

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 639

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

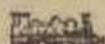
COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Agosto de 1914

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa especial interna n.º 6 (G. V.): Transmissão de telegrammas. — Aviso ao Publico: 13.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). — Aviso ao Publico: 8.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 13 (P. V.). — Aviso ao Publico: 2.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 17 (P. V.). — Aviso ao Publico: Declaração de um vagão, etc...
Companhia Portuguesa — Tarifa especial interna n.º 307 (P. V.): Transporte de productos e talugos, procedentes de França ou transitando por aquelle paiz. — Aviso ao Publico: Tarifas internacionaes n.ºs 302 e 313 (G. V.): ampliação do prazo de validade para Lisboa-Paris e vice-versa — Aviso ao Publico: Estação de Lamarosa.



SUMMARY

Pagina

O Arsenal da Marinha e a linha marginal, (Illustrado), por J. Fernando de Sousa	225
Um tricentenário, por Mello de Mattos	229
Parte Official — Ministerio do Fomento	231
Os novosapparehos do pharol de Mesina	231
Um "Zeppelin" monstro	231
Viagens e transportes	232
Companhia Carris	233
O tunnel do Elba, em Hamburgo	235
Emissões ferroviarias nos Estados-Unidos	236
Linhas Portuguezas. — Sul e sueste. — Minho e Douro	236
Parte financeira	
Boletim Commercial e Financeiro	236
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	237
Linhas estrangeiras. — Hespanha — Grecia — Russia — Columbia	238
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	238
Companhia da Beira Alta — Relatorio (Continuação)	238
Arrematações	239
Agenda do Viajante	240
Horario dos comboios	240



O Arsenal da Marinha e a linha marginal

Em janeiro de 1909, o Conselheiro Antonio Cabral, ministro da Marinha, empenhado na resolução do momen-

segunda o destino que deveria ter o arsenal actual, se a transferencia se effectuasse.

De ambas as commissões tive a honra de ser relator. Por aquelle illustre Ministro, cujo curto consulado lhe não deu tempo para levar a effeito o plano delineado, foi autorizada a publicação dos dois relatorios, determinação que não foi cumprida.

No momento em que uma commissão está revendo o plano das installações do porto de Lisboa, não virá fóra de proposito a exhumação do segundo de aquelles relatorios, acompanhado de dois esboços de plantas, mostrando o estado actual da margem entre a Alfandega e o Caes do Sodré e a disposição proposta.

A commissão era composta dos Conselheiros Adolpho Loureiro, Presidente e Pires de Sousa Gomes, engenheiros Cordeiro de Sousa, Mancellos Ferraz e

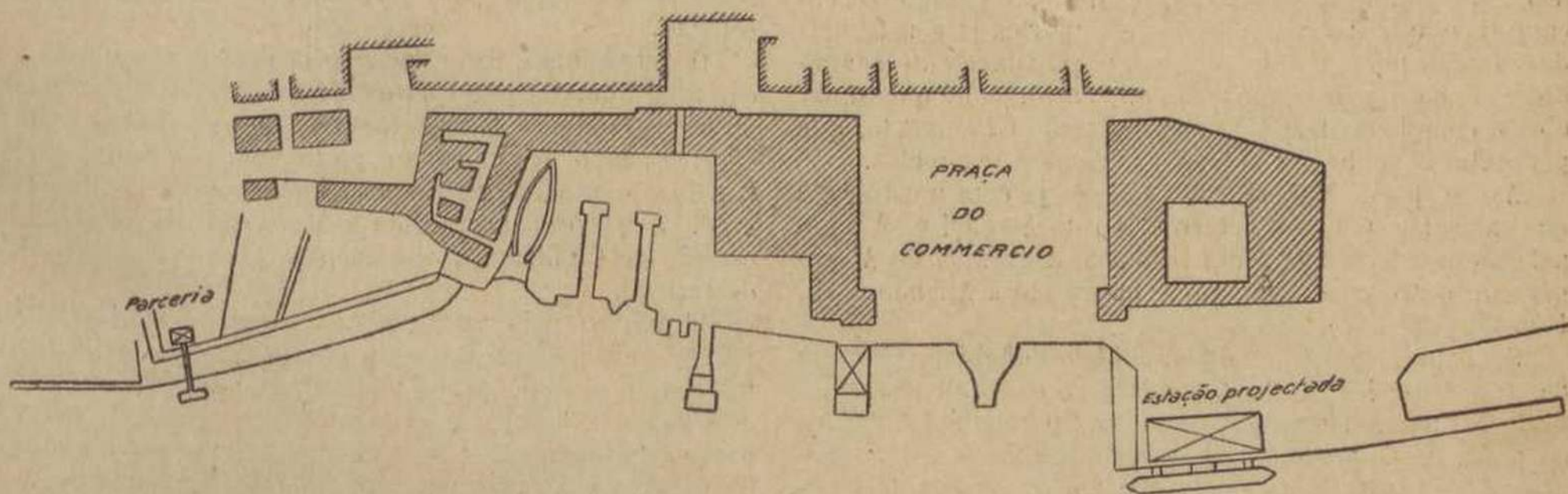
J. Fernando de Souza.

III.º Ex.º Sr.

A Commissão encarregada pela portaria de 28 de janeiro ultimo de propôr o destino que devem ter as dependencias do Arsenal da Marinha, no caso de ser este transferido para outro local, vem dar conta a V. E.ª do resultado dos seus trabalhos, não os tendo podido ultimar mais cedo por doença de alguns dos seus vogaes.

A primeira questão que importava examinar era se o actual dique ou doca secca de reparação deveria continuar a subsistir e ser utilizado depois da transferencia do Arsenal. Foi a commissão unanime em condemná-lo, não só porque junto d'elle teria de haver para a sua utilização officinas, que mal ficariam em local que deve ser afor-

DISPOSIÇÃO ACTUAL



loso problema da transferencia do Arsenal para a margem esquerda, encarregou duas commissões technicas, de apreciar a primeira o notavel ante-projecto elaborado pelo distincto engenheiro Santos Viegas, como base do projecto definitivo de aquelle estabelecimento fabril, e de propôr a

moseado, mas também e principalmente pelas pessimas condições em que o dique se encontra.

A exiguidade das suas dimensões; o estado precario do seu vetusto batel-porta, que nem sempre pôde funcionar; a ruína das alvenarias, através das quaes ha grandes

infiltrações; o consideravel custo de qualquer obra destinada a augmentar-lhe as dimensões; a sujeição que resultaria, para a avenida marginal, de ter uma ponte movel sobre a entrada do dique, são razões de incontestavel peso, que todas levam a condemná-lo. E com este modo de ver da commissão está de accordo o parecer junto de 15 de fevereiro ultimo, dos engenheiros navaes José Gonçalves Vaz de Carvalho e Eugenio Estanislau de Barros, encarregados pela Direcção das construcções navaes de examinar a doca secca e o respectivo batel-porta.

Deve pois ficar todo o terreno hoje occupado pelo dique e pelas officinas livre para outros destinos, cuja determinação tem de se subordinar ao plano geral das obras do porto e ao objectivo de tornar desafogada a circulação da rua do Arsenal, contribuindo-se ao mesmo tempo para o aformoseamento da parte mais central da cidade.

Segundo o plano primitivo das obras do porto de Lisboa o muro de caes, com o qual se rectificava a margem direita do Tejo, seguia em alinhamento recto desde as proximidades da Alfandega até á torre de Belem; ficava um vasto terrapleno em frente da Praça do Commercio e a juzante d'elle uma doca para serviço do Arsenal, com ponte rolante na entrada para assegurar a continuidade da linha e avenidas marginaes.

As excepçoes difficuldades de construcção provenientes da natureza do solo e outras circumstancias, por demais conhecidas, fizeram adiar indefinidamente a realização das obras projectadas entre a Alfandega e Santos.

O muro em frente da Alfandega foi construido em condições de não offerecer atracação.

Os inconvenientes da grande reintrancia de Santos tem levado a aconselhar a construcção de um simples molhe de regularização da margem, que evitaria os consideraveis assoriamientos que alli se produzem e teve começo de execução a juzante do embarcadouro da Parceria; ou se poderia fazer o mesmo entre o Caes do Sodré e a Alfandega, ou renunciar á rectificação da margem n'esse troço em vista da sua pequena reintrancia, recorrendo-se a dragagens periodicas para combater o assoriamiento.

Não compete a esta Commissão estudar e propôr as obras que hajam de ser feitas para conclusão das do porto no lanço referido. Quasquer que sejam porém as que se alvitrem, o que parece fóra de discussão é a necessaria continuidade da avenida e linha marginaes, cuja directriz tem de ser forçosamente alterada em virtude da transferencia do Arsenal. Comprehende-se que no plano primitivo a avenida se approximasse do muro do caes para poder passar á frente da doca. Desde porém que esta desapareceu (e ninguem pôde hoje advogar a conservação d'aquelle estabelecimento fabril no lugar em que se encontra) o que é razoavel é ligar as partes já construidas da avenida por um troço que corra proximamente segundo a linha da margem actual, sem impedir quaesquer obras complementares de regularização da corrente, que porventura venham a ser preconizadas e resolvidas.

Assim pois, bastará contar desde já com um traçado que margine pelo Sul o terrapleno do Arsenal e se ligue pela melhor forma para um lado com a avenida do Aterro para o outro com o troço que chega até á Alfandega (R. João Chrysostomo).

Sem prejuizo de qualquer estudo definitivo, que tem de ser feito, lembra a Commissão a conveniencia de se deslocar parallelamente a si mesma para o Sul a cortina da praça do Commercio, conservando-se-lhe a mesma disposição e aspecto, de modo que em frente dos dois torreões a avenida possa ter 25 metros de largura. Esse alinhamento tem de ser concordado com o que vem de Santos, conforme o estudo definitivo que haja de ser feito e que não é indispensavel para o desempenho da missão que nos foi confiada. Basta para isso ficar assente que a avenida tem de atravessar o terreno do Arsenal depois

de acompanhar a margem em certa extensão desde a Alfandega.

Por isso mesmo convem que no ponto em que deixe de ser rigorosamente marginal, se bifurque para assegurar a existencia de uma rua ao longo da margem, em cujo leito se assente a linha ferrea.

Não havendo que esperar n'esta intensa circulação de comboios, pôde-se, sem inconveniente, aproveitar o leito da avenida e do seu ramal para a linha seguir com uma só via, carris de golla e sem vedação, de modo que o publico não fique privado do accesso d'aquella parte da margem que deve constituir um formoso passeio á beira do rio.

Para o leito da avenida se pôde tambem transferir a via descendente dos *tramways* desde a praça do Commercio até o caes do Sodré, o que, junto ao natural desdobramento da circulação de peões e vehiculos, é sufficiente para desafogar aquella rua, sem necessidade de expropriações e obras caras, nem se sacrificar o edificio pombalino, que pela nobreza severa do estylo bem merece ser conservado e que pela sua vastidão se presta a accommodar varios serviços publicos.

Entre a rua do Arsenal e a avenida deverá haver uma rua transversal de ligação, ladeando a ala da sala de risco, prolongando-se até entestar n'ella a rua de Caes do Sodré.

Esse systema de communicações deve ser completado pela transformação da entrada do Arsenal n'uma passagem publica para peões, pelo menos, abrindo-se outra no corpo lateral do lado de Oeste e proximo do resalto do corpo central.

Entre o edificio pombalino e a avenida ficará um vasto quadrilatero. Convem transformá-lo em jardim, que poderá ser um dos mais apraziveis passeios da cidade por estar abrigado dos ventos do Norte e ter a vizinhança do rio. E' obvia a conveniencia de se deixar uma rua que o contorne e facilite o accesso do edificio.

No local da caldeira actual, que deve ser aterrada, ficará um pequeno largo, que pôde servir para estacionamento de carros.

Indicado assim nos traços geraes o plano da vias publicas, que áquelle local se adapta e que exemplificamos na planta junta, reconhecendo a possibilidade e conveniencia de conservar o edificio pombalino do Arsenal, importa assentar ideias em relação ao aproveitamento d'este e dos terrenos que ficam disponiveis entre as ruas e avenidas que hajam de se abrir.

Tem sido preconizada a utilização de parte d'esse espaço para a estação fluvial definitiva das linhas do Sul e Sueste, destinando-se ao seu serviço a ponte do Arsenal e a parte central do edificio. Basta a mais leve reflexão sobre o assumpto para mostrar a inconveniencia d'essa solução.

O movimento da estação é já hoje representado por cerca de 500.000 passageiros e mais de 40.000 toneladas de mercadorias, devendo assumir muito maiores proporções, quando se conclua o prolongamento do Barreiro a Cacilhas e se construam varias linhas complementares da rede. A propria transferencia do Arsenal para junto da estação de Cacilhas contribuirá para esse desenvolvimento do trafego.

E' preciso pois contar, para a estação, com local apropriado, sufficientemente vasto para o trafego de passageiros e mercadorias, permitindo a atracação simultanea de dois vapores, barcas, tendo contiguo o pateo de accesso para estacionamento de vehiculos tanto a par do edificio de passageiros, como dos armazens de mercadorias.

Desde que se traçou o plano geral das obras do porto de Lisboa, tem sido sempre destinado para a estação do Sul e Sueste a parte do terrapleno em frente do torreão oriental da Praça do Commercio. A serie de estudos e projectos elaborados e de pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que sobre elles recahiram, de-

ram logar às portarias de 17 de outubro de 1904 e 3 de maio de 1905, attribuindo para a estação parte do terrapleno em frente da Alfandega. As discussões a que deu logar uma representação em contrario da Associação Commercial de Lisboa, confirmam o resultado dos estudos anteriores, mostrando: que nenhum outro local havia apropriado para a estação; que nenhum fundamento tinham as apprehensões de parte do commercio ácerca dos prejuizos que lhes adviriam d'esse aproveitamento de um vasto espaço, que permanece sem applicação; que não se justificavam estacadas avançadas, sobremodo dispendiosas, de construção aleatoria e inconvenientes para o regimen de correntes; que o unico aproveitamento razoavel de um muro não acostavel e do terrapleno contiguo era a instalação de um serviço de barcos de pequeno calado por intermedio de um desembarcadouro fluctuante, carecendo a estação de achar relações commodas e promptas com o centro da cidade.

A projectada transferencia do Arsenal em nada altera o estado da questão. Com effeito, é preciso que a estação com todas as suas dependencias e o respectivo pateo de accessó fiquem exteriores á avenida marginal. Seria pois preciso conquistar ao rio, entre a estação actual e a ponte, o espaço necessario por uma obra carissima, desaprovei-

Occupa o Arsenal no pavimento terreo a seguinte superficie, approximadamente:

Ala da sala de risco.....	1.041 ^{m²}
Ala oeste, ao longo da rua do Arsenal...	1.864
Pavilhão central ..	928
Parte oriental.....	4.448
	<hr/> 8.281

No 1.º andar ha ainda

Ala da sala do risco.....	1.041
Ala oeste.....	1.864
	<hr/> 2.905

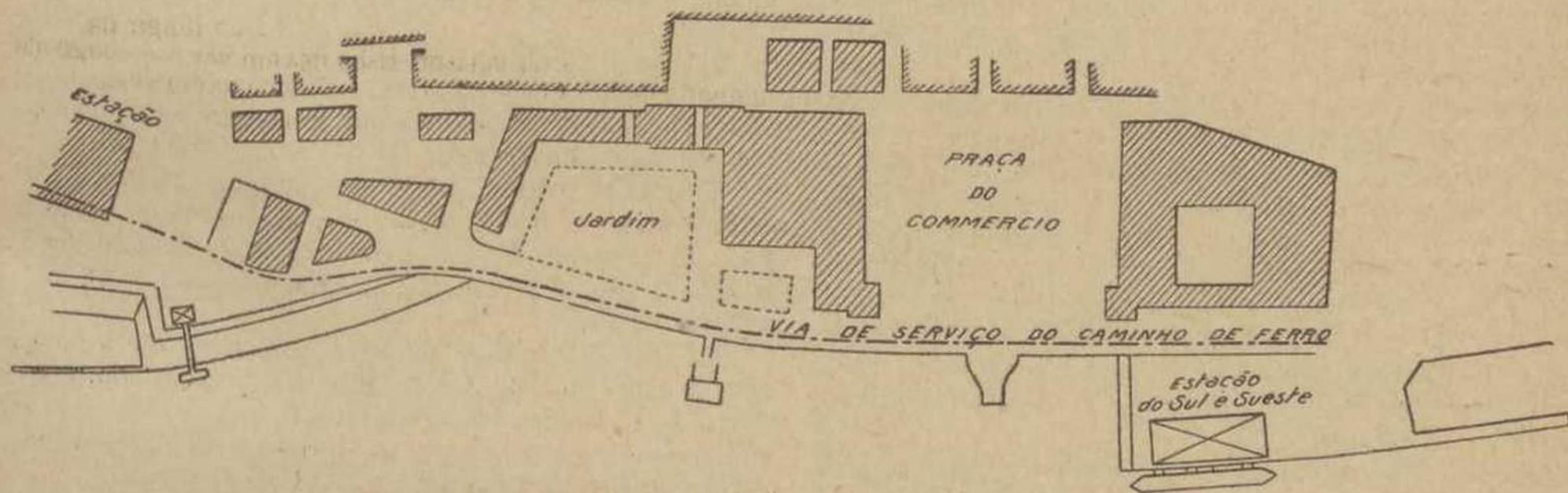
No segundo andar da ala oeste ha ainda 1864.^{m²}

São pois perto de 13.000^{m²} de superficie, que fica circundada de ruas, não tendo na maior parte do pavimento terreo divisorias que difficultem qualquer distribuição.

Supprimidos os gradeamentos das janellas e alargadas varias aberturas para o lado dos terrenos do Arsenal, haverá luz bastante.

Parece á Commissão que o melhor destino a dar a esse edificio é uma instalação, definitiva e planeada com largueza e intelligente criterio, dos serviços telegrapho-postaes, dispersos hoje por diversos locais acanhados e sem as condições devidas.

