 1.465 de 5/2/1906, B. 1.945 de 2/3/1911 e B. 2.068 de 22/2/1912.

Lisboa, 6 de Junho de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.340

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 678

950 exemplares

AVISO AO PÚBLICO

2.º ADDITAMENTO á tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade**1.º ADITAMENTO á tarifa especial interna n.º 14 de pequena velocidade****ACIDOS: AZOTICO, CLORIDRICO E SULFURICO⁽¹⁾**EM VAGÕES PROVIDOS DE RECIPIENTES APROPRIADOS
E PERTENCENTES AOS EXPEDIDORES OU POR ESTES POSTOS Á DISPOSIÇÃO DO CAMINHO DE FERRO

Em aplicação desde 15 de Junho de 1914

PREÇOS1.º — **Vagões carregados.** — pelo peso líquido da carga, considerada a bonificação correspondente à utilização do material:

a) De qualquer das estações de Lisboa—Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Mar, e Caes do Sodré (Caes de Santos) até Povoa, todas compreendidas e Vendas Novas—transito, para as de Gaia ou Porto Campanhã (local ou transito), sem reciprocidade:

Por tonelada 2560

b) Em quaisquer outros percursos — 4.ª Serie.

Para o cálculo do peso do carregamento, serão adoptadas as seguintes proporções:

Ácido azotico ou nitrico e agua forte	1, Ks. 332 cada litro
» cloridrício ou muriático	1, » 180 » »
» sulfurico, vitriolo	1, » 580 » »

2.º — **Vagões vazios.** — (provídos ou não de recipientes apropriados destinados à condução dos ácidos) — 5.ª Serie.**PREÇOS POR TONELADA**

Quilometros	4.ª série	5.ª série												
Até 60	597	512	146 a 150	2520	530	236 a 240	2596	548	326 a 330	3533	566	416 a 420	3593	584
61 a 65	1805	513	151 a 155	2520	531	241 a 245	3500	549	331 a 335	3533	567	421 a 425	4500	585
66 a 70	1813	514	156 a 160	2520	532	246 a 250	3505	550	336 a 340	3533	568	426 a 430	4504	586
71 a 75	1822	515	161 a 165	2526	533	251 a 255	3505	551	341 a 345	3533	569	431 a 435	4508	587
76 a 80	1829	516	166 a 170	2533	534	256 a 260	3505	552	346 a 350	3533	570	436 a 440	4513	588
81 a 85	1837	517	171 a 175	2539	535	261 a 265	3505	553	351 a 355	3538	571	441 a 445	4517	589
86 a 90	1846	518	176 a 180	2545	536	266 a 270	3505	554	356 a 360	3542	572	446 a 450	4522	590
91 a 95	1854	519	181 a 185	2551	537	271 a 275	3510	555	361 a 365	3547	573	451 a 455	4526	591
96 a 100	1861	520	186 a 190	2558	538	276 a 280	3514	556	366 a 370	3551	574	456 a 460	4530	592
101 a 105	1861	521	191 a 195	2564	539	281 a 285	3520	557	371 a 375	3556	575	461 a 465	4535	593
106 a 110	1867	522	196 a 200	2570	540	286 a 290	3524	558	376 a 380	3560	576	466 a 470	4539	594
111 a 115	1873	523	201 a 205	2570	541	291 a 295	3529	559	381 a 385	3564	577	471 a 475	4544	595
116 a 120	1880	524	206 a 210	2570	542	296 a 300	3533	560	386 a 390	3569	578	476 a 480	4548	596
121 a 125	1886	525	211 a 215	2570	543	301 a 305	3533	561	391 a 395	3573	579	481 a 485	4553	597
126 a 130	1893	526	216 a 220	2575	544	306 a 310	3533	562	396 a 400	3578	580	486 a 490	4557	598
131 a 135	2800	527	221 a 225	2580	545	311 a 315	3533	563	401 a 405	3582	581	491 a 495	4561	599
136 a 140	2806	528	226 a 230	2585	546	316 a 320	3533	564	406 a 410	3586	582	496 a 500	4566	1800
141 a 145	2813	529	231 a 235	2590	547	321 a 325	3533	565	411 a 415	3591	583			

CONDICIONES PARTICULARES

1.º — **Despezas acessorias e imposto de transito.** — Nos preços da 4.ª série não estão compreendidas as despezas acessorias de evoluções e manobras, que serão sempre de 520 por tonelada sejam quais forem a procedencia e o destino das remessas; os preços da 5.ª série compreendem os citados direitos de evoluções e manobras O imposto de transito está incluído nos preços de ambas as series.2.º — **Fracções de peso para aplicação das taxas.** — Os preços da 4.ª série serão aplicados ao peso correspondente à capacidade total dos reservatórios, por fracções indivisíveis de 400 quilogramas e com sujeição ao mínimo de 10.000 quilogramas ou pagando como tal; os da 5.ª série serão aplicados, por tonelada indivisível, ao peso efectivo do material.3.º — **Tara dos vagões.** — A tara dos vagões não deverá ser superior ao peso máximo da carga que éles poderão comportar. Havendo excesso de tara, o excedente será taxado como carga.4.º — **Responsabilidades.** — A Companhia declina toda a responsabilidade pelas avarias que os vagões, sua carga e respectivos recipientes sofram, qualquer que seja a sua causa. Também não ficará obrigada a indemnização alguma pela detenção do material durante qualquer reparação de que éle careça e de que o caminho de ferro se encarregue nos termos da condição 14.º da tarifa especial interna n.º 14 de pequena velocidade.

Em tudo quanto não seja contrario ás disposições do presente aditamento, vigoram para estes transportes as condições particulares das tarifas especiais internas n.º 4 e 14 de pequena velocidade (desta ultima, as correspondentes a vagões reservatórios).

(1) O ácido azotico tem também as denominações comuns de ácido nitrico e agua forte; o ácido clorídrico a de ácido muriático, e o ácido sulfúrico a de vitriolo. A qualquer destas designações corresponde a aplicação das disposições do presente Aviso ao Públco.

Lisboa, 8 de Junho de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.345

Exploração — Serviço do Trafego

Expedientes n.º 870/895

950 exemplares