PLANO PROPOSTO



tando-se um terreno existente e sem applicação. A ponte é demasiado acanhada para poder satisfazer as exigencias do serviço da estação. Seria absurdo destinar para esta os armazens que ficam disponiveis no edificio do Arsenal, separados da margem pela avenida, longe do local de embarque e desembarque e não se prestando a distribuição commoda e racional em harmonia com o serviço d'uma estação.

Mais a juzante e proximo do Caes de Sodré seriam do mesmo modo necessarias obras dispendiosas; embarcar-se-hia mutuamente o serviço da estação e o do embarcadouro da Parceria, que tambem corresponde a uma necessidade publica e aproveita a um importante trafego suburbano. Demais, é preciso, para embelezamento da cidade, que ao menos entre a Praça do Commercio e o Caes do Sodré fique um passeio marginal devidamente aformoseado e livre para o publico.

Não hesita pois a Commissão em afirmar que devem ser mantidas e cumpridas as resoluções governativas ácerca da estação fluvial do Sul e Sueste em frente da Alfandega, e que não é possível, nem conveniente, instalá-la nos terrenos do Arsenal.

Não se segue por isso que a ponte deixe de ser aproveitada para o serviço geral do porto, especialmente para embarque e desembarque de passageiros e malas de correio.

Quanto ao edificio pombalino, desafrontado de barracas e officinas que o circumdam, parece-nos facil attribuir-lhe destino.

Transferido o Arsenal, mal se comprehende que a Eschoia Naval deixe de o acompanhar, podendo até ser instalada no palacio do Alfeite, que permanece de ha muito desaproveitado.

Fica pois livre todo o edificio, salvo a parte occupada pelo Tribunal de Contas e Relação, com a qual se não contou na medição d'areas.

No pavimento terreo podem ficar os diversos serviços em relação directa com o publico, no primeiro andar as repartições e no segundo grandes salas para distribuição de correspondencia, servida por ascensores e profusamente illuminadas por grandes claraboias. A proximidade da ponte facilita sobremodo o embarque e desembarque das malas em transitó, serviço importante e que de anno para anno se desenvolve n'um porto d'escala como o de Lisboa, que precisa valorizar as vantagens excepcionaes resultantes da sua situação.

Essas instalações devem ser objecto de cuidadoso estudo, que a esta Commissão não compete, bastando por agora indicações geraes. Parecem-lhe aliás relativamente facéis as obras d'adaptação, sendo incontestavel a vantagem de aproveitar para os serviços do correio e telegraphos um vasto edificio convenientemente situado, com accessó facil por todos os lados e relações directas com o rio e até com a linha ferrea. Outra qualquer localização exige expropriações carissimas e obras muito mais dispendiosas que as necessarias para a adaptação do Arsenal ao seu novo destino.

Só depois de fixada a parte do edificio necessaria

para ampla e desafogada instalação dos correios, se poderá saber que espaço fica disponível para outras repartições publicas, que hoje occupam edificios alugados.

No extremo do pavimento terreo do corpo lateral correspondente á sala do risco, está uma estação central de electricidade, que convirá manter para fornecer, como hoje, energia electrica para a iluminação das repartições e dos correios e telegraphos e que poderá porventura fornecê-la a outros edificios publicos.

*

Foram enviados á Commissão para sobre elles se pronunciar, dois pedidos de cedencia de terrenos: um da Liga Naval Portuguesa e outro, Real Instituto de Soccorros a Naufragos.

Propõe aquella que lhe sejam cedidos 800^{m²} com frente para a nova praça do Caes do Sodré a fim de se construir um edificio para sede da Liga e instalação da Capitania do porto, *Sailors-house* e museu nacional de oceanographia e mariuha, mediante o pagamento de uma annuidade.

Esta proposta, apresentada em 14 de janeiro, ainda antes da nomeação da Commissão, presuppunha a continuação do Arsenal na sua situação actual.

Na sua informação de 21 do mesmo mez o contra-almirante Administrador dos serviços fabris pondera que o terreno pedido é destinado a um plano inclinado, que não lhe parece conveniente fazer-se, e conclue por se mostrar favoravel á cedencia do terreno pedido entre os limites 40^m×20^m e 50^m×16^m.

O Director Geral da Marinha informa tambem favoravelmente a concessão.

Na hypothese de se prolongar o alinhamento da avenida para leste do Caes do Sodré, conforme a planta exemplificativa que se junta para elucidação do presente relatorio, ficaria entre aquella e o passeio marginal uma frente livre de cerca de 60^m, em que teria logar a construção do palacio da Liga defronte da nova estação da linha de Cascaes, podendo a respectiva faixa de terreno ter 30 metros de fundo para ficar com parte ajardinada em volta do edificio.

Se outro fôr porém o traçado da avenida, pôde prejudicá-lo a localização indicada para a sede da Liga Naval. Convem ainda ter em conta a excepcional difficuldade de fundações, n'aquelle local. E' certo que resolvida essa cedencia, poderia effectuar-se sem esperar pela transferencia do Arsenal, ao qual de pouco serve o terreno junto da nova praça, e Lisboa seria dotada em breve com um edificio de grande utilidade e que contribuiria para aformosear uma das suas praças. Hesita porem a Commissão em aconselhar essa cedencia, antes de se assentar no traçado da avenida marginal e de se reconhecer que em nada o prejudica a concessão á Liga Naval.

Quanto ao Real Instituto de Soccorros a Naufragos, pretende 300^{m²} de terreno do Arsenal (no caso da sua transferencia para a margem esquerda) com facil accesso para o mar para construir um edificio para encalhe e reparação de material naval, arrecadação de carros portacabos e outros appparelhos de soccorros.

Entende esta Commissão que a construção que se pretende fazer prejudicaria a avenida marginal e destoaria do aspecto que se deve dar a uma faixa que deve haver o maior empenho em aformosear. Demais, as instalações projectadas parece ficarem melhor situadas em local menos afastado da barra, onde mais probabilidades ha de terem de se prestar soccorros. Quanto a armazens, é possível que no edificio do Arsenal fique espaço disponível que possa ser cedido, mas só depois de se reconhecer que não é necessario para a perfeita instalação dos serviços telegrapho-postaes.

Entulhado o dique e a caldeira, desafrontado o edificio pombalino de todos os barracões vizinhos, abertas as avenidas e ruas necessarias, feito o jardim entre aquella e o

edificio, ficam alguns talhões de terreno disponível, que podem ser vendidos, sem contar com os 1.800^{m²} que podem ser attribuidos á Liga Naval, se o traçado definitivo da avenida o permittir.

Para avaliar approximadamente a sua area, delinearam-se na planta junta ruas e avenidas atraz indicadas, como exemplo de solução que pôde ser adoptada e base do calculo da area disponível, e que não exclue outros traçados da avenida.

Entre a praça do Corpo Santo, a rua do Arsenal, a nova rua transversal e o prolongamento da rua do Caes do Sodré, fica um rectangulo de cerca de 1.000^{m²} com alicerces em parte do contorno, e que terá portanto grande valor. Juntando-lhe outros talhões, n'um dos quaes se poderia fazer um grande hotel circundado de jardim, chegasse á area de 9.500^{m²} approximadamente, a que se não pôde attribuir valor inferior a 200:000\$000.

N'esses terrenos não se consentirão seguramente construções, cujo aspecto não seja proprio de um local que deve haver o maximo empenho em aformosear.

Em resumo e conclusão entende a Commissão:

- 1.º que deve ser condemnado o dique actual;
- 2.º que a ponte do Arsenal pôde ser aproveitada para serviço de passageiros e malas de correio, removendo-se a cabrea para o novo Arsenal;
- 3.º que a estação do Sul e Sueste deve ser installada definitivamente no terrapleno em frente da Praça do Commercio;
- 4.º que o edificio pombalino que corre ao longo da rua do Arsenal e a ala da sala do risco devem ser conservadas, demolindo-se todas as outras construções existentes no recinto do Arsenal;
- 5.º que a cortina marginal da Praça do Commercio deve avançar o bastante para que a avenida marginal tenha 25^m em frente dos torreões, devendo-se observar na reconstrução a disposição primitiva para não alterar o aspecto da praça;
- 6.º que a avenida se deve prolongar até á ligação com a que vem de Santos, bifurcando-se no ponto onde deixa de ser rigorosamente marginal, para se assegurar a continuidade de um passeio ao longo da margem até o embarcadouro da Parceria;
- 7.º que para a avenida deve ser transferida a linha descendente dos *tramways* da rua do Arsenal;
- 8.º que a linha ferrea deve vir, da parte Sul da estação do Caes do Sodré, ligar-se com o troço de Leste com uma só via, carris de golla no pavimento da avenida e em ramal sem vedação;
- 9.º que entre a avenida e o edificio pombalino deve ficar um jardim, e um largo no logar da caldeira actual;
- 10.º que a entrada do Arsenal se deve tornar passagem publica, estabelecendo-se ainda outra a Oeste do corpo central;
- 11.º que a ala da sala do risco deve ser ladeada por uma rua transversal que ligue a do Arsenal com a avenida, na qual venha a desembocar o prolongamento da rua do Caes do Sodré;
- 12.º que o edificio do Arsenal deve ser destinado ao serviço dos correios e telegraphos, e a parte que ficar, depois da sua conveniente instalação para outros serviços publicos;
- 13.º que á Liga Naval poderá ser cedida uma faixa de terreno defrontando com a nova praça do Caes do Sodré, se essa cedencia não collidir com o traçado definitivo que se adoptar para a avenida;
- 14.º que o terreno que ficar, depois de estabelecido o conveniente plano de ruas e avenidas, pôde ser alienado, não se consentindo porém n'elle edificações cujo aspecto prejudique o aformoseamento do local;
- 15.º que ao Real Instituto de Soccorros a Naufragos apenas poderá ser cedido algum armazem que fique disponível no edificio.

Lisboa, abril de 1909.

Um tricentenário

511.91 + 51 (09) *

Quando era muito creança cahiu-me nas mãos um livro de Luiz Figuier relativo ás grandes invenções antigas e modernas e vincou-se-me no espirito um phrase em que se accusava a humanidade de ingratição, porque recordava e conservava o nome dos que a tyrannizavam e escravizavam e esquecia ou ignorava o dos seus bemfeitores. E exemplificava apontando o martello e a agulha, que se não sabia por quem tinham sido inventados, ao passo que se recordavam os nomes de Alexandre, de Cesar, e de tantos outros.

Iguoro ainda porque razão é que tal pensamento impregnado de pessimismo algo philosophico se fixou n'um cerebro de creança que contava menos de dez annos de idade e passados muitos lustros se recorda d'isso a respeito de João Napier.

A maioria, se não a totalidade dos leitores da *Gazeta*, teem recorrido por mais de uma vez ao invento que se deve a este illustre Escocoz; mas quasi todos com esforço se lembrarão que aquelle nome é o do inventor dos logarithmos e mui poucos estarão certos que data de 1614 a publicação da obra em que elle expoz o seu methodo de calculo.

O facto porém é que nos prelos de Edimburgo, *ex officina Andrae Hart bibliopolae*, sahia ha 300 annos um in-4.º com 56 paginas de texto e 90 de tabellas subordinada ao extensissimo titulo de «Mirifici logarithmorum canonis descriptio, ejusque usus in utraque trigonometria, ut etiam in omni logistica mathematica amplissimi, facillimi et expeditissimi explicatio: auctore et inventore Joanne Nepero, barone Merchiston».

Como se vê não só por este titulo João Napier se declarava auctor e inventor do methodo logarithmico, mas elle proprio dizia e com razão que se tratava de uma tabella maravilhosa, de uso amplissimo, facillimo e expeditissimo tanto nas duas trigonometrias como em todo o calculo mathematico.

O professor Max-Marie da Eschola Polytechnica de Paris affirma que nada se sabe da vida de este mathematico, de onde conclue que devia ter sido muito sossegada (1), mas Fernando Hofer dá-o como um irascivel theologo, para quem os trabalhos mathematicos representavam um descanso intellectual, bem merecido após os commentarios do Apocalypse, a que se entregou com paixão como succedeu mais tarde a Newton (2).

Que fosse Napier um sossegadissimo burguez que occupasse os seus ocios em investigações arithmeticas destinadas a poupar o tempo aos que tinham que fazer calculos enfadonhos, ou que discutisse os livros sagrados como irreductivel presbyteriano, pouco importaria, se n'essa indifferença da Historia se não divisasse ainda uma vez a ingratição da humanidade para com um dos seus bemfeitores, ao passo que não ignora a fava doirada do cavallo de Calligula, a voz de falsete de Nero, nem esquece as mil e uma vilezas contadas por Suetonio, de seres que nada tinham de recommendaveis para fixar sequer a attenção das gerações que se seguiram áquellas que de elles foram victimas.

* No «Manuel du Répertoire Bibliographique Universel», edição de 1907, não vem referencia alguma a taboas de logarithmos, que não podem apenas ser consideradas como tabellas de arithmetica (511.9) visto conterem tambem os logarithmos das linhas trigonometricas. Por seu lado, a trigonometria (514) não contem designação de tabellas em nenhuma das suas nove subdivisões. Por isso, applicando o methodo, se escreveu a referencia 511.91. A designação que se segue indica que se trata de Historia da Mathematica.

(1) Histoire des Sciences Mathématiques et Physiques, 3.º vol., pag. 86.

(2) Histoire des Mathématiques, 2.º éd., pag. 376.

Mas quantos tyrannos e tyrannetes não conta a historia antes e depois dos doze Cesares, cujos nomes são conhecidos, de quem se contam historias que todos sabem, ao passo que se não lembram que Marc Séguim inventando a caldeira tubular deu um impulso incomparavel aos caminhos de ferro, que Henry Giffard, pela corrente de vapor logrou alimentar rapidamente as caldeiras e que Humphrey Potter conseguiu, por meio de um *scoggan* (1) poupar o trabalho enfadonho de abrir uma valvula duplicando assim o numero de golpes de embolo da velha machina de Newcomen, a percursora da invenção genial de James Watt.

O facto porém é que a humanidade ha de continuar a pasmar tolamente perante os politicanos mais ou menos cheios de intransigencias e ha de continuar ignorando os nomes que deviam ser *inter numina referetur*, em lugar de esses besouros que, para em tudo se parecerem com aquelles inuteis coleopteros, até os imitam não só na inutilidade do barulho que fazem, como na côr das fazendas com que se vestem, e por um pouco no feitio que dão ás sobrecasacas, cujas abas se levantam, embora não para darem expansão a azas membranosas. E' que estes dispensam-se de se elevarem do solo e só n'isso, e para peor se differenciam da especie que os zoologos denominam *Melolontha vulgaris*.

Pondo por isso de parte os gestos mais ou menos feios, as palavras mais ou menos inuteis e os actos mais ou menos tolos dos politicanos de todo esse mundo além, alguns de elles Gouvarinhos sem a linha, Ribamares sem pose, Accacios sem phrases retumbantes, notemos, para bem da justiça que ha ainda quem escreva no *Scientific American* mais de seis columnas de prosa a respeito do tricentenário de uma das maiores invenções conhecidas para poupar trabalho.

Ao professor George A. Gibson (*magister artium, legum doctor*) ou, como escrevem os Anglo-saxões, M. A. LL. D., se deve um copioso artigo de que se colhem dados interessantes a respeito do inventor dos logarithmos.

O professor Gibson depois de dar uma leve ideia da ligação que existe entre os *Principios* de Newton, e os descobrimentos astronomicos de Kepler, lembra que graças ao methodo logarithmico poderam ser muito abreviados os calculos do astronomico allemão. «Sem os logarithmos ou qualquer auxilio analogo, escreve, a custo ou mesmo nada, podiam reduzir-se as observações astronomicas, com grande difficuldade, e o desenvolvimento da sciencia moderna poderia seguir uma trajectoria diversa».

Depois allude em breves palavras ao estado scientifico da Escocia, onde a fundação da Universidade de Edimburgo elevava a quatro as escholas do alto ensino, que, no emtanto, confessa ser tão elementar que os estudantes pensavam em o completar n'outros estabelecimentos de instrucção.

Appoiando-se n'um livro escripto por um descendente de Napier, Mark Napier, e publicado em Edimburgo em 1834, diz que João Napier nasceu em Merchiston Castle, perto de Edimburgo, em 1550, e que era o oitavo senhor de Merchiston.

Entra n'uma larga enumeração dos feitos guerreiros dos ascendentes do inventor dos logarithmos e das transformações por que passou o nome até chegar á forma Napier, sem esquecer a de Neper com que em geral se designam as analogias dos triangulos esphericos.

Embora pouco se saiba da educação que recebeu em creança, o professor Gibson transcreve uma passagem de uma carta datada de 5 de dezembro de 1560, em que Adão Bothwell, bispo de Orkney, aconselhava o pae de John Napier a mandá-lo estudar nas escholas de França e de Flandres.

(1) R. H. T. Hurston, Histoire de la Machine à vapeur, tome I, pag. 63.

Em 1563 morreu a mãe de João Napier, que antes de fallecer o tinha matriculado, no Collegio de S. Salvador em Santo André, e, segundo um contracto feito por sua mãe, João Napier estava alojado dentro do collegio sob o encargo especial do director João Rutherford.

Não ha vestígios n'aquelle collegio de que seguisse o curso ordinario, porque o seu nome não apparece na lista dos *Determinantes* para 1566 e dos Mestres em Artes para 1568, e d'aqui conclue o professor Gibson que deveu ser curta a residencia de Napier no collegio de S. Salvador, accrescentando que embora pareça que Rutherford foi um homem de conhecimentos, duvida alguma ha de que Napier não adquiriu em Santo André o seu vasto saber de litteratura classica, nem alli principiou a trilhar o caminho que havia de o conduzir ás suas descobertas e grandes invenções no campo da mathematica.

Segundo o professor Gibson, varias referencias nas obras mathematicas de Napier explicam-se apenas pelo attractivo que encontrava nos estudos theologicos, que, de resto, eram amplamente cultivados e discutidos calorosamente no seculo XVI na Escocia. A predominancia de Jaime VI sobre a egreja escoceza e principalmente a victoria de este sobre os presbyterianos, com quem estava ligado o barão de Merchiston, obrigaram-no a afastar-se do campo ecclesiastico, consagrando-se aos estudos mathematicos.

E' quasi certo, escreve o professor Gibson, embora não esteja explicitamente documentado com evidencia, que Napier, depois de deixar a universidade, seguiu o conselho de Adão Bothwell e gastou alguns annos no continente, estudando principalmente na Universidade de Paris e visitando a Hollanda e a Italia.

Muitos factos interessantes mencionados por Mark Napier na sua introdução da obra posthuma *«Le arte logistica»* confirmam a extrema probabilidade de que fosse levado a proseguir os seus estudos no estrangeiro, como membro que era de uma familia nobre. No entanto não possuímos referencia alguma sobre as viagens de Napier, nem acerca dos homens com quem estudou ou com quem se relacionou. Sabemos apenas que se encontrava na Escocia em 1571.

Visto que possuía vastos predios, é admissivel que Napier dirigisse a sua attenção para os melhoramentos da agricultura. Tomou vivo interesse pelas suas propriedades, inclinou-se em insistir no que imaginava serem os seus direitos, mas ao mesmo tempo desejava ardentemente promover os methodos de lavoura que se lhe affiguravam propocionar melhores rendimentos. Diz-se que realizou cuidadosas experiencias no fabrico e adubação de toda a especie de campos, com saes ordinarios, onde quer que podia com elles produzir, com muita mais abundancia, trigo ou herva de toda a qualidade, e muito mais barata do que pelo processo vulgar da estrumação, ao tempo usado na Escocia.

«Não se limitou comtudo a inventiva de Napier no dominio pacifico da mathematica, mas tambem a patenteou no invento de instrumentos guerreiros. Mark Napier dá um *fac-simile* de um documento conservado na collecção Bacon, no Lambeth Palace, em que João Napier descreve algumas invenções secretas aproveitaveis e necessarias n'estes dias para defesa d'esta ilha e para resistir aos estrangeiros inimigos do Deus verdadeiro e da religião. A invenção consiste n'um espelho para queimar a qualquer distancia os navios inimigos, n'uma peça de artilharia destruindo tudo em torno de um arco de circulo, e um carro metallico redondo, construido de maneira que os que o occupam podem movê-lo rapida e facilmente, ao passo que fazem fogo através de pequenos orificios n'elle abertos. Sir Thomas Urquhart affirma que Napier construiu um engenho que experimentou n'uma vasta planicie da Escocia para a destruição de uma grande quantidade de rebanhos de cornupetos e de ovelhas, embora alguns

d'esses animaes estivessem afastados meia milha dos outros em todos os sentidos e alguns outros de uma milha completa.

Observa todavia o professor Gibson que seria no entanto arrojo assentar qualquer asserção na força da auctoridade de sir Thomas, e que muito pouco sabemos de estas invenções para formar qualquer conceito definitivo sobre ellas.

O que é porem fóra de duvida é que Napier possuia uma grande habilidade mechanica.

Onde porém se impõe a recordação do nome de Napier é na maior das suas invenções:— os logarithmos.

Muitas vezes se observou que as grandes descobertas e invenções sempre surgiram na epocha para ellas adequada, e que se um homem não desse o passo decisivo para a frente, outro o daria quasi tão depressa. Talvez seja esta asserção menos acertada em referencia á invenção dos logarithmos do que a proposito de quaesquer outras descobertas, porque, apenas com uma excepção possivel, não ha suspeição de que Napier tivesse rival n'ella.

A excepção é Jobst Bürgi, relojoeiro e mechanico suiso, mas o *Canon mirificus* de Napier foi publicado seis annos antes das *Progress Tabulen* de Bürgi. As tabelas de Bürgi eram muito imperfeitas, comparadas com as de Napier, e ha toda a razão para acreditar que este concebeu os seus logarithmos e principiou os seus calculos provavelmente muito mais cedo do que Bürgi, ou pelo menos bastante mais cedo do que elle. Demais, a obra de Bürgi não teve a menor influencia, tanto quanto pôde avaliar-se, quer sobre a theoria quer sobre a pratica dos logarithmos.

Como commentario ao que acaba de ler-se e que não passa da traducção de uma passagem do numero de 11 de julho passado do supplemento do *Scientific American*: convem notar que o professor Max Marie já citado falla de Bürgi, embora lhe orthographe o nome de maneira diversa d'aquella por que o faz o collaborador do *Scientific American*.

Uma-lhe Byrge, dá-o como nascido em Lichtenstein que é um pequeno principado entre o Tyrol e a Suissa, e portanto facil é supô-lo cidadão helvetico, como o affirma o Sr. Gibson. Attribue-lhe a descoberta do compasso de redução e diz que publicou em 1620 em Praga uma taboa de logarithmos mais judiciosamente disposta do que aquellas de que usamos, porque faz crescer os logarithmos em progressão arithmetica, ao passo que nas nossas tabelas são os numeros que assim crescem.

«Seria difficil, escreve o professor Marie, saber se teve conhecimento da invenção de Napier. A obra em que este desenvolve a sua invenção data de 1614 e por isso é anterior em seis annos á de Byrge, o que garante a prioridade de Napier. Mas é pouco provavel que em seis annos podesse Byrge ter noticia da existencia da obra do geometra escocez, que a estudasse, que se disposesse a realizar o invento que indicava, e que de facto calculasse 33.000 numeros correspondentes a 33.000 logarithmos em progressão arithmetica e que fizesse imprimir a taboa que contem ao todo sete folhas e meia».

O que é um facto é que a invenção devia preoccupar mais de um espirito que se entregasse a calculos astronomicos e se encontrasse na contingencia de ter que procurar em cada problema o valor das linhas trigonometricas.

Demais, a concepção de Napier é de tal modo simples que lembra a estafada historia do ovo de Colombo, mas expô-la n'esta altura do artigo seria abusar da paciencia dos leitores da *Gazeta* mais do que de razão, motivo porque talvez se explique no proximo numero, recorrendo as escriptas do professor Gibson, que não allude sequer ao que em calculo arithmetico se chama as *varetas de Neper*, aliás bem interessantes como machinas de calcular, rudimentares é certo, mas dignas de registo, mórmente

quando se recorda o tricentenário de uma invenção de que justicadamente diz o numero já referido do *Scientific American*: «Na historia da sciencia britannica a obra de Napier, em referencia ao seu invento, enfileira pela sua grande importancia logo a seguir dos *Principia* de Newton».

Mas voltando ás *varetas de Neper* de que falla um esquecido curso de mathematica de Christiano Wolf, é preciso recordar que outr'ora se faziam as multiplicações *per gelosia*. Um exemplo fará perceber este systema. Seja pedido o producto de 1429 por 873.

Na multiplicação *per gelosia* procedia-se assim:

1	4	2	9
	8	7	3
0 3	1 2	0 6	2 7
0 7	2 8	1 4	6 3
8	3 2	1 6	7 2
1	2	4	7

Traçava-se uma grade, em cada uma de cujas casas se escreviam por sua ordem os algarismos do multiplicando e nas casas inferiores os do multiplicador.

As casas dos productos eram divididas por meio de diagonaes, escrevendo-se no triangulo superior de cada casa o algarismo das unidades e no triangulo inferior o

das dezenas, se o havia, ou um zero, se faltava.

Assim temos no exemplo que demos, os productos 27; 06; 12; 03 na primeira linha de quadrados dos productos porque são de facto os que resultam de 3 que multiplica successivamente 9; 2; 4 e 1.

Na carreira horizontal de quadrados logo inferiormente a esta, e sem recuar coisa alguma como hoje se pratica, na disposição já dita, 63; 14; 28; 07 productos successivos de 7 por 9; 2; 4 e 1.

Finalmente sommava-se segundo as diagonaes e oblinha-se em volta da jeloia ou rotula o producto 1.247:517.

Imagine-se quão enfadonho não será este desenho da rotula ou jeloia e o tempo que levava a fazer uma multiplicação.

Neper simplificou o caso organizando umas varetas nos indicados termos da jeloia em que se inscreviam em cada casa os productos de um algarismo pela serie dos numeros digitos, nos termos da figura seguinte em que se leem os diversos productos de 4 desde 1 até 9.

Se se quizesse achar o producto de 457 por 8 bastava reunir as respectivas varetas como na figura seguinte:

4
4
8
2
1 6
1 0
2 4
2 8
3 2
3 6

O producto ler-se-hia facilmente olhando para a carreira horizontal de quadrados e sem custo se escreveria 3656.

Estabelecido assim o multiplicando seria facil achar os productos por todos os algarismos do multiplicador, e a operação tornava-se um simples *copianço*, como se diz em calão escolar.

Como se vê, ainda n'este caso se patenteia a singelleza das concepções de John Napier of Merchiston, de cujo invento se orgulha com justa razão a Inglaterra.

4	5	7
4	5	7
8	1 0	1 4
1 2	1 5	2 1
1 6	2 0	2 8
2 0	2 5	3 5
2 4	3 0	4 2
2 8	3 5	4 9
3 2	4 0	5 6
3 6	4 5	6 3

*

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTARIA N.º 194

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, conceder aos sócios, alunos, da Associação Académica de Liceu de João de Deus, de Faro, bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos Caminhos de Ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

1.ª Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu numero de matrícula naquella Associação e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem são concedidos.

2.ª Estes bilhetes terão um numero de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um selo tanto da Secretaria do referido Liceu como da Associação que autenticarem aquellas assinaturas.

3.ª Os portadores destes bilhetes são obrigados a comprovar a sua frequência naquella Liceu com atestados trimestrais passados pelo mesmo Liceu.

Dada nos Paços do Governo da República e publicada em 24 de Julho de 1914.—O Ministro do Fomento, José Maria de Almeida Lima.

Os novos aparelhos do pharol de Messina

Em breve começará a funcionar no pharol de S. Raineri, de Messina, um novo aparelho lenticular Pintsck, constituido por quatro diaphragmas á distancia focal de 250 mm., com o respectivo plano a 41^m,5 acima do nivel medio das aguas. Considerado o observador á altura de cinco metros sobre o mar, o alcance do pharol orça por 17,5 milhas maritimas.

A fonte luminosa será constituida por um bico de incandescencia com vapores de petroleo, com reticulo, do diametro de 40 mm., capaz de dar a cada um dos diaphragmas opticos uma intensidade luminosa horizontal de cerca de 3.250 vellas. A rotação completa de pharol far-se-ha em vinte segundos. A característica será a de luz de relampago, durando este 5^m, com eclipse por 4^m e 5^m.

Um «Zeppelin» monstro

Está-se construindo actualmente na Allemanha um «Zeppelin» monstro, por conta da Companhia da Exposição Universal que no proximo anno se effectuará em S. Francisco da California, em commemoração da inauguração do Canal do Panamá.

Este «Zeppelin» terá todos os aperfeiçoamentos possiveis com applicação ao mais requintado turismo. Terá 150 metros de eixo longitudinal por 25 de diametro, e custará 250:000 dollars (250:000\$). O preço do globo anda por 60:000 dollars (60:000\$), e o da installação do gaz 40:000 (40:000\$).

O dirigivel effectuará viagens de 50 milhas, sendo a passagem de 25\$ por pessoa, e será dotado de duas tripulações de oito praticos cado uma, vindos expressamente da Allemanha, com permissão do governo, como licenciados do Corpo especial militar de aviadores.

VIAGENS E TRANSPORTES

Águas mineraes e passeios de verão

Teem tido, durante o mez, extraordinaria procura os bilhetes que esta *Gazeta* fornece, por servirem para todos que vão a **quaesquer aguas mineraes** do paiz, **estações de verão**, etc., podendo-se com elles **partir de qualquer ponto do paiz**, realizando, á ida ou á volta, interessantes **viagens circulares**, por **todas** as linhas do paiz, parando-se em qualquer ponto do tracto, sem ter que pagar sobretaxa alguma, nem por paragem, nem por utilização dos comboios rapidos.

Mesmo para as pessoas que vão ao **estrangeiro** estes bilhetes servem, porque alcançam até *Salamanca*, e teem largo prazo de validade que, n'alguns casos, attinge mais de **tres mezes**.

Feira e touradas em Badajoz

E' nos dias 15 e 16 d'este mez que deverá realizar-se a grande feira annual na cidade de Badajoz, havendo como de costume por essa occasião festas brilhantes, entre as quaes não faltarão por certo as touradas, divertimento predilecto do povo hespanhol e tambem de muita gente portugueza.

E' de esperar que, como nos annos anteriores, os caminhos de ferro portuguezes organizem serviço especial a preços reduzidos por essa occasião.

Podem, pois, ir-se preparando os amadores para mais uma viagem a Badajoz.

Festas e tourada na Figueira da Foz

No dia 16 do corrente devem realizar-se imponentes festas na formosa cidade da Figueira da Foz.

Entre outros interessantes numeros do magnifico programma das festas, annuncia-se uma grande corrida de touros em que tomarão parte os nossos melhores artistas.

N'esta epocha em que já se encontra na Figueira a colonia balnear, em grande parte constituida por Hespanhoes, com festas deslumbrantes e uma boa tourada, está bem de ver a animação que alli deve reinar no dia 16.

As Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Beira Alta, estabelecem n'esse dia serviço a preços reduzidos em 2.^a e 3.^a classe, das suas principaes estações á Figueira e volta, validos pelos comboios ordinarios.

Os portadores de bilhetes de 2.^a classe podem utilizar os comboios rapidos Lisboa-Porto em percursos não inferiores a 50 kilometros, quando haja logares disponiveis, mediante a sobretaxa de \$05 por cada fracção de 50 kilometros de percurso.

O preço dos bilhetes de Lisboa á Figueira e volta é de 4\$08 em 2.^a classe e 2\$98 em 3.^a.

Feira e tourada nas Caldas da Rainha

E' nos dias 15, 16 e 17 d'este mez que tem lugar na magnifica estancia thermal das Caldas da Rainha a importante feira annual, que é sempre concorridissima.

No dia 15 deve realizar-se uma tourada que está despertando grande entusiasmo nos *aficionados* por n'ella tomarem parte os artistas mais afamados.

Os caminhos de ferro, como de costume, venderão bi-

lhetes especiaes para ida nos dias 14 a 16 e volta até 17, pelos comboios ordinarios, aos preços modicos de 2\$10 em 2.^a classe e 1\$50 em 3.^a, de Lisboa-Rocio a Caldas e volta.

Por tão pouco dinheiro vale bem a pena um passeio ás Caldas, muito mais em dias de feira e tourada.

Festa em Estarreja

Agosto é bem o mez das festas e romarias. Em Estarreja realiza-se tambem este mez, no dia 15, uma festa á Senhora do Monte, que segundo os seus devotos, é Senhora muito milagrosa.

Para que os fleis não deixem de lá ir prestar-lhe o seu culto, e os curiosos não deixem de gosar o espectáculo que taes festas sempre offerecem, a Companhia dos Caminhos de Ferro faz parar n'esse dia nos apeadeiros de Canellas e Cacia dois comboios, um que parte de Estarreja ás 18 01 e outro ás 21-56, e que chegam ao Rocio ás 18-30 e 22-24.

Festas á Senhora do Castello em Coruche

As festas que todos os annos se realizam em Coruche costumam levar grande concorrência de forasteiros, especialmente do povo ribatejano.

Este anno annuncia-se um programma deveras attractivo, contando-se entre outros interessantes numeros uma magnifica tourada.

As festas terão lugar este anno nos dias 12 a 18 do corrente mez, e para attender á grande concorrência que se espera, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabelece um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos para ida de 11 a 18 e volta de 12 a 19, pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Os preços, incluindo os impostos, são os seguintes: Lisboa-R., 2.^a cl. 2\$00, 3.^a 1\$32; Villa-Franca, 1\$26 e \$82, Carregado, 1\$14 e \$74; Azambuja, \$88 e \$58; Reguengo a Sant'Anna, \$80 e \$52; Valle de Santarem, \$88 e \$58; Santarem, 1\$08 e \$70; Torres Novas, 1\$62 e 1\$06; Entroncamento, 1\$72 e 1\$14; Barquinha, 1\$78 e 1\$18; Praia, 1\$94 e 1\$28; Tramagal, 2\$20 e 1\$41; Abrantes, 2\$30 e 1\$50; Muge, \$54 e \$36; Marinhães e Lavre, \$42 e \$30; Canha, \$58 e \$38; Vendas Novas, \$80 e \$52.

Romaria ao Senhor da Serra de Semide

Semide é uma pequena povoação que dista alguns kilometros apenas da cidade de Coimbra e que tem tanto de notavel como dezenas de outras do districto, todas ellas encantadoras pela belleza da vegetação e pela simplicidade das habitações e costumes do povo, todo elle melancolia e poesia que tão bem se traduz nos seus cantares.

E'ahi, nos dias 12 a 24 d'este mez, que esta romaria tem lugar, e recommendamo-la aos que como nós tanto apreciam estes bellos espectaculos, tanto mais que a viagem é baratissima, pois os Caminhos de ferro vendem n'esses dias bilhetes a preços reduzidos, das suas estações desde Pombal até Ovar, de Leiria até Figueira da Foz e Verride, e das da linha da Louzã, para Semide e volta.

Estação de Lamarosa

O antigo apeadeiro de Lamarosa, situado na linha do Norte em seguida á estação do Entroncamento, acaba de ser elevado á categoria de estação, passando a fazer desde hoje todo o serviço de passageiros, mercadorias, animaes e vehiculos em grande e pequena velocidade.

Assim ficam satisfeitas as aspirações do povo de La-

marosa, que ha muito reclamava esse importante melhoramento.

Bilhetes Lisboa-Paris e vice-versa

A partir de hoje o prazo de validade dos bilhetes de Lisboa a Paris e volta ou vice-versa, das tarifas internacionais 302 e 313 de grande velocidade, é excepcionalmente elevado a um anno, sem faculdade de prorrogação quando esses bilhetes forem vendidos juntamente com os bilhetes para a viagem maritima de qualquer porto da America do Sul, para Lisboa ou inversamente.

Carruagens directas de Lisboa e Porto a Medina e vice-versa

Teem tido o melhor aproveitamento por parte do publico duas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classes que desde o dia 1.^o do mez findo foram postas em circulação entre Lisboa e Medina, e Porto e Medina, a primeira das quaes segue no comboio rapido 53 que parte do Rocio ás 18,55, e a segunda do Porto pelo comboio correio n.^o 8 ás 19,55.

Estas duas carruagens passam em Pampilhosa ao comboio 5 da Beira Alta que d'alli parte ás 23,15 seguindo directamente até Medina onde chegam ás 12,38 alcançando o rapido n.^o 9 do Norte de Hespanha, que alli passa ás 12,15, para chegar á fronteira de Hendaya ás 2,55.

De Hendaya parte o comboio francez ás 21,31, para chegar a Paris ás 9,36 do 3.^o dia.

A' volta parte-se de Paris ás 19,38 para se chegar a Lisboa ás 14,35 e ao Porto ás 13,13 do 3.^o dia.

Constitue este importante melhoramento uma grande commoidade para o publico, porque lhe permite fazer a viagem de Lisboa ou Porto a Paris ou vice-versa com dois trasbordos apenas, um em Medina, outro em Hendaya. A duração total da viagem de ida é de 38,41, partindo de Lisboa, e 37,41 partindo do Porto, e a da volta é de 42,57 para Lisboa e 41,35 para o Porto.

Os rapidos do Norte de Hespanha que servem estes itinerarios teem vagão-restaurante.

Supressão do toque de campainha nas linhas da Companhia Nacional

Segundo aviso ao publico que acaba de ser publicado pela Companhia Nacional, a partir de hoje é supprimido o toque de campainha á partida dos comboios nas linhas d'aquella Companhia.

Novas tarifas e ampliações d'outras

Entra em vigor, no proximo dia 10, a nova tarifa especial 6 de pequena velocidade do Sul e Sueste, para o transporte de touros e animaes ferozes por vagões completos, a qual vem substituir a actual do mesmo numero.

Alem de pequenas alterações á antiga tarifa, ha a notar a criação de preços especiaes, os do § 2.^o, para os touros, vaccas bravas, novilhos e cabritos em jaulas, quando destinados a espectaculos em localidades servidas por aquellas linhas, semelhantemente ao que está ha muito estabelecido nas linhas da Companhia Portugueza.

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste ampliou as condições particulares das suas tarifas especiaes n.^{os} 8, 13 e 17 de pequena velocidade, que distribuimos com o presente numero, no sentido de só se obrigar a fornecer vagões descobertos para as remessas de vagão completo ou pagando como tal, de adubos, cal, carvão vegetal, madeiras e sal, quando transportados por aquellas tarifas.

Entra em vigor no dia 15 d'este mez a nova tarifa n.^o 6 de grande velocidade das linhas do Sul e Sueste, para transmissão de telegrammas, que tambem distribuimos.

Companhia Carris

Como, á ultima hora, dissemos no nosso numero anterior, a Companhia Carris officiou á Camara Municipal *reclamando com toda a urgencia* a auctorização indispensavel para construir a linha pelo Chiado e ruas do Carmo, Nova do Almada, da Prata e dos Fanqueiros, declarando que *qualquer demora na concessão d'esta licença lhe causa grandes prejuizos*.

Felicitámo-nos então e continuamos satisfeitos porque a Companhia chegue a esta franca confissão que define a situação, como nós sempre aqui o dissemos.

Vê-se que, n'esta campanha, que de longo tempo sustentamos, e que, apesar da modestia do nosso valimento, muito tem concorrido para que a Companhia não tenha até hoje realizado os seus desejos n'este ponto,—isto devido ao valor dos argumentos com que temos demonstrado que *em parte alguma do mundo*, em ruas em taes condições de planta e de perfil, se consente ou se consentiria tal — somos nós que temos razão.

E temo-la tanto mais, e tanto melhor é o campo em que nos collocámos, que nós defendemos a grande collectividade anonyma, os interesses *geraes* d'uma capital, contra a ambição *egoista* de uma companhia que só mira aos seus interesses proprios sem respeitar os alheios.

Se até a Historia ella não respeita, como aqui o demonstrámos, tendo demolido, contra o parecer de todas as instancias competentes, o Arco de Santo André que era uma das antigas portas da cidade, só para a *commoidade* d'ella passar com a sua linha!

Mas até agora, com uma arte-irice manhosa, a companhia tentava valorizar as suas reclamações com acompanhamento de côro, por ella organizado, em representações de um ou outro grupo de varios commerciantes que ella conseguiu ensaiar, para dizerem á Camara que viam n'essas novas linhas um futuro ridente para o desenvolvimento do seu commercio.

O demonio era que, a par d'esses, vinham os *mais importantes* commerciantes do Chiado e rua do Carmo, as *mais intelligentes* capacidades technicas, oppôr o seu parecer á escandalosa submissão da principal rua de *élite* que temos em Lisboa, ao jugo da ambiciosa companhia.

E a Carris, com aquelle acompanhamento, apresentava-se á Camara como uma benemerita, a quem era indifferente passar ou não por aquellas ruas, e só insistia n'essa construcção, de que até lhe resultava difficil exploração, para attender áquellas sollicitações.

Até fazia dó o sacrificio a que se sujeitava a pobre-zinha!

Foi assim, dando-se ares de que ainda fazia favor ao publico, que ella conseguiu da commissão camararia que negociou o ultimo projecto de contracto, obter valiosas concessões.

Agora, porém, posto esse projecto de parte, a Carris tira a mascara de benemerita e bate o pé, imperiosa, á Camara, dizendo-lhe que *quer* as linhas do Chiado e ruas da Baixa; e ai d'ella se não lh'o consentir!

Trema Byzancio!

Tem a companhia «grandes prejuizos» em não fazer passar os seus carros pelo Chiado?

E' este um ponto que não se deve deixar passar em julgado, sem minucioso exame.

Prejuizo, segundo o *Moraes* é «damno na fazenda, honra, saúde»; ora, o caso que se dá é bem differente:—o que a companhia tem não é damno nos seus interesses, mas impossibilidade de augmentar os seus já hoje enormes lucros.

E pôde a Camara, em nome do augmento de interesses de uma companhia que já ganha extraordinariamente com a exploração da rede que lhe foi concedida, e que está por isso em plena prosperidade, ir dar-lhe, de mão

beijada, mais faculdades de maiores interesses, isto com sacrificio das unicas arterias onde, — pelas condições de planta, estreitas como são; pelas de perfil, em rampa violenta; por serem ruas de intensa circulação de vehiculos e peões; por deverem ser consideradas reservadas a uma frequencia de publico mais escolhido; pelo exemplo de todas as cidades do estrangeiro — a passagem de carros electricos não deve ser permittida?

Não o deve fazer: não o pôde fazer sem ser accusada, por nós todos, os munícipes prejudicados, de ter praticado o maior dos escandalos que *nunca* uma vereação anterior praticou, apesar de todas as tentativas da companhia, de todas as suas influencias, de todos os meios de que ella sempre se serviu para estender as suas garras dominadoras por sobre a cidade, apossando-se de toda ella, como se toda fosse só sua.

Recorrerá a companhia para os tribunaes, dizendo-se aggravada nos seus direitos, conferidos pelas estupidas e machiavelicas condições 1.^a, 2.^a e 3.^a do contracto de 16 de agosto de 1898?

Póde fazê-lo, mas vejamos o que dizem essas tres primeiras condições d'essa famigerada escriptura:

1.^a — A Camara concede á Companhia Carris de Ferro de Lisboa, licença para construir e explorar, pelo systema de tracção electrica por conductores aereos, 26 kilometros de via publica, para o assentamento de novas linhas dentro da antiga e nova area da cidade de Lisboa.

2.^a — Os 26 kilometros de via publica serão escolhidos dentro da area das ruas, a que se refere o pedido da Companhia Carris de Ferro de Lisboa de 17 de fevereiro de 1896, avenida Ressano Garcia e ruas adjacentes, quando construidas, e quaesquer outras em harmonia com o plano geral de viação, elaborado pela Camara, e conveniencias do serviço publico e da companhia.

3.^a — Nos 26 kilometros das linhas, a que se refere a condição 1.^a, não ficam comprehendidas as linhas actualmente em exploração, nem as de que a Companhia tem concessão pelas condições 5.^a do contracto de 10 de abril de 1888 e 4.^a do contracto de 5 de junho de 1897, nem os desvios ou resguardos para desaccumular o serviço de tráfego, ainda que não construidas.

D'este *imbroglio* até a grammatica e o bom-senso fogem espavoridos!

Pela condição 1.^a, a Camara concede á companhia o direito de *construir 26 kilometros de via publica* n'essa area, assentar linhas e explorá-las por electricidade.

Não se trata de ruas *já existentes* em que se lhe conceda assentar carris; são *26 kilometros de via publica que a companhia pôde construir*. E' o que lá está, bem claro, e ninguem tem o direito de o interpretar de outro modo. N'esse ponto a commissão camararia que ultimamente negociou com a companhia, não viu bem.

A 2.^a explica que os novos 26 kilometros serão *escolhidos* dentro d'uma area citada n'um officio da companhia, mas cautelosamente não se transcreve esse officio, nem se determina essa area. E' *a tal*, a que *nós cá sabemos*...

Mas, em todo o caso, serão *escolhidos*; por quem? Certamente que não é só pela companhia, porque sendo dois os contractantes e não se dando preferencia para *escolher* a um ou a outro, segue-se que as linhas tanto podem ser escolhidas pela companhia como pela Camara.

E como *escolher* é separar o bom do mau, o que convem do que não convem, claro está que a Camara tem direito incontestavel de separar para este ultimo grupo a linha do Chiado. D'aqui não ha sahir.

A condição 3.^a declara que o que n'esse contracto se concede, não é o que já estava concedido (até lembra a velha canção do amigo Banana) pelos contractos de 1888 e 1897.

Mas vamos a estes, e no segundo encontramos que varias linhas concedidas por elle nunca foram construidas, como a da rua de S. Bernardo, a de S. Sebastião da Pedreira a Campolide, a da avenida Marginal do Tejo e as dos caes publicos; sendo muito notavel que havendo n'estes, no Caes do Sodré e na praça do Commercio, estações de caminhos de ferro, ellas não sejam servidas directamen-

te pelos carros da companhia, que só passam a distancia.

A Camara tem, pois, largos argumentos para contestar na acção que a companhia lhe intente, e ganha-la-ha sem a menor duvida, porque não haverá juiz nem tribunal que considere como legal e effectiva uma condição de um contracto a que nem a hermeneutica pôde applicar-se, porque é um mistiforio inintelligivel.

E ficaria esse juiz ou esse tribunal responsavel pelos enormissimos desastres que se poderão dar se as linhas das ruas do Carmo, Almada e Chiado forem construidas, desastres como ainda em 7 d'este mez succedeu em Florença, onde um carro que subia a rampa de Granina (que cremos lembrar-nos que não é mais violenta do que a d'aquellas ruas) tendo-se-lhe partido os freios, desarvorou com toda a velocidade, vindo tombar na estrada, ficando vinte pessoas feridas, das quaes tres em estado grave.

Imagine-se o horror de um desastre d'estes no alto do Chiado, ou das ruas do Carmo ou Almada, onde a rampa é de 12,5 % e a circulação de peões extraordinaria a toda a hora do dia.

Dir-nos-hão que taes desastres não se teem dado nas ruas do Alecrim, de S. Roque e outras; mas já se deram, por duas vezes até, na avenida Antonio Augusto de Aguiar em que o carro atravessou descarrilhado a avenida Fontes e quasi se precipitou n'um pateo d'esta; na rua Ferreira Borges veio um derruir parte d'uma porta da rua do Campo d'Ourique; na curva do largo da Trindade já tres vezes foi entrar por uma porta da rua de S. Roque; e todos se lembram do grande desastre da rua dos Clerigos, no Porto, onde um carro foi matar uma infeliz mulher que estava dentro de uma loja.

Esta serie de desastres deu-se em pontos pouco frequentados, por isso ha só uma victima a lamentar. Um carro desarvorado Chiado abaixo, ou pela rua do Carmo ou pela do Almada, sempre povoadas de transeuntes, quantas victimas faria, pelo caminho, e indo esbarrar com os Armazens do Chiado, com a loja *Maison Blanche*, ou com a parede da egreja de S. Julião, em que estado ficariam os passageiros!

Razão demais teem, pois, os commerciantes locais para a representação que ha dias apresentaram na Camara, e que transcrevemos na integra:

Ex.^{ma} Sr. Presidente da Camara Municipal de Lisboa

Os abaixo assignados, Commerciantes do Chiado e rua do Carmo, julgam que não será levada á conta de impertinencia esta nova representação a essa Ex.^{ma} Camara, pois que teem apenas em vista contrapô-la á de facto muito impertinente, insistencia da Companhia Carris de Ferro, em voltar a requerer, *com muita urgencia*, licença para assentar os seus rails nas *nossas* ruas, e atravauca-las com os seus carros.

Estão os abaixo assignados convencidos de que a actual Vereação, como a anterior e todas as anteriores, se não subordinará ás exigencias da famosa companhia (que até já allega direitos sobre as *nossas* ruas), antes saberá manter o seu prestigio, fundada nas mesmas razões tantas vezes allegadas por nós, accrescidas agora com o reconhecimento da necessidade de alargar os passeios das ruas de maior transito, como já começou a fazer na rua do Ouro.

Essas razões tantas vezes allegadas por nós em representações anteriores e sustentadas em muitos jornaes, resumem-se nas seguintes:

- 1.^o Que entregar estas ruas á posse da Companhia, é restringir aos munícipes o direito, já abolido n'outras, de transitarem livremente a pé ou em vehiculos que não sejam os da propria Companhia.
- 2.^o Que é pôr em risco imminente e permanente a vida dos cidadãos que por necessidade tenham de transitar por taes ruas.
- 3.^o Que é altamente antipatriotico expropriarem-nos d'ellas para utilidade e em beneficio exclusivo d'uma companhia, com a aggravante de ser estrangeira, á qual uma antiga Vereação concedeu a posse absoluta das ruas em que assentasse os seus rails, pela eternidade de 99 annos, e nós sabemos duramente o que nos custam os direitos concedidos a estrangeiros.
- 4.^o Que seria um vandalismo a banalização do Chiado, centro

tradicional da vida elegante lisboeta desde o século XVI, e como tal indicado nos Bædeckers aos *touristes* que tanto empenho mostramos em atrahir... para lhes mostrarmos os electricos.

Effectivamente, a capacidade das ruas em questão é de tal forma exigua para o seu movimento sempre crescente, que a certas horas, não só os passeios mas até os proprios leitos se enchem completamente, e d'ahi o ter até sido posta, em tempo, em vigor uma postura municipal para que o transito de vehiculos fosse dividido por outras vias.

E por estudos feitos officialmente, foi demonstrado por technicos, a impossibilidade de n'ellas se assentarem rails para a tracção electrica, sem prejudicar altissimamente o transito dos outros vehiculos e principalmente dos peões, e então ainda não havia os automoveis.

N'estas condições, os Commerciantes confiam na integridade e patriotismo da Vereação da digna presidencia de V. Ex.^a, que saberá manter os seus direitos effectivos, incontestaveis e incontestados, contra as investidas dos pretensos direitos da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Lisboa, 15 de julho de 1914.

O Sr. doutor Levy Marques da Costa, o intelligente presidente da commissão executiva, apresentou este documento na sessão de 23, fazendo notar que a companhia já se não limita, agora, a pedir para assentar «rails» no Chiado e rua do Carmo: considera isso um direito.

O requerimento, disse, vae ser presente em sessão no senado municipal, que resolverá o assumpto, tendo em vista os interesses geraes da cidade, e affirmou que, «por muito grandes que fossem os interesses da companhia em estabelecer a tracção nas referidas vias publicas, a cidade tambem tinha interesses que precisavam ser defendidos».

Fiamos muito na attitude do illustre presidente, e tambem não menos no bom criterio da commissão, que, na Camara, foi ultimamente encarregada de examinar as reclamações da companhia e que tão brilhantemente se desempenhou do seu mandato, no relatorio que publicámos aqui.

Ficará assim, de uma vez para sempre, trancada esta questão e libertas aquellas importantes arterias de serem prejudicadas pela passagem de um serviço de viação que lhes é improprio por todos os motivos.

Mas quer isto dizer que, na medida do possivel, a Camara não deva attender aos desejos da companhia para melhorar o seu serviço, quando, e pela forma que isso interesse ao bem do publico em geral, e sem se oppôr a que, d'esta forma, a companhia aquirir novos e grandes interesses, antes d'esse facto tirando argumento para d'elle fazer beneficiar os municipios?

De forma alguma.

Ha muito meio de beneficiar a companhia, a Camara e o publico, se aquellas duas entidades, por mutuas transigencias chegarem a um accordo que pôde ser reciprocamente vantajoso.

E' isso o que tentaremos mostrar n'um outro artigo, porque este já vae enormemente longo, até fóra das praças do nosso jornal.



O tunnel do Elba, em Hamburgo

Do Sr. Eduardo Azeta, e publicado pelo nosso illustre collega *Industria e Invenções*, de Barcelona, é o trecho seguinte, que se refere a esta obra-prima de engenharia, e que com a devida venia transcrevemos:

«Haverá cerca de dois annos inaugurou-se em Hamburgo uma das obras mais interessantes da engenharia. Referimo-nos ao tunnel que atravessa a parte norte do Elba, constituindo uma excellente e rapida via de comunicação para peões e viaturas entre a cidade de Hamburgo propriamente dita, situada de um dos lados do rio, e toda a zona do porto e bairros adjacentes do outro.

Até agora não existiam, como comunicações fixas en-

tre as duas margens, mais que a ponte do caminho de ferro e uma outra para peões e viaturas; um grande numero de vapores facilitavam o transito entre uma e outra margem, mas não podiam circular em dias de nevoeiro ou de gelo, e então milhares de operarios e empregados que trabalham na zona do porto, viam-se forçados a dar uma grande volta para alcançarem a ponte, quer para irem para o trabalho, quer para regressarem a casa. Depois, os vehiculos, e especialmente todos os carros destinados ao serviço de mercadorias, viam-se obrigados sempre a fazer este rodeio, o que encarecia extraordinariamente o frete. Isto fez com que de dia para dia crescesse mais a necessidade de estabelecer na parte oeste da cidade e perto de Altona, uma comunicação fixa entre as margens do rio.

Pensou-se em construir uma ponte; mas esta, para não interromper a navegação, careceria de ter o taboleiro 55 metros acima do nivel do mar, e custaria assim cerca de 25 milhões de marcos (7:000:000\$). Uma ponte de transbordo teria custado sómente a terça parte d'esta somma; mas, provavelmente, não seria sufficiente para o trafego, estorvando além d'isso a navegação, e nem todos os dias poderia funcionar.

Em vista do exposto, e após muitos e muitos estudos e deliberações por parte das auctoridades, decidia-se abraçar as duas margens do rio com um tunnel, verdadeira estrada subterranea, a que dão acesso em ambas as margens ascensores dispostos para transportar não só pessoas, mas tambem vehiculos, incluindo camiões e carros pesados.

Para a execução d'esta obra votou-se um credito de 10:722:000 marcos (3.002:160\$), sendo confiados os trabalhos á firma Ph. Holzmann & C.^a, de Frankfurt, por ser a unica casa allemã que havia já executado construcções d'este genero. Os trabalhos de construcção iniciaram-se a 22 de julho de 1907 e seguiram-se com tal actividade que foram terminados em pouco mais de quatro annos, abrindo-se o tunnel á circulação de peões a 7 de setembro de 1911 e á de vehiculos a 30 de novembro do mesmo anno.

Não podendo construir-se rampas para dar acesso ao tunnel, houve que recorrer-se ao emprego de ascensores, abrindo-se em cada extremo do tunnel poços de grande diametro, nos quaes se installaram os ascensores que estabelecem a comunicação entre o tunnel e a superficie do solo. Estes poços teem 22 metros de diametro, e os respectivos eixos distam entre si 448 metros.

Para facilitar o transito disposeram-se dois tunneis parallelos, servindo cada qual para determinado sentido.

Em cada um dos poços ha seis ascensores symetricamente dispostos; os dois do centro medem 3 por 10 metros e teem a força ascensional de 10 toneladas, destinando-se a camiões e carros pesados; os dois contiguos, de 6 toneladas de força, destinam-se a carruagens e a carros leves e medem 2,6 por 8 metros; e, por ultimo, os dos extremos, de 2,4 toneladas de força, destinam-se ao serviço de peões e medem 1,8 por 3,5 metros.

Não obstante, em occasiões de grande ajuntamento, como á hora da ida e do regresso dos operarios das officinas e fabricas do porto, utilizam-se todos os ascensores para o transporte de pessoas, podendo transportar em cada viagem os ascensores grandes, 130 pessoas, cada um, os medios 80, e os pequenos 26. D'esta forma podem ser transportadas, em meia hora, 7:000 pessoas em cada direcção.

Nos poços ha escadas de ferro que podem servir no caso de avaria nos ascensores.

Os ascensores estão suspensos por cabos de resistencia 10 vezes maior do que a necessaria, e são accionados por machinas electricas situadas no compartimento de machinas que fica ao alto de cada poço.

Os dois tunneis são constituídos por segmentos cylindricos de couraça envoltos em cimento, que os livra da

oxydção. Interiormente estão os tunnel revestidos de estuque que lhes dá o perfil apropriado. Ao centro ha uma via de 1^m,8 de largura, provida de duas faxas de granito para a passagem das rodas, sendo o resto do pavimento de asphalto. De cada lado ha um passeio de 1^m,25 de largura, e cujo pavimento é constituído por lousas de asphalto.

Debaixo dos passeios e nas paredes lateraes do tunnel ha canaes destinados a conter as canalizações da agua, da electricidade, dos telephones e telegraphos, correio pneumatico, etc. De resto, para a serviço do tunnel ha tubagem especial para agua, para limpeza e para caso de incendio; e a agua que tenha servido para a limpeza, juntamente com as imundicies que se tenham accumulado no tunnel, escorre tudo por sargetas collocadas ao centro da via, e é depois aspirado com fortes bombas centrifugas para a canalização geral de exgotos da cidade.

As paredes e a abobada do tunnel estão revestidas interiormente de azulejos, que contribuem para dar um aspecto mais limpo e agradável ao tunnel, e augmentam a iluminação obtida por meio de lampadas electricas de incandescencia.



Emissões ferroviarias nos Estados-Unidos

Foi apresentado ao parlamento dos Estados-Unidos um projecto de lei estabelecendo a fiscalização do governo no serviço de emissão de acções e de obrigações dos caminhos de ferro. Tal projecto já foi objecto de um relatorio favoravel, elaborado pela commissão do commercio entre os Estados-Unidos e o estrangeiro, e apresentado á camara dos deputados da União.

A lei, que passa por representar as vistas da administração, obriga todas as companhias de caminhos de ferro a obter, antes da emissão de acções e de obrigações, a auctorização da commissão do commercio para proceder a essas emissões.

Esta medida será presumivelmente preferida á da vigilancia, que seria feita por um certo numero de commissões do Estado.

Exige a publicidade, por intermedio d'aquella commissão, de todos os factos relativos á emissão de valores ferroviarios, dos fins a que se destina a emissão, das sommas já em caixa, dos direitos e condições concedidos aos portadores, etc.

Ninguém pôde ser empregado superior ou administrador de mais de uma companhia de caminhos de ferro sem a approvação da commissão de commercio entre os Estados. Está isto de accordo com uma prohibição semelhante contida n'uma outra lei actualmente discutida na camara dos deputados. Esta clausula transtornará sem duvida as relações existentes entre certos membros do alto pessoal ou da administração dos caminhos de ferro.

Penas severas, na forma de multas e de encarceramento, se prevêem para o caso em que a lei seja violada, devendo ser applicado a todos os delictos o principio da «culpabilidade pessoal».

Fica interdito a todos os funcionarios de caminhos de ferro o acceitarem remuneração da parte de qualquer casa que se encarregue das operações financeiras dos caminhos de ferro, e a lei estipula que se considerará illegal o facto de «qualquer funcionario, administrador ou membro do conselho de administração, pagar ou receber, como emolumentos ou dividendos, quantias resultantes da venda de acções ou obrigações, ou tendo proveniencia diversa das receitas dos caminhos de ferro, as quaes deverão previamente soffrer as deducções convenientes para a conservação das linhas e seu municamento.



Sul e Sueste. — Vão muito adeantados os trabalhos de construcção da linha de Evora a Reguengos, havendo já muitos kilometros de terraplenagem e obras d'arte construidas. A inauguração d'esta linha será no 2.^o semestre de 1915.

Minho e Douro. — Nas officinas de Campanhã vão ser construidas 9 carruagens para a via larga, sendo 2 de 1.^a classe, 6 de 2.^a e uma mixta de 1.^a e 2.^a classe.

O novo material será dotado de todo o conforto moderno.



PARTE FINANCEIRA

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Julho de 1914.

A redacção da nota enviada pela Austria á Servia, foi por assim dizer, uma surpresa mundial.

Em Berlim sabia-se ha tempo que ella seria redigida em termos energicos; era, porém, opinião quasi geral que nada se pareceria com um *ultimatum*, sendo objectivo da Austria declarar de qualquer forma guerra á Servia. Como quer que seja, a nota foi enviada.

Quanto mais se analysar, mais se verifica ser um documento diplomatico de uma singularidade que se não encontra desde ha muito. As condições que se pretendem impôr á Servia, são evidentemente inaceitaveis, para um povo que preza a sua independencia. Não se recusa a humilhar o governo servio, exigindo a publicação no jornal official do reino, desde 26 de julho, de uma declaração, que constitue uma serie de medidas pelas quaes a Servia não poderia manifestar-se sem se reconhecer vassalla da Austria-Hungria.

Por exemplo: ha approximadamente 8 annos que existe na Servia uma Associação chamada *Norodna Obrana*, cujo fim é instruir os camponeses, ensinando-lhes os seus deveres civicos e militares e que patrocina as sociedades de tiro. quer dizer, uma associação que tem por fim desempenhar identicas funções ás que desempenham as nossas sociedades de *Instrução Militar Preparatoria*.

A nota austriaca exigia que o Governo servio procedesse immediatamente á dissolução d'esta Associação e obstasse a todos os meios de sua propaganda.

Ainda mais exigiram os Austriacos ao governo servio; — eliminação sem demora, na instrução publica, mesmo no que diz respeito aos simples meios de instrução, de tudo quanto podesse servir de pretexto a fomentar a propaganda contra a Austria-Hungria. Deduz-se que os Servios jámais teriam o direito de ensinarem a historia patria a seus filhos, inhibindo-os de conhecer ou fallar ácerca da insurreição servia contra a Hungria em 1848, ou da sublevação da Bosnia em 1875.

Parece-nos que taes exigencias foram demasiadamente violentas, pois exigiram mais do que a servia poderia aceitar como collaboração n'esse paiz do governo austro-hungaro na suppressão do movimento subversivo dirigido contra a integridade da monarchia; e que a policia servia deveria ser confiada á gendarmeria austriaca.

Exigia mais que a resposta servia fosse enviada antes de sabado 25 de julho ás 6 horas, o que deu á nota todo o aspecto de um *ultimatum*. Na circular que a Austria enviou ás potencias, solicita a sua approvação.

O que é certo é que, recusando-se á arbitragem, a Austria levantou contra si a opinião publica d'uma grande parte da Europa, por se verificar que o seu unico desejo é tornar a Servia em seu protectorado; não sendo admissivel que se tentem conquistas d'esta natureza em pleno seculo XX.

Todos os negocios bolsistas paralyzaram immediatamente, estando fechadas as principaes bolsas do estrangeiro, e na nossa o negocio tem sido quasi nullo, registando-se apenas algum movimento em externo, que tem mantido o prego de 66\$. A divida interna foi vendida em Bolsa a 40%, havendo só comprador no mercado livre a 39\$.

Dos restantes valores nenhuma operação se tem effectuado digna de registo, cotando apenas Norte e Leste 2.^o grau 39% a 40\$.

Graças todavia à pequenez do nosso mercado, não se deu n'el-
le o paucio que se manifestou nas grandes bolsas estrangeiras.

*

Os cambios mantinham-se antes do conflicto servio, aggravando-se nos ultimos dias de um modo consideravel; encerraram-se hoje a 43 1/2 - 42 1/2, 670 e 680.

Tem se notado absoluta falta de ouro, principalmente libras, que tem tido larga procura, havendo compradores a 5\$50 e vendedor só a 5\$80.

O Rio-Londres fechou a 15 3/32 ou 15\$900 reis.

O concurso da Junta para compra de cambias ficou deserto.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	43 1/2	42 1/2	46 1/4	46 1/8
" 90 d/v.....	4 1/2	—	46 9/16	—
Paris cheque.....	655	675	617	620
Berlim ".....	268	278	253	254
Amsterdã cheque	455	470	428	430
Madrid cheque	1040	1.080	990	1000

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JULHO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,85	39,90	41	41,05	40,10	40,20	40,30	40,30	41,30	40,30	40,30	40	—	39,70
Divida interna 3% coupon.....	39,80	—	39,9	40	—	40	40,05	40,05	40	40	40	39,50	—	—
" 4% 1888, c/premios.....	21,35	—	21,40	21,45	—	21,50	21,50	21,50	21,50	—	—	21,50	—	—
" 4% 1888/9.....	—	—	—	—	57,80	57,80	57,70	—	57,80	—	—	—	—	—
" 4% 1890.....	—	—	—	9,10	—	—	9,15	—	—	51,00	—	—	50,60	50,60
" 3% 1905 c/premios.....	—	—	—	—	78,50	78,50	—	—	78,50	—	—	—	—	9,00
" 5% 1905, (C.º de F.º Est.)	—	—	—	79,00	—	—	—	79,00	—	—	—	—	78,50	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	88,50	—	—	—	—	—	—	88,50	87,50	87,50
" 4% 1912, ouro.....	—	—	88,80	—	88,50	—	—	—	—	—	—	88,50	87,50	87,50
externa 3% coupon 1.ª serie.....	66,70	—	66,80	66,80	66,90	66,60	66,40	66,50	—	—	—	66,50	66,00	65,60
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	68,70	—	—	69,00	69,00	—	69,00	69,10	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	—	—	—	165,60	165,50	—	—	—	165,50	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144,00	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	99,00	96,50	96,50	—	96,50	96,50	96,50	—	—	—	—	—	96,00
" Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	109,00	108,80	—	108,50	—	—	—	108,00	—	—
" Lisboa & Agores.....	109,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	68,20	—	68,50	—	—	68,50	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	54,70	—	54,50	54,50	—	—	—	54,70	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	85,30	85,30	85,30	—	85,10	85,20	—	—	—	—	85,40	85,20	85,10	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	41,00	41,00	—	41,10	40,70	40,10	40,00	40,00	40,00	—	—	—	—	39,90
" Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau.....	—	15,60	—	—	15,50	15,85	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	63,50	63,00	—	63,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	75,00	75,00	75,00	—	75,00	75,00	—	—	—	—	—
" predias 6%.....	—	87,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87,50	—	—
" 5%.....	—	75,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76,00	—	—
" 4%.....	72,00	72,00	—	—	72,00	—	72,00	—	—	—	—	72,00	71,50	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	68,52	63,55	63,75	63,65	63,85	63,70	63,85	63,85	—	64,60	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	15,75	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	428	430	428	425	421	420	417	416	395	373	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	310	310	306	—	297	296	296	283	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau.....	286,50	285,25	288,50	288	285,00	288	287	286	285	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau.....	196	200	201	199	197	—	194	194	194	194	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	63 3/4	—	64	64	64	—	63 1/4	—	—	—	—	—	—
Amsterdã: 10% Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até		PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
			1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
			Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
			Escudos		Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	15	Julho	1.073	3.271.508,00	1.073	3.525.838,00	-254.330,00	3.018,993	3.285,996	-267,003
	Vendas Novas...	"	"	70	63.885,00	70	71.461,00	-7.576,00	912,334	1.020,587	-108,253
	Coimbra a Louzã	"	"	29	16.190,00	29	16.654,00	-464,00	558,227	574,227	-16,000
Sul e Sueste.....		20	Julho	681	922.411,44	681	970.273,83	+22.137,61	1.457,28	1.424,77	+32,51
Minho e Douro		"	"	471	1.017.146,00	471	1.023.390,52	-6.244,52	2.159,54	2.172,80	-13,26
Beira Alta		24	Junho	253	239.812,19	253	257.684,82	-17.872,63	947,99	1.018,51	-70,52
Companhia Nacional		8	Julho	185	76.679,51	185	90.509,50	-13.830,00	414,48	489,24	-74,76
Valle do Vouga.....		20	"	172	85.049,13	97	43.856,80	+41.192,33	494,47	447,52	+46,95
Guimarães		31	Maio	56	53.298,34	56	53.961,95	-663,61	951,75	963,60	-11,85
Porto á Pova e Famalicão		30	Junho	64	77.736,60	64	74.478,78	+3.257,82	1.214,63	1.163,73	+50,90
Hespanholas			Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....		10	Julho	3.681	75.319.014	3.681	77.603.025	-2.284.011	20.461	21.082	-621
Madrid-Zaragoza-Alicante.....		30	Junho	3.664	62.657.353	3.664	63.757.956	-1.100.603	17.100	17.401	-301
Andaluzes.....		10	Julho	1.083	14.742.191	1.083	14.096.956	+645.235	13.612	13.016	+596
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp		20	"	777	5.448.809	777	5.403.274	+45.535	7.012	6.954	+58
Lorca a Baza e Aguilas.....		18	Julho	168	2.022.902	168	2.422.293	-399.391	12.041	14.418	-2.377



Hespanha

Foi apresentado às Córtes um projecto de lei referente ao caminho de Ferro de Tanger a Fez, cujo articulado é o seguinte:

«Art. 1.º E' approvedo o Convenio, e o caderno de encargos annexo, entre o Governo hespanhol e a Companhia geral hespanhola de Africa e a Companhia geral de Marrocos, para a concessão do caminho de ferro de Tanger a Fez.

Art. 2.º Outrossim é approvedo o Convenio celebrado entre o Governo hespanhol e a Companhia geral hespanhola de Africa, para garantia de um juro de 6 % ao capital que esta companhia empregue na empresa do caminho de ferro de Tanger a Fez».

Grecia

Teem-se realizado conferencias em Athenas entre o inspector geral da Companhia Internacional dos «Wagons-lits», que foi propositadamente a Athenas, e os delegados do governo grego, com o fim de estabelecer um serviço directo de vagões de luxo entre o Pyreu e Vienna e de pôr em circulação um trem de luxo especial entre Ostende, Paris e Athenas.

Russia

O Conselho de Ministros approvou o projecto do Ministerio russo das vias e communicações, para a construção, á custa do Estado, do caminho de ferro transcaucasico até Tiflis.

Segundo o traçado provisorio, o comprimento da linha será de 147 ou 169 verstes.

O caminho de ferro atravessará o Caucaso perto de Arkof, por meio d'um tunnel de 22 verstes. Os trabalhos, não comprehendendo n'esta cifra o material volante e a installação da tracção electrica, foram avaliados em 104.216.132 rublos, dos quaes será reservado um milhão, em 1914, para os trabalhos preparatorios. Póde-se prever que a despesa occasionada pelos trabalhos de abertura do tunnel de Arkof se elevará a 41 milhões de rublos.

A construção d'esta linha não estará concluida antes de nove annos.

Columbia

O *Diario Official*, do Bogota, contem o texto d'um contracto que acaba de se dar entre o Ministro das Obras publicas e uma companhia particular para a construção e exploração d'uma linha de caminhos de ferro ligando um ponto do districto de Riohacha, ou um ponto da costa da Goajira ao districto de Barrancas, na provincia de Padilla.

O material volante deverá ser o melhor e mais aperfeçoado possivel e compôr-se-ha pelo menos de 2 locomotivas, 2 vagões de 1.ª classe, 2 de 2.ª e 3 de 3.ª para cada sector de 40 kilometros de linha que se construir.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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 638)

Exploração

Os resultados d'estas medidas começaram a fazer-se sentir a partir do mez de Junho; enquanto que nos cinco primeiros mezes de 1913 deram um augmento importante de despesa e especialmente na quantidade indemnizações, os ultimos sete mezes melhoraram de tal maneira a situação que a despesa do artigo 32.º teria apresentado a economia de 793\$23.6 (artigo 32.º §§ 1.º, 2.º e 3.º) sobre o anno anterior, se um accidente, occorrido n'uma passagem de nivel, e do qual não é responsavel a exploração, não tivesse aggravado pesadamente este artigo de forma que a despesa do § 4.º (accidentes) tendo sido mais elevada 10.554\$84, a totalidade do artigo 32.º é por fim superior em 9.761\$69,5 á do anno anterior.

Não é menos certo que o pessoal, mais vigiado, cuida melhor da manipulação dos volumes e contamos chegar a fazer parar a progressão d'estas despesa e mesmo provavelmente a conseguir reduzi-las.

Devemos ainda fazer notar outras medidas interessantes:

Nos mezes de Agosto, Setembro e Outubro, — periodo de maior movimento de mercadorias, — houve quasi sempre falta de vagões. Fizemos o possivel para reduzir ao minimo, durante esta epocha, os transportes para os nossos serviços, especialmente os transportes de combustivel. Ao mesmo tempo o Serviço do Movimento exerceu incessante e rigorosa fiscalização na utilização dos vagões, enquanto que o do Tráfego publicava um Aviso ao publico reduzindo o prazo concedido para a descarga impondo em caso de necessidade a descarga por conta dos transportadores.

Esta medida, acertadamente applicada, não deu lugar a reclamações.

Deu-se frequentemente a preferencia aos expedidores que se obrigassem a fazer a descarga á chegada no mais curto prazo. Finalmente, devido a um accordo com um importante expedidor, podemos carregar em Lisboa-Santa Apolonia, onde geralmente ha vagões vazios, em lugar de carregar no Barreiro, — para onde teriamos de levar os vagões vazios — uma grande tonelagem de mercadorias. Mas estas medidas não são sufficientes e segundo a expressão de uma auctoridade na materia, chegar-se-hia a um desastre se apenas augmentasse o material circulante sem augmentar para lellamente e intelli. entemente as installações fixas.

Chegar-se-hia a agglomerações, isto é, a uma solução ainda peor que a insufficiencia de material, e tornar-se-hia o mais irreparavel. (1)

E' esta a razão porque desde ha bastantes annos foi chamada a vossa attenção sobre a necessidade urgente de ampliar um certo numero de estações e de fornecer á Companhia os meios financeiros necessarios para occorrer a estas despesas.

As estações de Lisboa e Porto, as de Gaia, Coimbra, Entroncamento e Aveiro, sem contar com a de Alfarellos, estão no numero das mais insufficientes: não se devendo occultar que a despesa necessaria para esse fim é bastante importante.

Outras medidas deram resultados apreciaveis, taes como o augmento de despesa, na importancia de 567\$78.7, com a verificação das taxas, de que resultou um augmento de receita de 3.019\$18.2, deixando um lucro liquido de 2.451\$39.5.

Devido a novas medidas adoptadas na escripturação da expedição de volumes e na contabilidade das receitas, conseguiu-se obter, desde 1911, uma redução de mais de 4 contos sobre a despesa feita com o fornecimento de impressos ás estações, tendo sido ainda de 447\$68.5 a importancia da economia de 1912 a 1913, apesar do sensivel augmento da quantidade de expedições.

Finalmente, constatamos que certas despesas não poderam produzir ainda todo o seu effeito, taes como as de publicidade feita no estrangeiro e que em 1913 são muito elevadas 2.136\$96.8 que em 1912.

A este respeito temos o prazer de notar que, actualmente, circulam durante todo o anno carruagens directas no serviço internacional entre Lisboa e Vigo, entre Lisboa, Porto e Villar Formoso (2), entre Lisboa e Madrid e finalmente entre Lisboa e Sevilla.

As carruagens de *boggie*, de 1.ª e 2.ª classe, compradas no anno passado, são empregadas n'estes serviços, excepto entre Lisboa e Sevilla, onde pelo seu peso, apesar de moderado, não se tem conseguido que ellas sejam aceites pela Companhia de Madrid Zaragoza-Alicante nos seus comboios correios diarios.

Reduzindo, os augmentos de despesa a que nos referimos, são os seguintes:

Indemnização por accidentes.....	10.554\$84	
Publicidade.....	2.136\$96,8	
Manobras.....	2.361\$67,1	
Pessoal.....	8.671\$76,4	23.725\$24,3
Como a despesa augmentou no total apenas em...		14.843\$97,8
realizou-se sobre outros artigos, no conjuncto, a economia de.....		8.881\$26,5

Devemos notar que esta economia dá margem para compensar o augmento da despesa com o pessoal (8.671\$76,4).

Estes resultados honram o distincto Engenheiro Sr. Santos Viagas, que está á testa d'esta Divisão.

(Continua)

(1) Albert Sartiaux.

(2) Esta carruagem devera seguir brevemente até Medina del Campo.

Companhia da Beira Alta

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

(Continuado do numero 638)

Balanço em 31 de Dezembro de 1913

Abaixo damos as explicações das principaes differenças que apparecem no actual Balanço, em comparação com o do anno anterior.

Activo

Primeiro estabelecimento. — Esta conta foi augmentada com o valor das novas edificações feitas durante o anno de 1913, na importancia total de Escudos 8.416\$65,1, conforme indica o quadro inserto no capitulo *Trabalhos Extraordinarios*.

Como consequencia dos varios aperfeiçoamentos introduzidos nos serviços e das novas aquisições de material, as seguintes contas accusam sensiveis diminuições nos saldos em 31 de Dezembro de 1913.

Caixas e Bancos — menos.....	Escudos	2.135\$08
Letras a Receber — conta saldada.....	*	30.000\$00
Papeis de credito — realisação de valores na importancia de.....	"	13.468\$87
Contas Correntes Devedoras — menos.....	*	6.378\$02

differenças que se acham compensadas e regularizadas pelas seguintes:

Escudos 8.416\$65,1 — augmento do 1.º Estabelecimento;	
" 15.908\$16 — aquisição de material por conta da Reserva Convencional;	
" 16.902\$87,9 — augmento nas existencias da conta <i>Abas-tecimentos</i> ;	
" 3.073\$33 — diminuição no saldo a applicar ao serviço das obrigações variaveis;	
" 4.694\$86 — diminuição no saldo das contas correntes credoras;	
" 3.000\$00 — diminuição no saldo dos diversos coupons vencidos e não pagos; etc., etc.	

Impostos pagos sobre obrigações de 2.º grau. — A verba que figura n'este titulo é representativa da quantia que já foi paga ao fisco francez por conta dos impostos a cobrar dos obrigacionistas, no pagamento do proximo coupon a vencer em 30 de Junho.

Passivo

Reserva Convencional — O credito d'esta conta em 31 de Dezembro de 1912, era de..... francos: 229.089,43

A adicionar:

Juros dos papeis de credito em carteira e das disponibilidades em especies..... francos: 60.541,82

Somma francos 289.631 25

A deduzir:

Os pagamentos feitos por conta do material circulante adquirido no estrangeiro, de conformidade com o preceituado no art. 10.º do Convenio.... francos: 148.922,19

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1913..... 140.709,06

ou seja ao cambio par de dezoito centavos por franco, Escudos..... 25.327\$63

Provisão especial — Reserva de cambio. — N'esta conta está lançada a differença entre o cambio par, a que foi valorizada a Reserva Convencional no Balanço, e o que está estabelecido para o calculo das disponibilidades existentes no estrangeiro em 31 de Dezembro de 1913.

Liquidação final do exercicio de 1912

O saldo do exercicio de 1912 destinado ao serviço das obrigações de 2.º grau, foi de..... Escudos 90.551\$39,2

A deduzir:

Custo de 640 obrigações de 2.º grau, amortisadas no referido exercicio. 10.222\$75

Pagamento de 78.692 coupons n.º 8 á razão de 5 francos cada, incluindo a differença de cambio..... 80.265\$84 90.488\$59

Saldo para conta nova, Escudos..... 62\$80,2

(Continua)

ARREMAÇÕES**Caminhos de Ferro do Estado
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE**

No dia 14 de agosto de 1913, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa, se ha de proceder á arrematação das empreitadas XIII, XIV, XV e XVI do fornecimento de pedra britada para balastro, destinada á 1.ª secção de Setubal-Mar a Alcaçer da linha do Sado, cujas bases de licitação e depositos provisionarios, são as seguintes:

Bases de licitação: XIII, 18:000\$00 — XIV, 11:000\$70 — XV, 13:000\$60 — XVI, 13:000\$60.

Depositos provisionarios: XIII, 460\$00 — XIV, 292\$50 — XV, 30\$43 — XVI, 37\$50.

Os depositos provisionarios podem ser feitos nas thesourarias do Sul e Sueste e do Minho e Douro, até ás 13 horas do 13 do referido mez.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa; na Direcção do Minho e Douro, Porto; e na sede da secção de Construção em Setubal, avenida Portella, 17 e 19, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes**Fornecimento de 160.000 travessas de pinho
normaes**

Deposito provisionario para cada lote 100\$00

No dia 17 de agosto proximo, pelas duas horas da tarde na estação Central de Lisboa-Rocio, perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 16 (dezaseis) lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas normaes.

As propostas que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em ... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, ... lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2,80 x 0,26 x 0,14 pelo preço de ... cada travessa (preço por extenso) no conformidade das condições patentes na Repartição de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. — Esta Companhia não concede passes aos fornecedores.

**Fornecimento de 20.000 travessas de pinho
rectangulares
com as dimensões de 2,80 x 0,26 x 0,14**

Deposito provisionario para cada lote 100\$00

No dia 17 de agosto proximo pelas 2 horas da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 2 (dois) lotes de travessas de pinho rectangulares composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões de 2,80 x 0,26 x 0,14.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou dois lotes, serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em ...

obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, ... lotes de travessas de pinho rectangulares, composto cada um de 10.000 travessas com as dimensões minimas de 2,80 x 0,26 x 0,14 pelo preço de ... cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. — Esta Companhia não concede passes aos fornecedores.

FRANCEZ

Bom professor pôde ser indicado n'esta Redacção.

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distincto cinema da capital. Sessões de cinema e concertos todas as noites das 7 e meia ás 12 — Todas as quintas-feiras, das 3 ás 6 da tarde, *Matinées* dedicadas á Sociedade elegante da capital.

Trindade. — O mais vasto Salão, de Lisboa. — Quarta e sabbados, *Soirées de Moda*, com fitas escolhidas das melhores marcas.



AGENDA DO VIAJANTE

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem.—Aposentos confortáveis e ajeitados.—Magníficas vistas de terra e mar.—Sala de jantar para 150 pessoas.—Magnífico parque para recreio.—Iluminação eléctrica.—Telephone n.º 15.—Preços razoáveis.—Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.—15, Campo do Toural, 15.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da provincia, de inextinguíveis comodidades e asseio; tratamento recommendavel.—Proprietário, Domingos Jose Pires.

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Esteliez.—Agente internacional de aguas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Cintra
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
9 21	10	7 55	8 58
10 30	11 56	8 28	9 6
12 15	12 51	9 23	10 25
3	4 9	10 18	10 51
4 8	4 50	11 5	12 13
5 13	5 43	1 5	1 46
5 54	6 41	1 12	2 13
6 15	7 4	3 7	4 29
6 15	7 50	4 10	4 49
7 17	8 20	5 16	5 54
9	10 11	5 24	6 27
10 24	11 9	6 6	6 40
11 53	12 55	7 30	8 36
12 40	1 22	8 4	8 44
1	2 10	9 27	10 7
		10 23	11 35
		11 26	12 6

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	Queluz
9 48	10 20	9 1	9 37
11 50	12 23	10 51	11 21
1 58	2 31	12 53	1 23
3 7	4 18	2 53	3 23
6 25	6 56	4 47	5 18
7 55	8 34	10 1	10 28

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Cascaes
6	7 8	5 24	6 30
7 15	8 6	6 25	7 31
7 45	8 36	7 20	8 7
8 20	9 11	7 50	8 57
9 10	10 1	8 20	9 9
9 45	10 21	8 50	9 37
9 50	10 58	9 25	10 1
11 15	11 51	9 35	10 22
11 20	12 28	10 13	11
12 5	1 8	10 30	11 6
1 10	2 1	11 20	12 26
1 30	2 33	12	12 36
2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	2 15	3 2
3 25	4 16	3 14	4 15
3 50	4 58	3 47	4 53
4 15	5 6	4 25	5 1
5 10	5 46	5 20	6 7
5 15	6 6	6	6 36
5 45	6 36	6 20	7 58
6 15	7 6	6 32	8 1
6 45	7 21	7 30	8 6
7 15	8 6	7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
8 15	8 51	9	9 36
8 30	9 38	9 12	10 58
9 45	10 21	10 30	11 6
10 5	10 56	10 43	11 45
10 35	11 38	11 26	12 31
11 20	11 56	12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	1 55
12 15	1 45		
12 50	1 40		
12 55	2 2		

Mais os de Cascaes

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	V. Franca
6 46	8	5 42	7 5
9 56	10 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 48
5 5	6 7	11 30	12 54
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 36
12 47	2 5		

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Sacavem
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
12 5	11 55	10 48	11 31
1 25	12 48	12 11	12 54
2 43	2 12	1 12	1 58
3 55	3 28	2 30	3 15
5 5	4 38	3 45	4 30
5 26	5 40	5 21	6 8
7 10	6 14	6 9	6 55
7 47	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	8 50	9 34
10 36	11 22	9 51	10 36
11 35	12 16	10 42	11 22
12 47	1 31	11 56	12 25

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	E. Prata
7 35	7 45	6 40	6 50
9 10	9 21	8 25	8 35
	9 50	9 40	9 50

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Porto
8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	8 37	2 35
11	11 52	1 27	7 8
1	6 6	3 51	7 13
6 55	12 30	5 51	11 53
6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		

Mais os para e de Coimbra

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Figueira
8 10	3 6	3 25	11 30
4 45	12 44	5 40	12 35
		8 33	9 37

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	Val. d'Alc.
11	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 26
4 35	9 43	a 11 25	d Mad
a Mad	8 21	a 9 28	2 22
8 5	7 50	5 53	1 13

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	Badajoz
11	10 14	6 25	2 35
a 4 35	1 12 10	6 25	5 26
8 5	7 40	6 24	1 13

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Guarda
11	11 35	4 35	2 35
8 5	10 8	5 43	11 53
9 35		3 40	1 13

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Guarda
11	11 35	4 35	2 35
8 5	10 8	5 43	11 53
9 35		3 40	1 13

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa	Moura	Lisboa	Moura
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	10	6 40

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real
9 10	8 20	6 30	5 5
8 40	9	5	6 40

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa	Portimão	Lisboa	Portimão
9 10	7 20	8	5 15
8 40	7 15	6 30	6 40

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Lisboa	Portimão	Lisboa	Portimão
9 10	7 20	8	5 15
8 40	7 15	6 30	6 40

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART	CHEG	PART	CHEG
Regoa	Barea d'Alva	Regoa	Barea d'Alva
6 41	11 40	4 40	9 35

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Amarante	Porto	Amarante
8	11	7 55	10 30
4 17	6 43	10 30	7 54

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Regoa	Vila Real	Regoa	Vila Real
7 5	11 27	a 7 20	10 5
12 47	4 21	1 55	3 9
a 5 15	8 15	6 4	10 30

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Regoa	Vila Real	Regoa	Vila Real
7 5	11 27	a 7 20	10 5
12 47	4 21	1 55	3 9
a 5 15	8 15	6 4	10 30

NACIONAL

PART	CHEG	PART	CHEG
st. Comba	Vizeu	st. Comba	Vizeu
q 5 10	7 8	5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
2 15	4 8	6 50	8 41

PART	CHEG	PART	CHEG
Tua	Bragança	Tua	Bragança
k 4 30	11 10	7 35	12 5
2 30	8 10	k 2 40	8 50

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	Oliv. d'Azem.
11 13	1 15	1 2	3 45

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Espinho	Sarnada	Espinho	Sarnada
6 50	9 35	4 33	7 15

MINHO E DOURO

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Braga	Porto	Braga
4 20	7 35	5 57	8 30
7 30	9 12	a 8 17	10 5
8 21	10 49	11 28	1 6
9 48	12 24	2 2	3 3
a 2 20	4 6	a 3 2	4 45
3 20	5 42	5 54	8 9
a 5 10	7 4	g 8 6	11 23
6 40	9 40	h 10 20	12 14

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Nine	Porto	Nine
12 35	2 24	4 49	6 43
		7 25	9 17

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Famalicão	Porto	Famalicão
6	7 26		

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Valença	Porto	Valença
5 10	9 38	3 21	8 30
6 40	12 45	5 22	10 5
		g 7 25	1 6
		g 4 46	11 23
		h 6 54	12 14

Mais os de Cintra—excepto os:

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Lapela	Porto	Lapela
4 20	11 19	6 50	1 6
8 21	1 47	a 12 48	4 45
a 2 20	6 18	2 55	8 9
		g 4 16	11 23
		g 6 26	12 14

GUIMARAES

PART	CHEG	PART	CHEG
Trofa	Fafe	Trofa	Fafe
6 50	9 30	4 50	7 8
9 36	12 12	6 50	9 5
4 16	6 55	12 30	2 56
g 8 10	10 40	4 10	6 48
h 8 25	10 58		

PART	CHEG	PART	CHEG
Trofa	Guimarães	Trofa	Guimarães
8 12	9 58	g 10 33	12 4
g 5	7 19	g 8	9 28
		h 9 14	11 6

PART	CHEG	PART	CHEG
Porto	Barea d'Alva	Porto	Barea d'Alva
8	3 45	m 3 55	10 30
a 12 20	i 6 4	11 45	k 4 33
k 4 17	10 45	a 12 10	7 54

Mais os de Cintra—excepto os:



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 6—GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 13 de Julho de 1914—Em vigor desde 15 de Agosto de 1914

Para transmissão de telegramas

Bases

Até 20 palavras, incluindo as indicações do nome e morada do destinatário e a assinatura do expedidor	\$42
Cada 10 palavras, mais	\$21

Condução a domicílio (excepto Lisboa)

Na zona de 1 quilómetro, a partir da estação de destino.....	Grátis
Além de 1 quilómetro, até 2	\$20
Por cada quilómetro, além de 2 e até 5, mais	\$15

Condução a domicílio em Lisboa T. P.

1.ª Zona	\$10
2.ª "	\$20
3.ª "	\$40

N. B.—A divisão das zonas na cidade de Lisboa para os efeitos da cobrança, encontram-se no anexo à tarifa de transportes a domicílio.

Condições

1.ª—Não se aceitam telegramas para entrega, no domicílio, quando êste se encontre a distância superior a 5 quilómetros da estação destinatária, nem para pontos que haja de efectuar-se o transporte do telegrama pela via fluvial.

2.ª—Na transmissão ou recepção dos telegramas, quer na estação de origem, de destino ou intermédias, dar-se há sempre preferência:

a) Aos despachos telegráficos que tiverem relação com a segurança dos comboios ou da via.

b) A's comunicações urgentes de serviço do caminho de ferro.

c) Aos despachos oficiais.

3.ª—Qualquer despacho oficial ou particular poderá ser suspenso e interrompido, ainda mesmo que tenha sido começada a sua transmissão, se fôr necessário transmitir ou receber um despacho relativo à segurança dos comboios ou da via.

4.ª—Não serão aceites telegramas em cifra, excepto aqueles que fôrem expedidos pelas autoridades devidamente reconhecidas.

5.ª—Esta tarifa é applicável entre todas as estações destas linhas, qualquer que seja a distância.

6.ª—A Administração não se responsabilisa pela demora na transmissão e entrega destes telegramas.

A presente anula e substitue para todos os efeitos, a tarifa especial interna n.º 6, de g. v., em vigor desde 10 de Agosto de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 23 de Junho de 1914.

Exp. n.º 1:398

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

13.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 13 de Julho de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1914

As condições particulares desta tarifa são ampliadas, como se segue:

A Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos, para as remessas de vagão completo ou pagando como tal, de adubos, cal e sal, taxadas por esta tarifa.

Lisboa, 18 de Junho de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.

B n.º 289

Exp. n.º 1408



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

8.^a Ampliação à especial interna n.º 13

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 13 de Julho de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1914

As condições especiais desta tarifa são ampliadas como se segue:

A Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos, para as remessas de vagão completo ou pagando como tal, de carvão vegetal, taxadas por esta tarifa.

Lisboa, 18 de Junho de 1914.

B. 290

Exp. 1:413

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

2.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 17

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 13 de Julho de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1914

As condições desta tarifa, são ampliadas como se segue.

A Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos, para as remessas de vagão completo ou pagando como tal, de adubos, cal, madeiras e sal, taxadas por esta tarifa.

Lisboa, 18 de Junho de 1914.

B 291

Exp. n.º 1:417

O Engenheiro Director

Artur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

Aprovado por despacho ministerial de 20 de Julho de 1914

«Declaração de UM VAGÃO DE.....»

A partir de 1 de Agosto de 1914, sempre que os expedidores declararem nas notas de expedição **UM VAGÃO DE.....** e a carga a transportar não atinja o peso exigido para vagão completo, a taxa será processada como remessa de vagão completo ou de detalhe, conforme seja mais vantajoso para o publico, cobrando-se, porém, na ultima hipótese, além do preço de transporte e manutenção, 1\$00 por vagão como estacionamento do vagão requisitado indevidamente.

Fica, pois, pelo presente aviso, anulado o § 3.º do artigo 83.º da Tarifa Geral e a alinea I da 8.ª das condições gerais de aplicação das tarifas especiais internas de pequena velocidade em vigor desde 25 de Novembro de 1903.

Lisboa, 7 de Julho de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894—Sede: Estação do Rocio—LISBOA

Companhias dos Caminhos de Ferro: Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio-Dia da França, de Orléans, de Cintura de Paris, do Norte de França, de Leste de França e de P. L. M.

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 307—PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial comum n.º 414 das linhas francesas)

Transporte de PRODUTOS METALURGICOS com destino a Portugal, procedentes de França ou transitando por aquêlê país

EM APLICAÇÃO DESDE 10 DE JULHO DE 1914

DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS	CATEGORIAS APLICAVEIS				
	Percurso francês				Percurso peninsulares
	Por expedições do mínimo de		Por vagão carregado do mínimo de		
	50 quilog.*	1:000 quilog.*	5:000 quilog.* (1)	10:000 quilog.* (1)	
	ou pagando por este peso				
Aço em esferas, placas, discos ou pratos	—	IV	V	VI	5
Aço ou ferro alinhado.	—	IV	V	VI	5
Aço ou ferro em bruto, em lingotes ou em blocos	—	IV	V	VI	5
Aço ou ferro em folhas	—	IV	V	VI	5
Aço ou ferro fundido, moldado, em bruto, ou simplesmente aparado e raspado	—	IV	V	VI	5
Aço ou ferro laminado, em barras, em feixes ou rolos.. . . .	—	IV	V	VI	5
Arame de pontas	I	IV	V	—	3
Boggies (carangueijas)	I	IV	V	—	3
Cabos metalicos	I	IV	V	—	3
Caixilhos metalicos sem vidros	I	II	(2) III	—	2
Canos e tubos metalicos não designados.. . . .	I	IV	V	—	3
Chapa ou folha d'aço ou ferro, batida	I	II	III	—	3
Chapa ou folha d'aço ou ferro, em bruto	I	IV	V	—	4
Chapa ou folha d'aço ou ferro, niquelada	I	II	III	—	2
Chumaceiras, eclisses, cavilhas de eclisses, tirefonds e outras peças metalicas para colocação de rails	—	IV	V	VI	5
Cobre em bruto ou laminado	—	IV	V	—	4
Cravação	I	IV	V	—	3
Eixos	I	IV	V	—	3
Ferragens não designadas	I	II	(2) III	—	2
Ferro esmaltado (objectos de) em grades, gaiolas, caixas, gigos, cestos ou barricas	I	II	III	—	2
Fios metalicos	I	IV	V	—	2
Fivelas ordinarias	I	II	(2) III	—	2
Gradeamentos e rêles de arame, de aço ou ferro galvanizado ou não	I	II	III	—	3
Hastes de aço ou de ferro.. . . .	I	IV	V	—	3
Instrumentos e maquinas agricolas desarmadas	I	IV	V	—	2
Limas	I	II	—	—	2
Maquinas e aparelhos mecanicos armados, em grades, gaiolas, caixas, gigos, cestos ou barricas	I	II	(2) III	—	3
Maquinas e aparelhos mecanicos desarmados	I	II	(2) III	—	1
Obra de caldeireiro	I	II	(2) III	—	2
Peças de aço ou ferro não designadas (com exclusão das peças de maquinas ou de aparelhos mecanicos)	I	IV	V	VI	3
Peças de aço ou ferro para caloriferos, caldeiras ou fornalhas	I	IV	V	—	3
Peças e acessorios não designados para vias ferreas	I	IV	V	VI	3
Peças forjadas ou peças não designadas de maquinas e aparelhos mecanicos em bruto	I	IV	V	—	3
Peças forjadas ou peças não designadas de maquinas e aparelhos mecanicos em obra	I	II	(2) III	—	3
Pregaria	I	IV	V	—	3
Quinquilharias não designadas.. . . .	I	II	(2) III	—	1
Rails	—	—	V	VI	5
Rebites	I	IV	V	—	3
Rodas metalicas	I	IV	V	—	3
Telas metalicas galvanizadas ou não	I	II	—	—	2
Travessas metalicas para vias ferreas	—	—	V	VI	5
Utensilios domesticos de aço, estanho, ferro batido, folha de Flandres, ferro fundido ou zinco	I	II	(2) III	—	2
Zinco canelado ou ondulado	I	IV	V	—	3
Zinco em bruto ou laminado	—	IV	V	—	4

(1) Vidé a explicação na chamada 1 da pagina 3.

(2) A tarifa internacional n.º 301 de pequena velocidade tem preços mais reduzidos para as expedições de vagão completo de 10:000 quilogramas, ou pagando como tal, quando procedentes de Paris-Ivry.

Das estações francesas abaixo designadas a Figueira da Foz, Guarda e a todas as outras estações da Comp.^a da Beira Alta;
e a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

PREÇOS POR 1:000 QUILOGRAMAS

1.º — Percurso francês	Itinerários (*)	Distancias quilo- métricas	Categorias					
			I	II	III	IV	V	VI
Das estações abaixo designadas a Irun:								
Companhia de Orléans			Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Paris-Ivry	B.	818	(2) 33,15	29,30	24,75	21,25	18,35	(3) 17,85
Companhia do Norte								
Albert		983	38,95	34,25	28,85	23,55	21,65	21,15
Amiens		959	38,10	33,50	28,25	23,10	21,20	20,70
Arras		1.024	40,25	35,40	29,80	24,30	22,40	21,90
Aulnoye		1.045	41,10	36,10	30,40	24,80	22,90	22,40
Berguette		1.078	42,25	37,10	31,25	25,45	23,55	23,05
Blanc-Misseron		1.068	41,90	36,80	31,00	25,25	23,35	22,85
Calais	C. I. B.	1.124	43,85	38,45	32,40	26,40	24,50	24,00
Creil		879	35,30	31,10	26,25	21,50	19,60	19,10
Denain		1.049	41,25	36,20	30,50	24,90	23,00	22,50
Douai		1.046	41,15	36,15	30,45	24,80	22,90	22,40
Feignies-frontière		1.062	41,70	36,60	30,85	25,15	23,25	22,75
Fives		1.075	42,15	37,00	31,15	25,40	23,50	23,00
Fourmies	A. N. J. B.	1.036	40,80	35,85	30,20	24,60	22,70	22,20
Frévent		1.021	40,25	35,40	29,80	24,30	22,40	21,90
Hautmont		1.053	41,40	36,35	30,60	24,95	23,05	22,55
Hénin-Liétard		1.047	41,15	36,15	30,45	24,85	22,95	22,45
Jeumont		1.069	41,85	36,75	30,95	25,20	23,30	22,80
Jeumont-frontière		1.069	41,95	36,80	31,00	25,30	23,40	22,90
Liancourt-Rantigny		886	35,55	31,35	26,45	21,60	19,70	19,20
Lille-Saint Sauveur		1.075	42,15	37,00	31,15	25,40	23,50	23,00
Lourches	C. I. B.	1.044	41,05	36,05	30,40	24,80	22,90	22,40
La Madeleine		1.077	42,20	37,05	31,20	25,45	23,55	23,05
Marchiennes		1.058	41,55	36,50	30,75	25,05	23,15	22,65
Maubeuge		1.057	41,50	36,45	30,70	25,05	23,15	22,65
Noyon		935	37,25	32,80	27,65	22,60	20,70	20,20
Pont-de-la-Dette		1.049	41,25	36,20	30,50	24,90	23,00	22,50
Saint-Denis		836	33,80	29,85	25,20	20,60	18,70	18,20
Saint-Quentin		982	38,90	34,20	28,85	23,55	21,65	21,15
Solre-le-Chateau	A. N. J. B.	1.055	41,45	36,40	30,65	25,00	23,10	22,60
Somain		1.052	41,35	36,30	30,60	24,95	23,05	22,55
Trith-Saint Léger		1.052	41,35	36,30	30,60	24,95	23,05	22,55
Les Usines	C. I. B.	1.056	41,50	36,45	30,70	25,00	23,10	22,60
Valenciennes		1.057	41,50	36,45	30,70	25,05	23,15	22,65
Vitry-en-Artois		1.036	40,80	35,85	30,20	24,60	22,70	22,20
Companhia de Leste								
Ancerville-Guë-transit	S. M. B.	1.003	39,65	34,85	29,35	23,95	22,05	21,55
Auboué (halte)		1.127	43,95	38,55	32,45	26,45	24,55	24,05
Audun-le-Roman-frontière	M. M. B.	1.155	44,95	39,40	33,15	27,00	25,10	24,60
Bar-le-Duc		1.023	40,35	35,45	29,85	24,35	22,45	21,95
Bar-sur-Aube	S. M. B.	960	38,15	33,55	28,30	23,10	21,20	20,70
Batilly-frontière	M. M. B.	1.130	44,10	38,65	32,55	26,50	24,60	24,10
Champigneulle		1.116	43,60	38,25	32,20	26,20	24,30	23,80
Chevillon	S. M. B.	1.017	40,10	35,25	29,70	24,25	22,35	21,85
Commercy	M. M. B.	1.064	41,75	36,65	30,90	25,20	23,30	22,80
Dieulouard		1.125	43,90	38,50	32,40	26,40	24,50	24,00
Ecouvieu-frontière	L. A. N. J. B.	1.136	44,30	38,85	32,70	26,60	24,70	24,20
Eurville	S. M. B.	1.005	39,80	35,00	29,50	24,05	22,15	21,65
Foug	M. M. B.	1.052	42,40	37,20	31,35	25,55	23,65	23,15
Frouard		1.113	43,50	38,15	32,10	26,15	24,25	23,75
Fumay	L. A. N. J. B.	1.099	43,00	37,70	31,75	25,90	24,00	23,50
Gudmont-transit	S. M. B.	1.020	40,25	35,35	29,80	24,30	22,40	21,90
Homécourt-Jœuf	M. M. B.	1.130	44,10	38,65	32,55	26,50	24,60	24,10
Ignéy-Avrécourt-frontière	I. M. B.	1.172	45,55	39,90	33,60	27,35	25,45	24,95
Joinville (Haute-Marne)	S. M. B.	1.005	39,80	35,00	29,50	24,05	22,15	21,65
Ménancourt	M. M. B.	1.044	41,05	36,05	30,40	24,80	22,90	22,40
Mézières-Charleville	L. A. N. J. B.	1.038	41,55	36,50	30,75	25,05	23,15	22,65
Moncel-frontière	M. M. B.	1.141	44,45	39,00	32,80	26,70	24,80	24,30
Monthermé-Château-Regnault-Bogny	N. J. B.	1.076	42,20	37,05	31,20	25,40	23,50	23,00
Mont-Saint-Martin		1.167	45,35	39,75	33,45	27,25	25,35	24,85
Mont-Saint-Martin (frontière belge)		1.170	45,50	39,85	33,55	27,30	25,40	24,90
Mont-Saint-Martin (frontière luxembourgeoise)	L. A. N. J. B.	1.170	45,50	39,85	33,55	27,30	25,40	24,90
Nancy	I. M. B.	1.123	43,85	38,45	32,35	26,35	24,45	23,95
Nouion-sur-Meuse	L. A. N. J. B.	1.069	41,95	36,80	31,00	25,30	23,40	22,90
Pagny-sur-Moselle-frontière	M. M. B.	1.145	44,60	39,10	32,90	26,80	24,90	24,40
Petit-Croix-frontière	B. M. B.	1.085	42,50	37,30	31,40	25,60	23,70	23,20
Pompey	M. M. B.	1.114	43,50	38,15	32,15	26,20	24,30	23,80
Pont-à-Mousson		1.131	44,10	38,70	32,55	26,50	24,60	24,10
Pont-Saint-Vincent	I. M. B.	1.110	43,40	38,05	32,05	26,10	24,20	23,70
Raucourt	L. A. N. J. B.	1.093	42,80	37,55	31,60	25,75	23,85	23,35
Saint-Dizier	S. M. B.	1.000	39,55	34,75	29,30	23,90	22,00	21,50
Villerupt-Micheville	M. M. B.	1.165	45,40	39,80	33,50	27,25	25,35	24,85
Vireux-Molhain	L. A. N. J. B.	1.112	43,45	38,10	32,10	26,15	24,25	23,75
Xertigny	G. M. B.	1.077	42,20	37,05	31,20	25,45	23,55	23,05

Companhia de P. L. M.	Itinerarios (*)	Distancias quilo- métricas	Categorias					
			I	II	III	IV	V	VI
			Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Audincourt		1.056	44,50	36,45	30,70	25,00	23,40	22,60
Chalon-sur-Saône	M. B.	857	34,50	30,45	25,70	21,05	19,45	18,65
Delle-frontière		1.075	42,15	37,00	31,15	25,40	23,50	23,00
Genève-Cornavin	C. B.	982	38,90	34,20	28,85	23,55	21,65	21,15
Les Verrières-frontière	M. B.	1.029	40,55	35,60	30,00	24,50	22,60	22,10
Lyon-Guillotière		825	33,40	29,50	24,90	20,40	18,50	18,00
Lyon-Vaise		820	33,25	29,35	24,80	20,30	18,40	17,90
Oullins	C. B.	828	33,50	29,60	25,00	20,45	18,55	18,05
Vienne		823	33,35	29,45	24,85	20,35	18,45	17,95
Villefranche-sur-Saône		828	33,50	29,60	25,00	20,45	18,55	18,05

2.º — Percursos peninsulares		Distancias quilo- métricas	Categorias				
			I	II	III	IV	V
Percurso espanhol			Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
De Irun a Villar Formoso .	Por expedições de 50 quilogramas, ou pagando como tal	635	46,00	41,50	37,00	32,00	27,50
	Por carregamento de 5.000 quilogramas, ou pagando como tal (1) . .		32,00	32,00	28,50	27,50	23,00
	Por carregamento de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal (1)		27,50	27,50	25,50	23,00	20,50
Percurso português			Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
De Villar Formoso a Figueira da Foz, Guarda, e a todas as outras estações da Companhia da Beira Alta. . .	Por expedições de 50 quilogramas, ou pagando como tal	202	2\$80	2\$50	2\$20	1\$95	1\$65
	Por carregamento de 5.000 quilogramas, ou pagando como tal (1) . .		1\$95	1\$95	1\$80	1\$65	1\$40
	Por carregamento de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal (1)		1\$65	1\$65	1\$60	1\$40	1\$25
De Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	Por expedições de 50 quilogramas, ou pagando como tal	394	5\$45	4\$90	4\$35	3\$80	3\$25
	Por carregamento de 5.000 quilogramas, ou pagando como tal (1) . .		3\$80	3\$80	3\$55	3\$25	2\$70
	Por carregamento de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal (1)		3\$25	3\$25	3\$15	2\$70	2\$45

(*) Abreviaturas

B.	Bordeus-Saint Jean	M. M. B.	Montereau-Malesherbes.
C. B.	Clermont-Ferrand	S. M. B.	Sens-Montargis
M. B.	Moulins	N. J. B.	Nogent-le-Perreux-Bry-Juvisy
C. I. B.	Paris-la-Chapelle-Paris-Ivry.	A. N. J. B.	Aulnay-Nogent-le-Perreux-Bry-Juvisy
B. M. B.	Belfort-Moulins	L. A. N. J. B.	Liart-Aulnay-Nogent-le-Perreux-Bry-Juvisy
G. M. B.	Gray-Moulins		
I. M. B.	Is-sur-Tille-Moulins		

(1) Os carregamentos de 5.000 ou 10.000 quilos podem excepcionalmente ser constituídos por mercadorias pertencentes a categorias diferentes; neste caso applica-se ao peso efectivo de cada uma delas, arredondado para a dezena superior, o preço da unidade tonellada que seria applicavel se todo o carregamento de 5.000 ou 10.000 quilos fosse constituído por uma só dessas mercadorias. Nos casos em que os minimos de 5.000 ou 10.000 quilos não sejam atingidos, a diferença será taxada pelo preço da mercadoria de série menos elevada que faça parte do carregamento.

(2) Este preço é reduzido a 30 francos para as mercadorias abaixo designadas, quando expedidas em remessas do minimo de 50 quilogramas, ou pagando como tal:

Hastes de aço ou de ferro; boggies (carangueijas); cabos metalicos; eixos; maquinas e aparelhos mecanicos armados, em grades, gaiolas, caixas, gigos, cestos ou barricas; peças de aço ou de ferro não designadas (com exclusão das peças de maquinas ou de aparelhos mecanicos); peças de aço ou de ferro para caloriferos, caldeiras ou fornalhas; peças e accessorios não designados para vias ferreas; peças forjadas ou peças não designadas de maquinas e aparelhos mecanicos em bruto; rodas metalicas; canos e tubos metalicos não designados; zinco canelado ou ondulado.

(3) Este preço baixa a 17,30 francos para as mercadorias abaixo designadas, quando expedidas em remessas de vagão completo de 10.000 quilogramas, ou pagando como tal:

Aço ou ferro em bruto, em lingotes ou em blocos; chumaceiras; eclisses; cavilhas de eclisses; tirefonds e outras peças metalicas para colocação de rails; rails e travessas metalicas para vias ferreas.

Nota.—Nos transportes feitos por expedições de 50 ou 1.000 quilos, os preços indicados são aumentados em frs. 1,50 por despesas de carga, evoluções e manobras, transmissão e transbordo na fronteira (4). Nos transportes feitos por carregamentos de 5.000 ou 10.000 quilos, ou pagando como tal, os preços são aumentados em frs. 0,70 de despesas de evoluções e manobras, transmissão e transbordo na fronteira; a carga à partida e a descarga à chegada das mercadorias serão feitas por conta e risco do expedidor e do consignatário.

1.^a—Nos preços desta tarifa está incluído o imposto de 5 % para o Governo Português. Não está, porém, compreendido o seguinte:

- A) Os direitos de alfandega;
- B) As despesas de operações e formalidades aduaneiras na alfandega francesa. Estas despesas são de frs. 0,50 por expedição á passagem na fronteira de Hendaye;
- C) Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas espanholas e portuguezas. As Companhias espanholas e portuguezas encarregam-se destas operações e formalidades, tanto para o transito em Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

Fronteira de Irun.....	2,75 pesetas por expedição
------------------------	----------------------------

Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino):

	Escudos		Escudos
Até 100 quilogramas	\$22	Além de 700 a 800 quilogramas	\$41
Além de 100 a 200 quilogramas.....	\$25	» » 800 » 900 »	\$44
» » 200 » 300 »	\$28	» » 900 » 1.000 »	\$46
» » 300 » 400 »	\$31	Por cada tonelada ou fracção de tonelada, além de 1 000 quilogramas :	
» » 400 » 500 »	\$33	Mais \$21, além de	\$46
» » 500 » 600 »	\$36		
» » 600 » 700 »	\$39		

Para as expedições compostas de mais de um vagão, as despesas supra indicadas serão calculadas pelo peso do vagão mais carregado (com sujeição ao mínimo de 5.000 quilogramas); pelos outros vagões da mesma expedição cobrar-se-ha o direito fixo de 50 centavos (meio escudo) por vagão.

b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz

	Escudos	Escudos
Expedições até 5 quilos	\$10	
» de 6 a 10 quilos	\$20	
» » 11 » 100 »	\$00,5	por quilograma com o minimo de.... \$20
» » 101 » 500 »	\$00,2	» » » » » » \$50
» » mais de 500 »	\$00,1	» » » » » » 1500
» » vagões completos: mercadorias a granel, por vagão.....		2500
» » » » » » : » acondicionadas, por vagão		5500

Estas taxas (as da alinea b) não compreendem o preço dos documentos da alfandega nem o sêlo que a alfandega portuguesa inclui com os direitos de alfandega propriamente ditos num só e unico documento e que devem ser cobrados dos destinatarios.

(4) Estas despesas baixam a frs. 0,95 para as remessas procedentes da Belgica, do Luxemburgo, da Alemanha, da Suissa e dos paises situados além daqueles; e bem assim para as que transitam por Ancerville-Guë e Gudmont, cujas procedencias fiquem além da Companhia de Leste.

D) Os direitos de registo e impostos de sêlo e assistencia, abaixo indicados, que acrescẽm às taxas correspondentes a cada país interessado:

Por expedição...	Imposto de sêlo em França.....	0,70 francos
	Direitos de registo á partida.....	0,40 "
	Imposto de sêlo em Portugal	506 escudos
	" " assistencia em Portugal	504 "

E) As despesas de condução pelas vias do porto de Lisboa, do uso de guindastes e de embarque e descarga, que serão estabelecidas segundo as respectivas tarifas para as mercadorias a reexpedir de Lisboa pela via Tejo.

2.^a — Os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remetente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistintamente por qualquer das três fórmãs seguintes: **Tarifa especial, Tarifa reduzida, Tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, a aceitação das condições da presente tarifa. Na falta de qualquer das três indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Gerais ou especiais applicaveis de cada Companhia.

3.^a — As Companhias não respondem pelas quebrãs naturais ou avarias em transitio.

4.^a — As Companhias reservam-se o direito de ampliar os prazos legais do transporte das mercadorias taxadas pela presente tarifa, até um dia mais por fracção indivisivel de 200 quilometros.

5.^a — Esta tarifa só é applicavel às mercadorias destinadas a Portugal. Sob reserva do que estabelece esta condição, as mercadorias procedentes duma estação francesa não designada mas intermédia entre as designadas e a fronteira de Irun, poderão beneficiar da presente tarifa pagando pelos preços dẽssas estações, se a taxa assim calculada fôr mais vantajosa que a resultante da applicação das Tarifas Gerais ou especiais de cada linha, uma vez que fiquem situadas no itinerario mais curto.

6.^a — Ficam em vigor as condições das Tarifas Gerais de cada Companhia em tudo que não seja contrario às disposições da presente.

Sobretaxas applicaveis às massas indivisiveis e aos objectos de grandes dimensões

A) Massas indivisiveis cujo comprimento não exceda 6^m,50:

- Quando o peso não exceda 10.000 quilogramas: applicação dos preços da presente tarifa, sem sobretaxa alguma;
- Quando o peso seja superior a 10.000 quilogramas, mas não exceda 30.000: applicação dos preços da presente tarifa com majoração de 100 % sobre o peso excedente a 10 toneladas.

B) Objectos cujo comprimento (1) exceda 6^m,50 mas não ultrapasse 19^m,50:

- Percurso francês.** — Applicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, sem que a taxa possa ser inferior á que se obtem contando o minimo de tonelagem de 5.000 quilogramas por vagão, previsto na tarifa, para cada fracção indivisivel de 7^m,50.
- Percurso espanhol e português.** — Applicação dos preços da presente tarifa, segundo a natureza da mercadoria, (tendo em vista, caso proceda, as disposições da alinea A), sem que a taxa possa ser inferior á que se obtem contando o minimo de tonelagem de 5.000 quilogramas por vagão, previsto na tarifa, para cada fracção indivisivel de 6^m,50.
Todavia o minimo de 5.000 quilogramas é elevado a 6.000 quilogramas para cada fracção indivisivel de 6^m,50 se o comprimento não fôr além de 13^m.

C) Massas indivisiveis de peso superior a 30 toneladas, e objectos cujo comprimento exceda 19^m,50, ou cuja largura ultrapasse a do material.

O transporte dẽstas massas ou objectos só poderá ser efectuado, quando se reconheça possivel, mediante ajuste prẽvio entre o expedidor e o caminho de ferro. Os interessados que desejarem efectuar algum transporte dẽsta natureza, deverão dirigir-se ao Serviço competente da Companhia á qual pertença a estação de procedencia da remessa, indicando o peso e as dimensões de cada volume.

Excepcionalmente, as massas indivisiveis de peso superior a 10 toneladas, transportadas em vagões fornecidos pelos expedidores, são isentas de qualquer sobretaxa.

Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os depachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia da mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que êle contenha.

(1) Em lugar do comprimento rial dos objectos considerar-se-ha o comprimento do carregamento medido paralelamente ao eixo da via, se nisso houver vantagem para o expedidor.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar delas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não sofrem redução alguma os preços desta tarifa no que respeita às operações e formalidades na alfandega francesa.

a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes: **Importação — Entrepasto — Exportação — Transito — Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas.**

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despesas, multas, apreensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Igualmente declinam a responsabilidade por quaisquer recusas, por parte das alfandegas, de vagões pertencentes a Companhias estranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a selagem. As Companhias não se encarregam de depósitos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de dúvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias e estacionamento de vagões, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelos artigos 16.º, 36.º, 37.º e 38.º das condições de applicação das tarifas gerais das Companhias francesas e pelas tarifas de despesas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despesas com a selagem das remessas ou vagões e com os selos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em francos 0,25 ou escudos \$08,4, por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou escudos \$58,3 por vagão para o primeiro vagão e de 1 franco ou escudos \$33,3 por cada vagão, além do primeiro, que faça parte de uma só e mesma expedição.

b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das respectivas formalidades, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despesas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugüesa, espanhola ou francêsa, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

EM IRUN-HENDAYE

A nota de expedição, entregue na estação de partida, deve conter a indicação seguinte:

«Operações aduaneiras a cargo do Sr. (nome do correspondente escolhido)
«residente em

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessarias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e pagar a respectiva despesa, não podendo as mercadorias sair das estações e não sendo as Companhias responsaveis pelas faltas ou avarias não verificadas na ocasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante.

EM FUENTES D'OÑORO E VILLAR FORMOSO

O Agente Aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira de Portugal executará as formalidades e operações relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Oñoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandá-las efectuar por um agente de sua escolha. Neste caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega:

«Todas as formalidades e operações aduaneiras na fronteira portugüesa ou espanhola serão feitas por minha conta e risco pelo Sr., residente em

O agente indicado pelo expedidor efectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sair da estação fronteira, em que se efectuam as referidas operações, sem que estas estejam terminadas.

As Companhias dos Caminhos de Ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apreensões, faltas, avarias, etc., não verificadas na ocasião da entrega da mercadoria á alfandega.

EM LISBOA

Mercadorias chegadas a Lisboa pela via ferrea e destinadas a reexpedição por via Tejo

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem em Lisboa uma Agencia Aduaneira, que se encarrega de despachos de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida Agencia, deverão enviar os documentos e as instruções necessarias para os despachos ao Sr. *Agente Aduaneiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Estação do Cais dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.*

a) e b) Certificados de origem

Quando fôr necessario apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gosar das vantagens concedidas pelos tratados de comercio existentes entre Portugal, Espanha e as outras nações, o expedidor deve endereçá-los directamente ou às Companhias de Caminhos de Ferro, ou ao Agente Aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atrasos e prejuisos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade nêle contida.

A presente anula e substitue para todos os efeitos a tarifa internacional n.º 307 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Novembro de 1910.

Lisboa, 1 de Julho de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

A partir de 1 de Agosto de 1914 o prazo de validade dos bilhetes de Lisboa a Paris e volta ou vice-versa, das tarifas internacionais n.º 302 e 313 de grande velocidade, é excepcionalmente elevado a um ano, sem faculdade de prorrogação, quando esses bilhetes forem vendidos juntamente com os bilhetes para a viagem maritima de qualquer porto da America do Sul para Lisboa ou inversamente.

Lisboa, 23 de Julho de 1914.

O Director Geral da Companhia
L. Forquenois

B. 2.307

Expediente n.º 664

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Publico

TARIFAS INTERNACIONAIS N.ºs 302 E 313 — GRANDE VELOCIDADE

Ampliação do praso de validade dos bilhetes Lisboa-Paris e vice-versa

A partir de 1 de Agosto de 1914 o praso de validade dos bilhetes de Lisboa a Paris e volta ou vice-versa, das tarifas internacionais n.ºs 302 e 313 de grande velocidade, é excepcionalmente elevado a **um ano**, sem faculdade de prorrogação, **quando esses bilhetes forem vendidos juntamente com os bilhetes para a viagem marítima de qualquer porto da America do Sul para Lisboa ou inversamente.**

Lisboa, 23 de Julho de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

B. 2.367

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 829/858

950 exemplares

AVISO AO PUBLICO

Estação de Lamarosa

A partir de 1 de Agosto de 1914 o apeadeiro de Lamarosa é elevado á categoria de estação ficando habilitado a prestar todo o serviço de passageiros, mercadorias, animais e veículos em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado.

As distancias quilometricas a contar para a applicação das tarifas são as seguintes:

Da estação de Lamarosa ás abaixo indicadas ou vice-versa

Distancias das estações abaixo indicadas a LAMAROSA	Quilometros	Distancias das estações abaixo indicadas a LAMAROSA	Quilometros	Distancias das estações abaixo indicadas a LAMAROSA	Quilometros	Distancias das estações abaixo indicadas a LAMAROSA	Quilometros
Lisboa-Rocio	421	Ponte de Sôr	66	Ameal	97	Porto-Campanhã	222
Campolide	418	Torre das Vargens	77	Taveiro	97	Coimbra	403
Sete Rios-Jardim	418	Chança	86	Casas	403	Carvalhosas	411
Larangeiras	418	Matta	102	Bemcanta	403	Ceira	413
Rego	418	Crato	102	Coimbra B	403	Trémoea	418
Entre Campos	418	Portalegre	119	Souzellas	411	Almalaguez	421
Arieiro-Perna de Pau	418	Assumar	129	Pampilhosa	417	Miranda do Corvo	425
Chellas	418	Santa Eulalia	148	Mealhada	422	Padrão	428
Marvilla	418	Elvas	167	Agua da Curia	431	Louza	434
Lisboa-Caes dos Soldados	415	Fronteira de Badajoz	178	Mogofores	431	Alferrarede	43
Poço do Bispo	411	Cunheira	89	Oliveira do Bairro	438	Mouriscas	51
Braço de Prata	411	Peso	106	Oyã	452	Alvéga-Ortiga	56
Cabo Ruivo	411	Castello de Vide	126	Quintans	452	Belver	65
Olivaes	408	Marvão	141	Aveiro	459	Barca d'Amieira	78
Sacavem	405	Fronteira de Valencia d'Alcantara	149	Cacia	474	Fratel	94
Santa Iria	405	Morgado	65	Canellas	474	Rodam	101
Povoa	97	Muge	65	Salreu	474	Sarnadas	117
Alverca	93	Marinhaes	70	Estarreja	474	Castello Branco	131
Alhandra	89	Agolada	90	Avanca	487	Alcains	144
Villa Franca	85	Coruche	90	Vallega	487	Lardosa	152
Carregado	78	Quinta Grande	93	Ovar	487	Castello Novo	162
Azambuja	68	S. Torquato	109	Carvalheira	498	Alpedrinha	166
Reguengo	61	Lavre	109	Cortegaça	498	Valle de Prazeres	170
Setil	59	Canha	116	Esmoriz	498	Fatella-Penamacôr	176
Sant'Anna-Cartaxo	55	Vendas Novas	128	Parámos	203	Alcaide	180
Valle de Santarem	49	Lamarosa	—	Sisto	203	Fundão	185
Santarem	44	Payalvo	7	Pedreira	203	Alcaria	198
Valle de Figueira	31	Chão de Maças	16	Espinho	203	Tortozendo	198
Matto de Miranda	24	Caxarias	25	Granja	206	Covilhã	203
Torres Novas	13	Albergaria	35	Aguda	214	Caria	216
Entroncamento	9	Vermoil	47	Miramar	214	Belmonte-Manteigas	221
Barquinha	12	Pombal	56	Francellos	214	Benespêra	235
Tancos	21	Soure	71	Valladares	214	Sabugal	244
Praia	21	Villa Nova d'Anços	85	Magdalena	218	Guarda	250
Tramagal	32	Alfarellos	85	Coimbrões	218		
Abrantes	37	Formoselha	87	Gaia	218		
Bemposta	49	Pereira	97	General Torres	222		

Fica pelo presente anulado e substituido o Aviso ao Publico B. n.º 1.708 de 25 de Janeiro de 1909.

Lisboa, 17 de Julho de 1914.

B. 2.362

Exploração — Serviço do Trafego

Expedientes n.º 1857/2797

950 exemplares

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot