

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.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 643

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 Exercito

COMPOSIÇÃO

typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegoria, 27

LISBOA, 1 de Outubro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRC

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Tarifa internacional n.º 206 (G. V.); Bilhetes simples de Lisboa a Hendaya e de Irún a Lisboa.

Minho e Douro — Aviso ao publico: 3.ª ampliação á tarifa n.º 101 (P. V.) — Aviso ao publico: 1.º additamento á tarifa especial n.º 9 de P. V., e 2.º additamento á tarifa especial C. F. E. n.º 1 de P. V.

Beira Alta. — 3.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 2: transporte de agua potavel, flores, fructas, legumes, leite, etc.

SUMMARY

A Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado, por J. Fernando de Sousa	289
A industria mineira e a siderurgia na Allemanha, por Mello de Mattos	291
Parte Official. — Ministerio do Fomento — Direcção geral de Obras Publicas — Minas	294
A telegraphia sem fios nos caminhos de ferro	294
Os caminhos de ferro em Portugal — XI — por A. O.	295
Viagens e transportes	296
Viagens caseiras — II —	297
Carréis d'automoveis	298
Caminho de ferro aereo de 120 kilometros	298
Linhas portuguezas. Companhia Portugueza—Minho e Douro—Valle do Vouga—Penafiel a Entre-os-Rios	299
Linhas estrangeiras. He panha	299
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio (Continuação)	299
Arrematações	300
Parte financeira	
Carteira dos accionistas	300
Bolim commercial e financeiro	301
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	301
Horario dos comboios	302

A Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado

Relatorios de 1910-1911, 1911-1912 e 1912-1913

As caixas de soccorros e aposentações pertence papel importante na economia administrativa dos caminhos de ferro, e as questões suscitadas pela sua organização e gerencia são particularmente espinhosas e não raro originam conflictos graves, de que temos entre nós, infelizmente, exemplo de hontem.

Convem por isso registar e analysar as cifras por que se traduz a sua vida e desenvolvimento, e que permitem aquilatar os beneficios prestados ao pessoal e os sacrificios exigidos a este, bem como ás empresas de caminhos de ferro.

Até 31 de janeiro de 1901, data do decreto que creou a Caixa de soccorros e aposentações, em obediencia á lei organica de 14 de julho de 1899, não tinha o pessoal dos caminhos de ferro do Estado garantias de futuro na inhabilidade, além das que a humanidade dos ministros, obedecendo ao puro arbitrio e sem lei que lhe desse faculdades para isso, concedia sob a forma de subsidios, sem reversão para as familias.

Creou o referido decreto a Caixa, subordinando a sua organização aos moldes geralmente adoptados nas instituições similares e consagrados pela pratica, indo, porém, além d'ellas, quer nos auxilios assegurados, quer na contribuição da Administração.

Durante dez annos foi a novel instituição objecto de

acurada sollicitude e de carinhosos disvellos, representando a sua gerencia pesado sacrificio para os que a exerciam, sem mais remuneração que a consciencia dos serviços prestados ao pessoal. Ao mesmo tempo que se creava e fortalecia a nova Caixa, salvava-se da ruina certa a que estava condemnada a antiga Associação de soccorros dos empregados do Sul e Sueste.

No fim do anno economico de 1909-1910 o fundo permanente da Caixa achava-se elevado a 353:481\$417, provindo da extincta Associação apenas 100:191\$863.

As receitas proprias da gerencia tinham attingido 102:177\$621, sendo 53:820\$115 de subsidios da Administração, 26:933\$935 de joias e quotas e 21:423\$571 de receitas diversas, constituídas na sua quasi totalidade por juros de capitaes e lucros das operações da Caixa em empréstimos e fornecimento de generos.

Nas despesas, sommando 82:994\$665, avultavam 57:313\$280 de pensões de reforma, 4:324\$345 de pensões de sobrevivencia e 5:415\$650 de auxilios diversos, incluindo o deficit da extincta Associação, a cargo da Caixa. Os saldos da gerencia, que engrossavam o fundo permanente, eram annualmente de 22 contos, em media, tendo sido ainda em 1909-1910 de 19:355\$871 o augmento do fundo permanente.

Perto de 4.000 agentes se achavam inscriptos como contribuintes da Caixa.

Como se correspondeu a esse longo, desinteressado e dedicado exforço para crear e consolidar tão importante instituição de previdencia e assistencia?

Do lodo das sociedades secretas saíram agitadores, ao serviço da paixão politica e do odio sectario, que lograram recrutar entre o pessoal dos caminhos de ferro dozeis instrumentos accessiveis as mais absurdas suggestões, impellindo-os para a indisciplina e para a violencia, exactamente sob o pretexto de zelar os interesses da Caixa! Debalde se estendeu pouco depois a esta a rede das syndicancias suspeitosas, lançada sobre os serviços publicos. O relatorio da syndicancia á Caixa, que elogiava a sua administração e contabilidade, sem lhes poder apontar um senão, perdeu-se no gabinete do Ministro, não havendo meio de obter a sua publicidade.

Haviã sido publicados os relatorios da Administração de Caixa até 30 de junho de 1910 e d'elles deu a Gazeta noticia em tempo devido.

Importa agora resumir os dados referentes aos annos economicos seguintes, conforme constam dos respectivos relatorios.

Deve-se notar que por decreto de 22 de março de 1913 foi remodelado profundamente o regulamento da Caixa, mas só na gerencia de 1913-1914 e nas seguintes se fará sentir mais profundamente a influencia das reformas decretadas.

Tornou-se extensiva a todos os jornaleiros a inscripção obrigatoria, que anteriormente só era imposta a pequeno numero de categorias. A quota foi elevada de 3 a 5 %. Elevou-se a cifra de varios vencimentos tomada para base do computo da reforma e modificou-se a escala das per-

centagens do vencimento representativas da pensão até ao máximo de 100 % d'este, em vez de 75 %.

Os auxílios extraordinários e socorros na doença deixaram de ser encargo da Caixa para serem concedidos pelo Conselho, transferencia cujo alcance não logramos comprehender, parecendo-nos mais racional manter essa função á Caixa. Permittiu-se aos contribuintes então existentes a faculdade de antecipação do direito ao gozo da pensão, mediante um pagamento complementar.

As consequências d'esta reforma, que foi, nas concessões ao pessoal, muito além do que por toda a parte a experiencia tem mostrado ser possível, só com o tempo se hão-de manifestar. Por isso mesmo e como elemento d'estudo e apreciação convem resumir os dados das ultimas tres gerencias.

O numero de contribuintes foi o seguinte:

1910-1911	1911-1912	1912-1913
4:189	4:434	5:678

O consideravel augmento na ultima gerencia foi devido á reforma do regulamento, a que me referi.

As receitas em cada anno economico foram as seguintes:

Concessões da Administração

	1910-1911	1911-1912	1912-1913
Subsidios.....	19:080\$000	19:080\$000	19:080\$000
Gare, bonus e assignaturas.....	28:736\$290	29:131\$600	29:479\$740
Multas.....	943\$410	1:148\$280	1:565\$310
Rendas de casa.....	151\$880	142\$010	150\$710
Afixação de annuncios.....	2:133\$985	1:737\$295	1:545\$870
	51:045\$565	51:295\$215	51:821\$830

Contribuições do pessoal

	1910-1911	1911-1912	1912-1913
Jóias.....	14:238\$495	6:165\$625	8:081\$930
Quotas.....	24:071\$465	27:469\$885	35:326\$215
	38:311\$960	33:335\$510	42:411\$145

Receitas diversas

	1910-1911	1911-1912	1912-1913
Juros.....	16:911\$820	15:114\$686	15:486\$852
Lucros dos Armazens de viveres.....	21:632\$123	18:033\$199	12:654\$046
Diversos.....	18\$650	131\$145	50\$255
	38:562\$593	33:279\$330	28:191\$153
Total.....	127:920\$118	117:854\$055	123:424\$128

Em 1909-1910 as concessões da Administração sommarão 53:820\$115, as contribuições do pessoal 26:933\$935 e as receitas diversas 21:423\$571.

E' digna de nota a differença que offereceram algumas parcelas de receita. O producto dos bonus e bilhetes de gare, que fôra de 30:817\$520 em 1909-1910 e crescera rapidamente de anno para anno até então, diminuiu nos seguintes por effeito da transformação dos bilhetes de identidade do pessoal em passes, embora a validade d'esses bilhetes, reconhecida nas linhas extranhas com a correlativa reciprocidade, devesse provocar sensivel augmento de receita.

As multas, que tinham attingido 2:353\$915 n'aquelle anno, baixaram a 943\$410 por effeito do consideravel afrouxamento de disciplina provocado pelos movimentos revolucionarios, para subirem novamente perante as necessidades inexoraveis da ordem e da repressão da negligencia.

O consideravel augmento das contribuições do pessoal, em 1910-1911 foi devido á elevação dos vencimentos concedida depois da greve de janeiro de 1911, e o de 1912-1913 á inscripção de grande numero de jornaleiros, que até então não contribuíam para a Caixa.

O consideravel augmento dos lucros dos armazens, que em 1909-1910 foram apenas de 5:863\$823, foi devido a que só em 1910-1911 figuraram nas contas geraes os dos armazens do Muho e Douro, accumulados desde a origem na respectiva conta de capital, sommando 17:511\$811, enquanto os de 1910-1911 no Sul e Sueste baixaram a 4:120\$313.

A diminuição continuou de anno para anno, tendo havido em 1912-1913 menos 5:400\$000 que na gerencia anterior.

Pelo que respeita ás despesas, foram as seguintes em cada anno do ultimo triennio:

	1910-1911	1911-1912	1912-1913
Despesas geraes.....	5:220\$910	5:725\$894	6:724\$097
<i>Reformas e pensões</i>			
Reformas anteriores á constituição da Caixa.....	4:835\$450	4:179\$760	3:384\$750
Aposentações.....	55:850\$695	57:216\$740	63:303\$360
Pensões de sobrevivencia.....	5:945\$155	9:547\$775	13:513\$965
	66:631\$300	70:944\$275	80:202\$075
Socorros.....	7:757\$180	8:491\$040	10:955\$695
Diversos.....	7:964\$104	9:463\$682	12:631\$599
Total.....	87:573\$794	94:624\$891	110:513\$166

Nos diversos avulta, com importancia crescente, o deficit da extinta Associação, a cargo da Caixa, que cresceu de 3:006\$065 em 1909-1910 a 7:972\$199 em 1912-1913, por virtude das pensões, como adeante veremos.

No seu conjunto as receitas pouco tem augmentado, enquanto a despesa cresceu mais de 30 contos em relação a 1909-1910, pois aos 27 accusados pela escripta ha que acrescentar 4 de despesas geraes, levados indevidamente á conta da extinta Associação em gerencias anteriores e que em 1909-1910 foram lançados á conta da Caixa.

E', sobre tudo, a verba das reformas e pensões, que cresce rapidamente de anno para anno, apesar da natural diminuição da das concedidas antes da criação da Caixa. Abstrahindo d'estas notamos o seguinte crescimento:

	Aposentações	Sobrevivencia
1902-1903.....	11:566\$810	704\$000
1903-1904.....	18:445\$480	1:173\$257
1904-1905.....	24:717\$580	1:496\$870
1905-1906.....	32:224\$420	1:476\$495
1906-1907.....	37:317\$015	2:111\$095
1907-1908.....	42:325\$415	26:888\$740
1908-1909.....	47:657\$350	3:417\$630
1909-1910.....	51:934\$790	4:324\$345
1910-1911.....	55:850\$695	5:945\$155
1911-1912.....	57:216\$740	9:547\$775
1912-1913.....	63:303\$360	13:513\$965

Nesse decennio as pensões de reforma elevaram-se de 11:566\$810 a 63:303\$360 e as de sobrevivencia de 704\$000 a 13:514\$965, crescimento que continuará a accentuar-se durante não poucos annos.

E' assim que os augmentos do fundo permanente vão diminuindo rapidamente, como se vê dos seguintes numeros:

1909-1910.....	19:176\$766
1910-1911.....	40:346\$324
1911-1912.....	22:229\$164
1912-1913.....	11:910\$662

O consideravel augmento excepcionalmente devido ás jóias supplementares correspondentes á melhoria de vencimentos em 1911, foi logo compensado, tendo sido consideravel a differença para menos na ultima gerencia, differença que continuará a accentuar-se.

Está pois proximo para a Caixa o periodo critico dos deficits, em que a Administração terá que avolumar de anno para anno a somma dos seus subsidios.

Foi por isso que no primeiro decennio da sua existencia se procurou angariar-lhe receitas e effectuar a maxima capitalização.

Os juros de bilhetes do Thesouro e papeis de credito, que somnaram 3:624\$625 em 1902-1903, elevavam-se já em 1909-1910 a 13:267\$075.

Trata-se de uma Caixa de Estado, em que é facil cobrir os encargos com receitas do trafego. Por isso mesmo torna-se espinhosa a situação das companhias, ás quaes o pessoal exige vantagens eguaes ás que dá o Estado e

cujos encargos irão agravar a situação pouco florescente de muitas d'ellas.

As exigencias foram muito além do que a experiencia mostra ser compativel com o funcionamento normal das caixas de aposentações. Supprirão as receitas publicas o excesso do encargo.

Onde, porém, não ha já essa facilidade de saldar deficits, originam-se luctas e conflictos perigosos entre as exigencias do pessoal e os recursos das companhias, luctas cujas consequencias estamos vendo e veremos, infelizmente.

Proseguindo na analyse do relatorio, notamos o augmento consideravel dos adeantamentos feitos aos empregados, tendo-se elevado de 46:446\$000 em 1909-1910 a 90:096\$000 em 1912-1913, ao que representa agravamento innegavel da situação do pessoal, para o qual são contraproducentes as facilidades de recurso ao credito.

Teem tido grande incremento as transacções dos armazens de viveres.

As vendas, que tinham attingido 242:042\$765 reis em 1909-1910, com o lucro liquido de 9:334\$361, elevaram-se em 1912-1913 a 199:583\$555, com os lucros de 12:654\$046. A percentagem dos lucros foi de 6,5 % naquelle gerencia. A abertura de um armazem subsidiario em Beja foi uma util providencia.

A eschola primaria para os dois sexos, *Maria Amelia*, creada na Casa Branca por decreto de 13 de novembro de 1902 firmado por Sua Magestade a Rainha e que por isso recebeu o seu nome, passou a chamar-se *eschola Almirante Reis*, não se percebe porquê.

Que teve o Almirante Reis com os caminhos de ferro do Estado, ou com a estação de Casa Branca, ou com os meninos de lá, para ser vinculado o seu nome à eschola, cuja denominação derivava logica e historicamente das circumstancias em que foi creada? Se não se queria conservar um nome de rainha, podia-se ao menos, tê-lo substituido pelo de Brito Taborda, o primeiro director das linhas sob a administração do Estado, que com tanto zelo e saber a ellas presidiu, ou de Tavares Trigueiros, que creou uma aula de desenho e de machinas nas officinas e cuja acção criteriosa e desvellada como director o tornou credor do respeito e estima de todos os seus subordinados.

Merece registo elogioso a criação de um curso nocturno de instrucção primaria para o pessoal em Alhos Vedros, gratuitamente regido com louvavel desinteresse pelo professor da localidade.

Pena é que continuasse sem execução a disposição do regulamento de 1901, que facultava a criação d'escolas industriaes elementares no Barreiro e em Campanhã. Estavam em andamento os estudos para a sua organização. Infelizmente, não só nada se fez, como ainda essa previsão foi eliminada do novo regulamento da Caixa.

Não deixarei sem menção o que respeita à extincta Associação de soccorros do Sul e Sueste. As suas receitas annuaes mantem-se quasi sem alteração, como é natural. Tinham sido de 7:022\$980 em 1909-1910 e foram de 7:943\$626 em 1912-1913. A verba principal de 5:403\$300 provem dos juros de papeis de credito e o resto de quotas.

A despesa subiu de 10:029\$045 a 15:015\$980 por effeito do augmento das pensões, que representam a quasi totalidade da verba. Os deficits subiram de 3:006\$065 a 7:972\$199 e constituíram encargo da Caixa. Durante annos continuarão crescendo, até se attingir o maximo, para se entrar no periodo decrescente, sendo d'esperar que a somma dos deficits não exceda o valor do capital herdado pela Caixa.

Os relatorios que analysei, excellentemente elaborados, attestam a competencia e sollicitude dos dirigentes da Caixa e do pessoal encarregado do seu funcionamento.

A reforma do regulamento serviram de base os valiosos estudos feitos pelo actual secretario do Conselho, o distincto engenheiro Nuno Taborda, o que não significa

que fossem adoptadas as suas prudentes conclusões. Era preciso agradar ao pessoal, indo além do que a prudencia aconselhava e sem curar dos encargos futuros, nem das difficuldades creadas às empresas de caminhos de ferro.

A Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado é hoje uma das mais importantes instituições de previdencia do nosso paiz. Por ella está assegurado o futuro de uma classe numerosa e adstricta a arduo labor. E' de esperar que a sua gerencia continue sendo sollicita e criteriosa, mantendo-a á altura da sua benefica missão.

J. Fernando de Souza.



A industria mineira e a siderurgia na Allemanha

669.023 + 327 + (23)

Segundo refere a «Revista de Bilbao», a produção de combustiveis mineraes na Allemanha em 1912, elevou-se a 278.986.000 toneladas, excedendo em cerca de 20 milhões de toneladas a produção de 1912. Quasi que egualou assim a produção ingleza.

A despeito do consideravel augmento que obteve a siderurgia em 1912, tanto em produção como em lucros, os do anno passado ainda os excederam.

As exportações de productos acabados experimentaram um accrescimo de 600.000 toneladas, dando-se em troca um insignificante augmento nas importações. As fabricas do Sud-oeste puderam assim fazer crescer sensivelmente a sua produção, sem occasionarem graves perturbações no mercado interno.

Os preços de venda, embora em media excedessem os de 1912, tiveram que ser reduzidos nos ultimos mezes do anno por causa de circumstancias externas e restricção da procura. O typo do desconto desde janeiro até setembro foi de 6 por cento, descendo seguidamente a 5 1/2 em outubro e por fim a 5 em dezembro.

A produção de combustiveis mineraes em 1913 attingiu, como já se disse, 278.986 milhares de toneladas. Este accrescimo incide tanto na hulha como na linbite.

A produção ingleza durante o mesmo anno avaliou-se em 286 milhões de toneladas. Na Allemanha, em 1907, não excedia a 205.732.000 toneladas, de modo que se póde affirmar que o accrescimo annual anda por 12.209.000 toneladas durante aquelle sexennio.

A maior produção deve-se á Prussia (Rhenio, Westphalia, Silesia) que figura nos valores antecedentes com 181.413.000 de toneladas de hulha e 70.255.000 de linbite.

Quasi inteiramente se deve á Prussia a produção alemã de coke, que a elevou a 32.168.000 de toneladas em 1913 contra 29.141.000 em 1912 e 21.938.000 em 1907. As exportações foram de 34 milhões de toneladas de hulha e 6 milhões de toneladas de coke.

A produção de minerio de ferro foi em 1912 de 27 milhões de toneladas, a do Luxemburgo de 6 milhões e a da Lorena de 21 milhões de toneladas ou seja mais de 63 por cento da produção total.

As importações passaram de 10 milhões de toneladas em 1910 a 12 em 1912 e 14 em 1913. Este ultimo valor comprehende 4.558.000 toneladas provenientes da Suecia e de França e 3.632.000 da Hespanha. Entre os demais paizes importadores, Argelia e Tunis figuram com 617.000 toneladas, ao passo que em 1911 as exportações de estes paizes apenas foram de 374.000. Convem notar que foi esta a primeira vez que a França figurou na estatistica antes da Hespanha.

A produção do manganéz attingiu 88.000 toneladas.

A importação d'este minerio foi em 1913 de 680 000 toneladas, procedentes da Russia (447.000) e 178.000 da India. As 55.000 restantes vieram do Brasil, de Hespanha e de Portugal.

Quantas ruínas não accusará a estatística de 1914, quando se publicar a d'este anno maldito!

Ha 44 annos publicou Victor Hugo o seu poema *L'Année terrible*, onde logo de começo se divisa que a Allemanha e a França se não deviam importar com a guerra que apenas podia interessar dois imperantes, com cujos negocios nada tinham os povos. Aquelles que se batessem.

Hoje trata-se de uma guerra de raças e o odio que de ella esvurma é tamanho que nos paizes neutros as chancellarias leem admiradas a palavra *mentira*, acompanhada quasi sempre de algum adjectivo de significado affrontoso, para ainda mais augmentar o insulto que qualquer das nações belligerantes dirige ás adversarias.

Esqueceram entre os diplomatas allemães, austriacos, belgas, francezes, inglezes, japonezes, russos e servios esses euphemismos que, dizendo o mesmo, o fazem por forma a occultar o pensamento, fim para que se inventou a palavra, segundo o Sr. de Tayllerand, mestre de todos em diplomacia.

E' que hoje trata-se de uma guerra que não é de imperantes, quer usem chapéo de coco, quer cinjam corôa.

Do paiz de onde veio o constitucionalismo, que as restantes nações tam mal applicam, era vulgar saber-se que os ministros costumavam presidir a banquetes eleitoraes, onde expunham os seus programmas, fallando ás vezes em politica externa, e que outros banquetes a estes oppunham os adversarios, onde se discutia a orientação do governo e por vezes embora raramente a sua acção internacional.

Tats agapes, que não merecem semelhante nome, quando se attenda a origem grega do termo e que só podem parecer-se com os dos christãos primitivos, pôr serem á noite, tinham em vista interessar o elemento popular no governo da nação. Apreciavam-nos decerto os politicantes e talvez agapes lhes chamassem; mas, no templo em que se realizavam, adorava-se a ambição, o desejo do mando, e, em lugar do beijo da paz, sahia-se de alli com o espirito azedo, com o coração tressuando odio.

Hoje porém não é em banquete politico que se juntam os estadistas inglezes. O lord-mayor reúne no Guild-Hall ministros e chefes das opposições, n'uma cerimonia patriótica, para que o povo oiga da bocca dos que dirigem os destinos da Inglaterra e dos que aspiram a governá-la o que é que todos pensam acerca da guerra europeia.

E' alli que se ouve o *lord-premier*, Sir W. Asquith, accusar a Allemanha de actos ultrajantes para a civilização, de latrocinio (*brigandage*) e tão severo articulado é applaudido.

E-quecendo o *ruler away* da canção nacional, affirma ainda este estadista que preferia ver riscada a Inglaterra do mappa das nações a observar silencioso o triumpho da força brutal sobre a liberdade, e depois d'esta affirmativa, que provoca uma intensa ovacão por parte do auditorio, accusa a Allemanha de uma politica internacional sem vergonha, com a invasão da Belgica, primeiro passo para se apoderar da Suissa e da Hollanda.

O estadista Balfour que talvez não seja dos que apoiam a politica de Sir W. Asquith declara muito categoricamente que se a Inglaterra se curvar agora, tornar-se ha no futuro o vassallo de um estado que sabe crear o poderio, mas que ignora absolutamente a maneira de se servir d'elle.

E no fim d'esta contenda, em que ha de derramar-se tanto sangue, rasgar-se talvez o tractado de Frankfort que determinou o proteccionismo feroz da França, sujeita a não avantajár qualquer nação, em pactos commerciaes, sem que a Allemanha, como nação mais favorecida, logo as não aproveitasse para si; no fim de esta hecatombe, para onde irão os quatro reinos da Prussia, Saxonia, Ba-

viera e Wurtemberg, os cinco gran-ducados de Mecklenburgo-Schwerin, de Mecklenburgo-Strelitz, de Saxe-Weimar, de Baden e de Odenburgo, os ducados de Brunswick, de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenburgo, de Saxe-Coburgo-Gotha e de Anhalt-Dessau, os cinco principados de Schwartzburgo-Rudolstadt, de Schwartzburgo-Sondershausen, Waldeck, Reuss e Schaumburg-Lippe, as tres cidades livres de Hamburgo, Lubek e Bremen, o gran-ducado de Hesse e a terra do imperio, a *reichsland*, que os Francezes continuam chamando Alsacia e Lorena? O que será feito da hegemonia da Prussia e do simulacro de independencia que, pela sua constituição, jurada em Versailles, ficou aos imperantes de aquelles estados, sobre as tropas que paga cada um d'elles, mas por tal forma subordinadas ao rei da Prussia, que a este e só a este compete ainda hoje a faculdade de tudo mandar no que ao exercito se refere?

Difficil será prevê-lo e chega por isso a ser caricato que se exponham mappas da Europa, retalhando-a ao bel-prazer do desenhador, na hypothese da victoria da Allemanha ou dos alliados da França.

O que é facto incontraverso é que o pedestal de pacifista, que a si proprio elevava Guilherme II da Allemanha, acaba de ruir para nunca mais se levantar.

Seja qual fôr a opinião da Historia, embora appareça qualquer confissão como a de Bismarck, rasurando em 1870 uma palavra no despacho de Ems, difficil será desmentir estas palavras que o Sr. Bonar-Law proferiu na sessão já agora historica do Guild-Hall: «Esta guerra é o maior crime da Historia. A Allemanha não tinha que dizer senão uma palavra para que se mantivesse a paz. Ficou calada e preferiu desembainhar a espada. Ha de ser tambem pela espada que se supprimirá semelhante politica».

Sem recorrer á opinião de Clémenceau, que deve ser suspeita, principalmente agora, convem notar que, já ha muitos annos, a Condessa de Eppinghoven, dama de honor da imperatriz Augusta Victoria, fallava dos chronicistas officiosos que historiam a vida de Guilherme II *ad usum populi*. «A avaliar pelo que dizem de ella auctores como Bigelow, essa vida da qual Guilherme só se julga obrigado a dar contas a Deus, não passa de um rude trabalho para o bem do paiz e a paz da Europa», escreve aquella litterata, algo besbilhoteira, como vae ver-se:

«Certo é que Guilherme, continua ella, acredita que veio para preencher esta alta missão e a de Bigelow e consocios consiste exactamente em manter o publico na crenga de que Sua Magestade se exforça em laborar na felicidade dos Allemães, consagrando-se a uma vida de trabalho a miudo penosa. Até quando escreve um drama ou compõe uma peça de musica, os seus historiographos officiaes apresentam este trabalho como um acto que concorre para aquella alta missão.

«A verdade é que nem tudo é custoso na vida de Guilherme, confessa a condessa, e que a sua actividade inquieta e um tanto theatral, bastante dista, toda ella, do verdadeiro trabalho affanoso. Como dissemos, levanta-se bastante cedo, toma o seu banho e a seguir um almoço leve, o que, em verdade, não são coisas muito fatigantes. Sae depois a passeio n'um cavallo previamente causado por exercicio, para lhe evitar incidentes. Toma um segundo almoço leve. Escuta, refastelado na sua poltrona, informações bem redigidas.

«Torna a comer, dorme a sesta, assiste a esta ou aquella revista... de carruagem, falla com agrado á officialidade antes do *lunch*, assiste a este ou áquelle jantar, animado por homens de talento e por mulheres formosas, passeia de carruagem, faz uma partida de tennis ou de outro desporto e á noite vae ao theatro ou a alguma recepção. Por vezes o imperador substitue este laborioso trabalho por uma caçada ou por um passeio aos lagos de Havel.

«Em circumstancias extraordinarias, continua, desapiadada e intromettida a condessa, digna-se comparecer na

chancellaria do imperio ou assistir a algum ensaio theatral para dar os seus augustos conselhos aos artistas.

«Portanto, conclue, a confirmar a reza que se attribue a Richelieu, o verdadeiro trabalho nem sempre é o do amo, mas o dos seus servidores, quer se chamem Bismarck ou Caprivi; quer Von Michel ou Bülow».

Bem possível é que o incidente da sentinella que, de guarda ao palacio, matou um pobre diabo e que na occasião não passou das parolices da corte, agora seja avultado para demonstrar em quão pouco apreço o imperador da Alemanha tem a vida dos outros, ao passo que foge a toda a pressa de qualquer palacio, em que habite, quando ouve fallar de qualquer morte por doença infecciosa.

E' a condessa ainda que narra: «No Palacio de Mirmore, tinha Guilherme numerosa vizinhança e entre elles o principe herdeiro de Schoenburg, commandante dos hussars da guarda. Em 18 de novembro de 1887, depois do almoço, soube que o principe acabara de morrer de diphtheria. A diphtheria, exclamou o soberano empallidecendo horrivelmente. Certamente que ha uma atmosphera contaminada no paiz. Digam ao camarista de serviço que arranque immediatamente a nossa bagagem e que a mande para Berlim». E como insistissem sobre as difficuldades em cumprir esta ordem, o que a condessa refere miudadamente, transcrevendo todo um longo dialogo com o conde de Liebenau, nada quiz ouvir o imperador e apressadamente se despede n'estes termos de sua augusta consorte: «Parto para Berlim e não tornará a ver-me esta casa».

Ainda mais casos refere do imperial receio das doenças contagiosas, e para dar a prova da indifferença que tem Guilherme II pela vida dos seus semelhantes, conta assim o caso da sentinella: «Sua Magestade mandou collocar o soldado deante das tropas, apertou-lhe a mão e manifestou-lhe a sua gratidão accrescentando: sinto-me orgulhoso por vos ter ás minhas ordens, porque sois um soldado obediente e valoroso. Uma abnegação como a vossa ha de ser sempre bem vista por mim».

A confirmar este acto de valor de um homem armado que dispara contra um pobre diabo, como diz a condessa, refere a seguinte falla de Guilherme II aos recrutas de Potsdam: «Rapazes da minha guarda, sois agora os meus soldados e pertenceis-me em corpo e alma. Jurastes obedecer-me em tudo. Deveis seguir as minhas ordens sem murmurar. De hoje para o futuro não tendes mais que um inimigo, e esse inimigo é o meu. E se vos ordenar um dia, Deus queira que nunca tenha que chegar a esse extremo, se vos ordenar que dispareis contra a vossa propria familia, contra os vossos irmãos, contra os vossos paes, recordae-vos do vosso juramento».

«Citado n'estes termos pelos jornaes é já atroz, commenta a condessa de Eppinghoven; mas confessa que a minuta que leu no proprio escriptorio imperial, traçada pelo punho e letra de Guilherme II, ainda excedia esta em crueldade.

Era assim: «Recrutas! Lembrae-vos que o exercito allemão deve estar sempre prompto para combater os inimigos que possam surgir entre os nossos, tão terriveis como os do estrangeiro. Hje, a incredulidade e o descontentamento extendem-se rastejando pelo paiz em escala até agora desconhecida. Por conseguinte, podeis ser chamados de um instante para o outro a disparar contra membros da vossa propria familia e a espallear paes ou irmãos. As minhas ordens, n'este caso, devem ser executadas energicamente e sem murmurar, como todas as ordens que vos der. Deveis cumprir com o vosso dever sem escutardes a voz do vosso coração. E agora, para as vossas novas obrigações».

A par das memorias ou pseudo-memorias da condessa de Eppinghoven, talvez se reeditem os contos d'essa aventureira que se chama condessa de Wedel-Berard.

Sempre as cortes allemãs foram ferteis em aventuras complicadas e no espirito de muitos rebuscadores de ve-

lharias não esqueceu por certa aquella Lola-Montes, que se não sabe sequer se era Hespanhola, se Escoceza, se Irlandeza e que deu que fallar a ponto tal que provocou uma revolução em Munich, ahi pelo segundo quartel do seculo passado.

Nem admira pois que a actriz dançarina, que Luiz da Baviera christou em baroneza de Rosenthal e em condessa de Sansfeld se possa contrapor uma creatura cujo estado civil é tão complicado como o da outra aventureira.

Aquella porém correu mais mundo, e ora na Alemanha, ora na Polonia, já em Paris, já na Australia, agora na India, logo na California, a Lola Montes bate-se em duello ou sente quebrar-se-lhe um chicote nas costas, ao passo que da condessa Wedel-Berard só se sabe ou o que ella refere nas memorias que publicou na Suissa ou o que conta um livro cujo auctor diz chamar-se Erich von Meltenborn e que pertence ao genero da litteratura escandalosa, como a legua se divisa pelo titulo «Politica e amores femininos nas cortes reaes da Europa».

Naturalmente virão de bozo a pelo os anonymos que infectaram a corte berlineza ha vinte annos, de maneira tal que a imperatriz viuva, na recepção do anno novo de 1894, disse que «metade da corte recebia cartas anonymas da outra metade e reciprocamente» e que por isso não mais queria residir em Berlim.

Foi esta uma das epochas mais cruéis por que passou a alta sociedade berlineza, quando se invocava o nome de Loloki e Loloka, as duas divindades escandinavas que presidem aos actos amorosos, para trazer para o soalheiro os amores clandestinos do kaiser e a chronica intima das familias da corte. Foi n'essa epocha que se accusaram como auctores d'aquellas infamias a altos dignitarios do palacio, a cada instante sujeitos aos interrogatorios inquisitoriaes do prefetto de policia, de um promotor fiscal atrevido nomeado para descobrir o auctor ou auctores da infame campanha e final-mente, sob a direcção immediata do kaiser, o *Press kosak*. Foi entao que se bateu muitas vezes em duello o conde de Kotze e que n'um recontro d'essa natureza, perdeu a vida o barão von Schrader, que passa por ter sido o accusador de Von Kotze.

Quão longe vae porém tudo isto e como deve esquecer perante as atrocidades e actos de selvajaria praticados pelos exercitos teutonicos. Quanto estes barbaros que blasonam de intellectuaes se esqueceram de ler um livro bem interessante de um dos seus compatriotas, Otto von Leixner!

Conta elle que, na campanha de Italia, ao entrar em Milão, o primeiro cuidado do general Bonaparte, do futuro vencedor de Jena, de Austerlitz, de Wagram, e de tantas e tão grandes batalhas foi mandar cumprimentar o mathematico Lagrange, ao tempo bem novo, mas que fazia na antiga capital do Milanez um curso de mechanica e de calculo transcendente, de tal maneira notavel que a sua fama atravessara os Alpes e, a despeito do Terror que reinava em Paris, e das guerras que a França sustentava com toda a Europa, ainda em França havia tempo para admirar os trabalhos de onde sahira a mechanica analytica, dos estudos que originaram o theorema das velocidades virtuaes, essa admiravel synthese e coroamento da estatica e que, juntamente com o theorema de d'Alembert, constitue a obra mais admiravel que o espirito humano jamais logrou conceber.

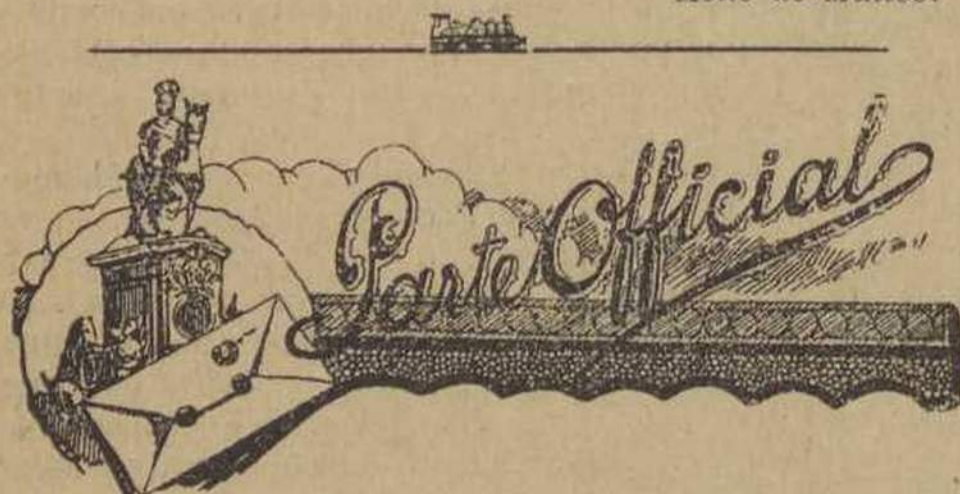
O alumno da escola de Brienne sabia admirar o genio, curvava-se reverente ante o tumulo de Carlos Magno em Aix-la-Chapelle, admirava os quadros do palacio degli Uffizi.

Os ultra-civilizados soldados do kaiser, quasi cinco quartos de seculo depois, destroem a cathedra de Reims e d'itain fogo a bibliotheca de Louvain, certamente porque são incapazes de comprehender outra architectura que não seja a das cazernas, nem reputam necessaria

outra litteratura, nem outra sciencia além da que encerra o cathecismo do perfeito cabo cazerneiro.

E ainda haverá quem sustente que Herbert Spencer não tinha razão quando annunciava que a humanidade retrocedia para a barbarie!

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e relativa ao ano económico de 1913-1914, findo em 30 de Junho de 1914, está nos termos de ser aprovada.

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 11 de Setembro corrente, que à mesma Companhia seja paga a quantia de 151.687\$63(3) como liquidação da garantia de juro do ano económico findo em 30 de Junho passado, nos termos do artigo 27.º do contrato de 29 de Julho de 1885.

Paços do Governo da República, em 19 de Setembro de 1914.—
O Ministro do Fomento, *João Maria de Almeida Lima.*

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionaria da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaias, por conta apresentada de liquidação da garantia de juro d'esta linha, referente ao ano económico de 1913-1914, se verifica ter tido receita superior em 55.921\$92 ao juro garantido, constituindo-se, nos termos do § 1.º do artigo 28.º do contrato de 23 de Novembro de 1885, devedora ao Estado de metade daquelle excesso, na importancia de 27.960\$96: Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 11 de Setembro corrente, que seja aprovada a referida liquidação e reembolso para o Estado na importancia de 27.960\$96 relativo ao ano económico de 1913-1914.

Paços do Governo da República, em 17 de Setembro de 1914.—
O Ministro do Fomento, *João Maria de Almeida Lima.*

A telegraphia sem fios nos caminhos de ferro

Nos ultimos dias de novembro de 1913 funcionou pela primeira vez a telegraphia sem fios no expresso de Pennsylvania, que recebeu radiogrammas durante a marcha referindo os acontecimentos que n'aquelle momento se estavam desenrolando no Mexico.

Pouco depois, um commerciante que viajava n'outro comboio da mesma linha recebia durante a marcha o primeiro radiogramma particular, e desde então foi um facto a radiographia a bordo dos comboios, como já o era a bordo dos transatlanticos. Estes resultados deviam-se aos preparativos e experiencias effectuadas no verão anterior pela Companhia dos Caminhos de ferro de Lackawanna, com o fim de estabelecer um systema mais efficaç do que os conhecidos até hoje para a direcção do movimento dos comboios. Os operarios da linha construíram n'ella varias torres que custaram cerca de 3.000\$ escudos cada uma, e adquiriu-se a equipagem de telegraphia para um comboio, occasionando uma despesa de 900\$ escudos, dando-se começo ás experiencias simplesmente com a ideia de comprovar se a radiographia dava melhores resultados que o

telegrapho vulgar, sobretudo na parte da linha que siga por montanhas onde são muito frequentes os accidentes de deterioração dos fios, que obrigam à paralyzação do trafego por falta de communicações.

As torres estavam em circumstancias de prestar serviços desde o começo de novembro, e no dia 4 transmitiu-se pela telegraphia sem fios a primeira ordem de serviço, de Scranton a Brighampton, onde foi entregue aos empregados do comboio. O exito nada tinha de surpreendente, porquanto a telegraphia sem fios já era assás antiga para que houvesse duvidas sobre a sua utilidade pratica; mas faltava determinar se as tempestades ou qualquer outro transtorno dos elementos poderia interceptá-la, visto que as ordens ferro-viarias não admittem dilação como os telegrammas commerciaes.

D'estas experiencias nasceu a ideia de intentar a communicação com os comboios em marcha, porque o assumpto tem grandissima importancia. Demonstrem as estatisticas que tres quartas partes dos accidentes ferro-viarios se devem ao esquecimento ou à negligencia dos empregados. A necessidade de possuir qualquer meio de evitar os accidentes, quando por motivo de falta do pessoal, exigia a invenção e a adopção de interruptores automaticos de marcha para os comboios, e nada melhor com effeito do que estar em communicação constante com elles, para poder chamar a attenção do machinista sobre ordens esquecidas ou mal interpretadas, a tempo de evitar desastres.

Mas não é esta a unica razão para que todas as empresas ferro-viarias desejem a communicação continua com os comboios.

No caminho de ferro de Lackawanna as mercadorias são transportadas em comboios de oitenta e noventa vagões, rebocados por duas ou tres locomotoras, e até por quatro ou cinco nos troços de grande declive. Estes comboios tão pesados não tem necessidade de parar senão quando recebam ordem expressa ou tenham de deixar passar um comboio de passageiros. Não convem à Companhia que estes comboios se detenham mais vezes do que as indispensaveis, porque lhe custa de dez a treze escudos o pará-los e pô-los novamente em movimento. Demais, em quatro de cada dez paragens deterioram-se uma ou duas peças de tracção, cada uma das quaes custa uns cincoenta escudos, sem contar os prejuizos do atrazo e da interrupção do serviço.

Do exposto resulta a importancia que tem para a Companhia que os comboios circulem com o menor numero de paragens possível, e a melhor maneira de o conseguir é o conductor do comboio não o fazer parar sem a respectiva ordem recebida pela telegraphia sem fios. O telegrapho sem fios pôde ser igualmente util para o serviço particular dos passageiros, communicando lhes noticias importantes durante a viagem.

A radiographia para uso no mar e para a transmissão a grande distancia está muito aperfeiçoada; porém, antes de poder applicá-la ao caminho de ferro foi preciso resolver varios problemas. Em primeiro lugar, todas as estações devem ter um fio de communicação com a terra como no telegrapho ordinario, e é evidente que um comboio em andamento não pôde contar com este elemento, e não se sabia exactamente se poderia usar-se do carril em vez do citado fio de terra. Por outro lado, o caminho de ferro de Lackawanna tem signaes automaticos na linha, em que se aproveitam os carris como parte do circuito, e, n'este caso, o uso dos carris como fio de terra para o apparelho da telegraphia sem fios a bordo dos comboios, poderia enfraquecer o funcionamento dos apparellhos semaphoricos. Se assim fosse, dever-se-hia desistir da radiotelegraphia, porquanto os apparellhos semaphoricos são indispensaveis.

Outro problema era o da corrente electrica necessaria para o funcionamento. A unica fonte disponivel era a installação para a illuminação do comboio, que tira a força dos eixos das carruagens, e era tambem preciso determi-

nar-se a corrente d'este modo obtida era satisfactoria, e, no caso affirmativo, faltava por ultimo determinar se a intensidade da iluminação baixaria muito com o gasto da corrente com a installação telegraphica.

O primeiro comboio apetrechado com o telegrapho sem fios partiu de Hoboken para Buffalo no dia 21 de novembro. Um n'elle, além do Director geral dos Telegraphos e Telephones, um operador e varios peritos do systema Marconi. Todas as duvidas se desvaneceram por completo: os carris portaram-se excellentemente como fio de terra; osapparelhos seinaphoricos da linha funcionaram sem alteração, e a corrente electrica pelo mesmo comboio serviu para a installação telegraphica sem que a iluminação nada perdesse perceptivelmente.

E' claro que havia outras difficuldades. O ruido do comboio confundia o operador, mas este acabou por perceber que se poderia acostumar a elle, do mesmo modo que se acostumam os operadores das grandes estações telegraphicas, nas quaes reina bastante ruido que ao principio tira a attenção. Por outro lado, observou-se que os sons diminuam nas subidas; mas este contratempo não teve consequencias de maior. Numa palavra: em breve ficou demonstrado que a telegraphia sem fios se adapta á communicação com os comboios em andamento, tão perfeitamente como com os navios no alto mar.

Com o apparelho empregado no comboio é muito menos forte que com os usados nos navios, e o raio é mais pequeno. No primeiro dia o comboio esteve em communicação com uma das duas estações situadas a uns cem kilometros de distancia, mas o raio foi augmentado em experiencias ultteriores.

Numa segunda viagem ficou plenamente demonstrada a utilidade pratica da radiotelegraphia.

G. C. de H.

Das «Industrias Modernas», de Barcelona.



Os caminhos de ferro em Portugal

XI

Enquanto a concessão Peto ia passando pelas phases que descrevemos nos ultimos artigos, o administrador geral do caminho de ferro de Lisboa e Santarem procurava abreviar a construcção do prolongamento da linha para além do Carregado e de melhorar o serviço na parte que já estava ou ia sendo aberta á circulação.

Quando João Chrysostomo tomou posse do cargo estavam quasi completos os trabalhos de construcção entre o Carregado e as Virtudes (uns 4,5 kilometros adiante da povoação da Azambuja) e por isso no 1.º de agosto de 1857 começaram a ser explorados esses 14 kilometros, sendo elevado a quatro o numero de comboios de ida e volta em cada dia.

No mez seguinte foi estabelecido o serviço de recovas para transporte de pequenos volumes; mas, apesar de tudo isso, continuou a ser muito diminuto o rendimento e a haver deficit importante, porque as condições desfavoraveis, que já apontamos, forçosamente haviam de produzir os seus naturaes effeitos, e a pequena extensão do novo troço fazia com que elle pouco contribuisse para o augmento das receitas, tanto mais que a estação terminus ficara n'um logar ermo e de difficil accesso, o que afastava os passageiros que não tivessem grande necessidade de aproveitar a viação accelerada.

Pelo que dizia respeito a obras, foram sendo executadas muitas reparações exigidas pela pessima construcção da parte feita pelos empreiteiros inglezes; estabeleceu-se a vedação ao longo de todo o caminho, para evitar o risco dos transeuntes e para reduzir o pessoal de guarda e fiscalização, realizando-se ao mesmo tempo os trabalhos necessarios para abrir ao transito novos lanços. No 1.º de

maio de 1858 começou a ser explorado o troço entre as Virtudes e a Ponte de Sant'Anna e a 29 de junho o da Ponte de Sant'Anna á Ponte de Asseca, o que elevou a 68 o numero de kilometros de que o publico podia aproveitar-se.

A par d'estes trabalhos, o administrador geral melhorou quanto podia o serviço das officinas, adquiriu material fixo e circulante para supprir as grandes faltas que havia, e quanto ao serviço de exploração diligenciou estabelecer o transporte de grandes volumes e de mercadorias em pequena velocidade, o que até então não podera fazer por não dispôr de vehiculos appropriados.

Sendo nomeada em julho uma comissão para proceder á reforma e melhoramentos do caminho de ferro de Lisboa a Santarem, da qual fizeram parte o administrador geral, José Victorino Damasio e Gromicho Conceição, formularam estes distinctos engenheiros as tabellas dos preços do transporte de mercadorias em pequena velocidade, e no dia 1 de novembro começou a funcionar esse serviço, sendo alteradas as tarifas para passageiros, que estavam em vigor desde a inauguração do caminho de ferro, em 1856.

Os preços n'essa epocha fixados para a terceira classe eram tão baixos como na Alemanha e na Belgica, que entre os outros paizes se distinguia pela barateza dos transportes; mas para as outras duas classes eram muito elevados, porque os da segunda classe andavam pelo dobro e os da primeira por duas vezes e meia o da terceira, proporção que só em rarissimas linhas estrangeiras estava adoptada.

N'um tempo em que não havia, como hoje, a ideia de todos quererem apparentar de ricos e n'uma terra em que era geral o espirito de economia e em que as estradas eram pessimas e detestaveis os meios de conducção, não admira que os viajantes achassem magnificas as carruagens de terceira classe e se considerassem muito felizes por poderem, sentados n'ellas, fazer parte da jornada, livres das torturas que tinham passado ou que haviam de passar no resto do trajecto.

A pratica confirmou o que o raciocinio fazia prever, porque a percentagem dos passageiros, com as tarifas primitivas, regulava por 2 de primeira classe, 13 de segunda e 85 de terceira, e, por isso, julgou-se conveniente manter os preços da ultima, mas alterar os das outras, tomando-se por base o de 60 reis na segunda e 80 reis na primeira, por cada cinco kilometros. Em consequencia d'estas modificações, houve logo uma deslocação sensivel da ultima classe para a media, mas não se notou differença na superior, accusando as estatisticas as seguintes percentagens: 2 passageiros de primeira classe, 28 de segunda e 70 de terceira.

Pouco depois reconheceu-se a necessidade de novas alterações, porque os preços da terceira classe não guardavam a devida relação com as distancias percorridas e nos das mercadorias não se tinha feito distincção da natureza d'estas, nem attendido ás circumstancias especiaes da linha a que eram applicadas.

Havendo, além d'isso, outros pontos d'este serviço sobre que era conveniente providenciar, foi publicado um regulamento de transportes no caminho de ferro, que começou a vigorar no principio do anno de 1859 e no qual se colligiu tudo o que se referia aos preços da conducção de passageiros ou de transportes de animaes e de quaesquer productos.

Foi então determinado que os preços de passagem na terceira classe fossem regulados á razão de 8 reis por kilometro, ou fracções do kilometro; que as relações d'elles com os da segunda classe fosse 2:3 e que os da primeira classe fossem o dobro dos da terceira.

Com a approvação do governo poderia haver bilhetes a preços reduzidos para ida e volta, e nos dias de festa também, só para uma viagem.

Para transporte de gado, que até então se tinha feito só por ajustes particulares, fixaram-se as condições e preços; para a recovagem, o custo do transporte de volumes até 500 kilos, pela grande velocidade, foi marcado, em geral, o dobro do preço que pagassem nos comboios de mercadorias, havendo, porém, generos e artigos que pagavam menos: as mercadorias foram classificadas em tres classes com preços differentes, e dentro de cada uma d'ellas favoraveis ás grandes remessas, com o fim de attrahir ao caminho de ferro os generos e productos que, de outro modo, continuariam a ser transportados em barcos pelo Tejo.

No meio das reformas que iam sendo feitas em todos os ramos do serviço, a dos quadros do pessoal foi vivamente criticada em alguns jornaes, o que muito desgostou João Chrysostomo, que desde então mostrou grande desejo de largar a commissão que acceitara com a esperança de que fosse pouco duradoira.

Vendo depois que se tratava de annullar a concessão Peto, sem se conhecer o systema que o governo escolhe-

ria para a construcção e exploração do resto da linha, pediu a exoneração do cargo, a qual lhe foi concedida, ao mesmo tempo que era extinta a commissão nomeada em 1858 e da qual elle fazia parte, tendo esses diplomas, assim como o decreto que rescindia o contracto Peto a data de 6 junho.

A administração do caminho de ferro de Lisboa a Santarem foi n'esse dia confiada ao engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar, que pouco tempo a exerceu, porque d'ahi a poucos mezes essa parte da linha ferrea foi entregue a D. José Salamanca, com quem o governo contractou o seu prolongamento até á fronteira e até ao Porto.

Não se sabe ao certo quanto custou ao thesouro a parte do caminho de ferro que estava construida quando d'ella tomou posse o novo concessionario; mas de uma nota official consta que em estudos, pagamentos á Companhia Peninsular e aos empreiteiros inglezes, fiscalização de construcção, administração por conta do governo e outras despesas se gastaram 4:462 contos de reis.

A. O.



VIAGENS E TRANSPORTES

Festas e feira em Villa Franca de Xira

Nos dias 4 a 6 do corrente tem logar a importante feira annual em Villa Franca de Xira, realizando-se ao mesmo tempo brilhantes festas commemorativas da proclamação da Republica.

Haverá illuminações, fogos d'artificio, concertos musicaes e touradas, uma das quaes na noite de 6 e na qual tomam parte artistas de reputação.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, effectua n'esses dias um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as estações de Lisboa até Santarem e a de Villa Franca.

Na noite de 6 para 7, o comboio tramway que parte do Rocio para Villa Franca ás 22,36 é prolongado até Santarem para o regresso dos passageiros que tenham ido á tourada nocturna. A partida de Villa Franca é aos 10 minutos da madrugada, e a chegada a Santarem á 1-26.

O preço dos bilhetes, que são validos para todos os comboios que fazem serviço das tres classes, são os seguintes:

Rocio e Campolide, 1.^a cl., \$66; 2.^a, \$42; 3.^a, \$28; Braço de Prata, \$62, \$38 e \$26; Olivaes, \$58, \$34 e \$24; Sacavem, \$54, \$30 e \$22; Povoia, \$44, \$26 e \$18; Alverca, \$36, \$18 e \$14; Alhandra e Carregado, \$22, \$14 e \$10; Azambuja, \$40, \$30 e \$22; Reguengo e Sevil, \$60, \$50 e \$40; Sant'Anna, \$70, \$54 e \$42; Valle de Santarem, \$80, \$60 e \$44; Santarem, \$90, \$70 e \$50.

Dados os attractivos que offerecem a feira e as festas da famosa villa ribatejana, a modicidade dos preços do caminho de ferro, e ainda a circumstancia de, por causa da guerra europeia, não haver grandes festejos em Lisboa e n'outras terras pelo anniversario da proclamação da Republica, a concorrência a Villa Franca n'esses dias deve ser importantissima.

Bilhetes d'excursão para sociedades desportivas e companhias de artistas, de Lisboa para Hendaya ou de Irun para Lisboa.

Entra no proximo dia 11 em vigor a tarifa internacional n.º 206 de grande velocidade, da Companhia Portuguesa combinada com as companhias hespanholas de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina a Salamanca e do Norte de Hespanha, pela qual são estabelecidos bilhe-

tes collectivos simples de Lisboa para Hendaya ou de Irun para Lisboa para sociedades desportivas legalmente constituídas e companhias de espectaculos publicos, tanto de theatro como de circos ou de concertos.

Esta tarifa, cuja falta já se fazia sentir levando as companhias a lançar mão muitas vezes do regimen de concessões especiaes para attender ao grande numero de artistas, que para o exercicio da sua profissão se vêem forçados a longas viagens para as quaes a sua bolsa não comporta os preços ordinarios, vem preencher uma importante lacuna.

Os preços estabelecidos pela nossa tarifa e que são applicaveis a grupos do minimo de 10 individuos ou pagando como tal, são os seguintes:

Percorso portuguez — 1.^a classe 4\$89; 2.^a 3\$80 e 3.^a 2\$730.

De Fuentes d'Oñoro a Hendaya — Pesetas — 1.^a classe 41,05; 2.^a 31,10 e 3.^a 18,55.

De Irun a Villar Formoso — Pesetas — 1.^a classe 40,95; 2.^a 31,05 e 3.^a 18,05.

Como se vê são muito reduzidos, pelo que não faltarão occasiões para que os artistas e sociedades de sport d'elles se aproveitem.

Viagens de estudo ou de re reio para estudantes, professores e pessoal escolar

Ha muito que os caminhos de ferro portuguezes tem em vigor tarifas reduzidas para grupos de estudantes e seus professores; essas tarifas, porém, já bastante antiquadas, são deficientes para as exigencias da epocha em que estamos, reconhecido como está que o excursionismo é um dos melhores factores para o desenvolvimento da instrucção.

A nova tarifa n.º 2 de grande velocidade da Companhia Portuguesa, que distribuimos com o nosso ultimo numero, e que entra no proximo dia 15 em vigor, vem remediar em grande parte essas deficiencias, pois que sendo a rede d'aquella Companhia a maior do paiz e abrangendo a maior parte dos pontos mais apropriados a excursões de estudo, como Batalha, Leiria, Coimbra, Thomar, Santarem, etc., é certamente pelas suas linhas que maior numero de estudiosos tem de passar.

A nova tarifa que já muito se aproxima das que para

identico fim vigoram em paizes mais desenvolvidos do que o nosso, tanto pelo que respeita a preços como a condições, vae, sem duvida, ter um largo aproveitamento.

A tarifa actualmente em vigor e que pela nova vae ser revogada, apenas estabelecia preços em 3.^a classe para uma viagem de ida e volta entre duas estações. A nova tarifa 2 estabelece não só esses bilhetes e em condições mais vantajosas, como a dos grupos poderem ser formados ou só de estudantes, ou de estudantes e seus professores e empregados escolares conjunctamente; como bilhetes para excursões com paragens em transito, para visita a diversas localidades, em percursos minimos de 100 kilometros, ida e volta, com a redução de 50 % sobre a tarifa geral, e para grupos do minimo de 5 passageiros ou pagando como tal, e com validade por 15 dias; e ainda viagens em comboios espeziaes, aos preços de 0,6 centavos em 2.^a e 0,4 em 3.^a classe por passageiro e kilometro até o maximo de 200 kilometros, e de 0,4 centavos e 0,3 respectivamente por cada kilometro além dos 200, com as taxas minimas de 1\$00 por cada kilometro que o comboio tenha a percorrer; de 50\$00 por comboio simples de ida e 100\$00 de ida e volta. Para estes comboios são tambem permitidas paragens em transito, mediante a sobretaxa de 25\$00 por cada periodo indivisivel de 12 horas de demora.

Ainda outras disposições importantes encerra a tarifa cuja leitura e exame recommendam a todos os nossos leitores que por tal assumpto se interessem que, cremos bem, será a maioria.

Transporte de flôres e comestiveis em cestos e leite em bilhas ou potes

Uma tarifa que merece bem que sobre ella chamemos a attenção do publico é a tarifa especial n.º 28 de grande velocidade da Companhia Portugueza, que já distribuimos aos nossos leitores.

Esta tarifa que vem substituir a antiga L n.º 4 de grande velocidade, cujo aproveitamento era quasi insignificante, vem preencher lacunas importantes.

Os transportes de flôres e comestiveis, especialmente fructas e hortaliças, assim como do leite dos arrabaldes de Lisboa para a cidade, está cada vez tomando maior incremento, e para esses apresenta a nova tarifa importantes vantagens como os preços de assignatura mensal de cestos e das bilhas ou potes cheios e o regresso respectivo que são muito reduzidos. Para se apreciar d'essa modicidade de preços basta citar uns exemplos.

Assignatura para tres cestos, bilhas ou potes, pesando em cheios mais de 30 até 60 kilos entre Cintra e Lisboa 14\$41, incluindo as despesas de manutenção, guia, registo e os impostos de sello e assistencia.

Para um cesto, bilha ou pote com leite pesando até 30 kilos, entre quaesquer das estações das linhas de Leste até Villa Franca, de toda a linha de Cintra e da de Cascaes, e a de Lisboa-Rocio, custa a assignatura apenas 3\$61, incluindo como no caso antes citado, todas as despesas accessorias.

Estabelece tambem a tarifa condições muito vantajosas para os transportes em cestos, bilhas ou potes da propriedade dos assignantes.

Cremos bem que a nova tarifa ha de ser recebida com geral applauso e que o seu aproveitamento vae concorrer para o desenvolvimento da producção e commercio dos generos a cujos transportes attende.

Transporte de fructas, hortaliças, flôres cortadas, etc.

Foi recebida com geral applauso e já está tendo em bom aproveitamento, a 3.^a ampliação á tarifa especial n.º 2 de grande velocidade da Companhia da Beira Alta para o transporte de Batatas, flôres, fructas verdes, agua potavel, azeitonas com ou sem agua, hortaliças, legumes ver-

des, leite e tuberaç, que começou a vigorar no dia 1 do mez findo.

Esta tarifa, que distribuimos com o presente numero, cujos preços reduzidissimos incluem todas as despesas accessorias com excepção apenas dos direitos de guia, registo e impostos de sello e assistencia, é ligavel ás tarifas 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza, de que já por vezes nos temos occupado, e á n.º 19 da Companhia Nacional.

Apeadeiro de Contenças

Desde o dia 25 do proximo passado acha-se aberto a todo o serviço de grande e pequena velocidade, sem restricções, o apeadeiro de Contenças, situado na linha da Beira Alta e que anteriormente fazia serviço restricto.



Viagens caseiras

II

Ainda Vidago. — O progresso e a rotina. — Um hotel que fecha antes do tempo. — Outros hotéis e outras aguas. As Caldas d'Aregos. — A linha de Bragança. — A cidade. — Uma cozinha modelo.

A permanencia no Palace-Hotel de Vidago faz-nos pensar em quanto póde a rotina e o que é de difficil, especialmente no nosso paiz, introduzir costumes novos, mesmo quando estes representam uma commodidade, e o meio em que se pretende vinculá-los é uma sociedade culta como a que frequenta este hotel.

A empresa, ao construí-lo, quiz acabar com o uso da campainha electrica no corredor, tocada pelos hospedes, por meio de um botão em cada quarto, e adoptou o costume americano de substituir, nos quartos, esse botão por um aparelho telephonico.

E' pois, facillimo, quando o hospede precisa do serviço do creado, dizê-lo ao telephone, e da central immediatamente dão as ordens. E' muito mais pratico e rapido do que chamar a creada ou o creado, pedir o que se quer e esperar que ella ou elle volte.

Pois com a nossa gente, não ha meio de lhes fazer perceber esta commodidade; todos se queixam da falta do botão electrico e todos batem palminhas á porta do quarto quando querem chamar os serventes. Foi um progresso de caranguejo.

Pela manhã chegam a ouvir-se tres e quatro pessoas, a um tempo, a bater palmas, no corredor. Até parece que a orchestra acabou de tocar alli uma symphonia de Bethoven!

Por parte do hotel tambem ha uma rotina que não ficará sem registo:

O hotel fecha em 30 de setembro, quer faça bom ou mau tempo, quer haja poucos ou muitos hospedes.

Ora, quando se prolonga o tempo estival, como este anno, muitas familias ha que só vão estar alli uns dias depois de meados de setembro, e n'esse caso, tem que se ir embora, forçadamente no fim do mez.

Seria facil, como se pratica em toda a parte, ir reduzindo o serviço, conforme a diminuição da concorrência, deixando apenas uma metade do edificio em funcções, metade do pessoal de quartos, de mesa e de cozinha e assim permittir a conservação dos hospedes até meados de outubro.

O que vale é que durante esse mez fica aberto o hotel Avenida, em frente da estação e proximo das aguas, para onde passam os hospedes do Palace que querem continuar, por uns dias mais o seu tratamento.

E' um estabelecimento este, muito mais modesto, mas onde se está comodamente, graças ao conforto dos seus quartos, á boa cozinha e aos cuidados de que o proprietario rodeia os seus hospedes.

Outro hotel, classe intermedia mas com todas as condições modernas, estará construido d'aqui a dois annos,

uns 500 metros mais ao sul, no sítio das aguas Salus, pertencente á empresa d'estas aguas, que já tem alli um pequeno paraíso de verdura em volta das nascentes, onde se passam bem algumas horas, pela tarde.

A agua é equiparavel nas suas dosagens mineralogicas á da fonte Vidago, e as novas installações para ser tomada foram bem preparadas, indo o doente até propriamente á nascente tomá-la ao sahir da rocha.

A empresa põe á disposição do publico um automovel em que de Vidago se vae á fonte e se volta pelos modicos 40 reis, e asseguram-nos que este serviço será, no proximo anno, não só mantido mas ampliado, adoptando um auto-omnibus que leve 12 ou mais passageiros de cada vez, o que bem preciso é porque a affluencia de aquistas já é consideravel.

Vidago será pois, n'um futuro proximo, uma estação d'aguas das mais modernas e frequentadas da Peninsula, e virá, mesmo a constituir, no verão, um centro de turismo dos principaes do paiz.

Terminadas as nossas notas sobre este ponto, visitemos outra estação thermal que não conheciamos e de que ainda não fallámos aqui.

Fica ella na pequena aldeia de Aregos, na margem esquerda do Douro, um pouco antes da Regoa.

Fomos encontrar alli um estabelecimento moderno, com todas as installações hydrotherapicas para a applicação das excellentes aguas sulphuricas que alli brotam, e um hotel novo, vasto, fresco; sem aspirações, mas com todo o conforto, illuminação electrica, sala de festas, cinematographo, grande e bello parque, etc.

Vae-se lá da estação do caminho de ferro, por um caminho sobre areia, atravessando-se o rio na barca de passagem.

Pena é que o Estado não tenha cuidado de fazer construir aquelle pequeno troço de estrada, que bem o merece a importante estação thermal de Aregos.

Retrocedamos agora pela linha do Douro, para tomar, em Tua, a linha da Companhia Nacional que nos traz a Bragança.

Já duas vezes nos occupámos aqui d'esta linha: quando ella abriu á exploração até Mirandella em 1887, e em 1906, até Bragança.

Mais uma vez admirámos as interessantes e importantes obras d'arte a que obrigen o traçado do primeiro troço d'esta linha, desde Tua até Abreiro, mas d'esta vez temos que reconhecer tambem que a influencia do caminho de ferro vae promovendo o desenvolvimento das povoações que elle serve. Há novas installações de armazens e fabricas, junto das estações; algumas das quaes já são servidas por boas estradas para povoações distantes.

Bragança, terminus da linha, é uma cidade de 6.000 habitantes, pelo censo de 1911, numero hoje dizimado pela emigração dos ultimos annos.

As suas ruas são desanimadas, por falta de movimento, mas são largas e extremamente limpas.

Como curiosidades a visitar, apenas o velho castello, do qual se gosa um larguissimo panorama. Permite n'elle a entrada, facilmente, o official de inspecção, que nos faz acompanhar por um soldado.

Sobre alojamento disseram-nos um amigo, em carta:

«Ha o hotel Virginia, muito regular, para Tras-os-Montes, e outro, tambem recommendavel, o Commercial, cuja mesa é superior. Tenho lá comido alinços como em parte alguma da provincia».

Com tal recommendação preferimos o Commercial e é de justiça agradecer aqui a indicação, perfeitamente verdadeira.

Vamos mesmo mais longe: tudo que nos servem é tão bem cozinhado, que se pôde dizer que, n'esta especialidade, é o nosso melhor hotel da provincia.

Se Armand Silvestre immortalizou, n'uma quadra que o dono do hotel Pintat, de Saint Sauveur poz na taboleta,

a bella mesa d'este hotel, como aqui o dissemos em 1904, pagina 103, com razão um hospede d'este hotel de Bragança deixou agora á amavel hospedeira a quadra que aqui copiamos:

Se um jantar no Commercial
Dona Francisca preparasse,
E tola a Europa convidasse...
Fazia a paz universal.

No proximo artigo fallaremos de uma excursão, a mais difficil e uma das mais incommodas que se pôdem fazer no nosso paiz.



Carreiras de Automoveis

Funciona já com toda a regularidade a carreira de automoveis entre Vizeu e Regoa, passando por S. Pedro do Sul e Castro Daire.

Faz o serviço um magnifico auto de 27 logares, podendo transportar 600 kilos de bagagem.

Esta carreira não só veio trazer vantagens ás ligações da capital da Beira Alta com as linhas do Douro e Valle do Corgo, como representa um grande melhoramento para Lamego e Castro Daire, que assim vêem diminuidas as suas grandes distancias por caminho de ferro.

Os preços são convidativos: da Regoa para Lamego, 520 reis, 100 reis mais que na diligencia, e de Vizeu a Castro Daire 1\$220.

A partida da Regoa é ás 12,30 e a chegada a Vizeu ás 6 horas da tarde; em sentido inverso obriga a pernoitar em Castro Daire, sendo a partida de Vizeu ás 6,30 da tarde e a chegada no dia seguinte á Regoa ás 11,30 da manhã.

Tambem funciona com o melhor exito a carreira de Villa Franca das Naves para Pinhel e Figueira de Castello Rodrigo, ultimamente inaugurada, e tanto esta como aquella, são ligações rapidas entre as provincias da Beira e Tras-os-Montes.

A carreira Villa Franca das Naves-Figueira de Castello Rodrigo, já presta grandes serviços ao transito de passageiros da linha da Beira Alta para o Douro e vice-versa.

Póde fazer-se a viagem partindo de Villa Franca ás 2,50 da tarde, para estar em Figueira ás 6, pernoitando alli os passageiros, onde ha dois hoteis razoaveis, partindo no dia seguinte ás 9 da manhã, na diligencia para Barca d'Alva, que chega alli a horas de se tomar o comboio correio do Douro.

Em sentido inverso parte-se de Barca d'Alva á chegada do comboio correio, pernoitando-se tambem em Figueira, seguindo-se no dia seguinte para Villa Franca, onde se chega a horas de tomar os comboios para a Guarda, Villar Formoso e Beira Baixa.

E' de crer que dentro em breve, dado o bom resultado d'esta carreira, o serviço de automoveis se prolongue a Barca d'Alva.



Caminho de ferro aereo de 120 kilometros

Vae começar-se em breve a construcção de um caminho de ferro aereo, que ligará o celebre valle de Cachemira ás planicies do Punjab, na India. Terá 120 kilometros de extensão, sendo portanto a linha ferrea aerea mais extensa do mundo, não tendo a linha d'este genero, existente na Argentina, mais de 26 kilometros.

A linha aerea da India custará cerca de um milhão e quinhentos mil escudos, e funcionará por meio de electricidade obtida pela força hydraulica.

Dividir-se-ha em secções de cerca de oitocentos metros, com os cabos sustidos por pilares de varias alturas, alguns de trinta metros.



Companhia Portuguesa. — Estão quasi concluidas as obras de ampliação da estação da Granja, ficando esta estação com optimas condições de commodidade não só para passageiros como para habitação de pessoal. Exteriormente é do typo das novas estações das Mercês e Lamasosa.

Minho e Douro. — Está quasi concluida a terraplenagem do prolongamento da linha da Regoa a Chaves, entre Vidago e Moure.

Nos restantes 7 kilometros de Moure a Chaves vão em breve ser iniciados os trabalhos, parece que por administração directa.

— Tambem na linha de Miranda vão adeantados os trabalhos de terraplenagem, devendo o primeiro troço em construcção estar concluido antes do fim do anno.

— Parece que será inaugurado no proximo mez de novembro o troço do caminho de ferro de Lapella a Monção.

Valle do Vouga. — A partir de 11 de outubro são restabelecidos os comboios 7 e 12 entre Albergaria e Aveiro, para facilitar as relações regionaes com a sede da comarca e do districto.

O G. n.º 7 sahirá de Albergaria ás 6,20, chegando a Aveiro ás 8,10, a tempo de dar correspondencia ao n.º 18 da Companhia Portuguesa.

O n.º 12 parte de Aveiro ás 18,50 depois da passagem do n.º 3 da Companhia Portuguesa e chega a Albergaria ás 20,40.

Penafiel a Entre-os-Rios. — Prosegue com a maior actividade a construcção d'este caminho de ferro, que como se sabe é sobre o leito da respectiva estrada, e pertence á Companhia de Penafiel à Lixa.



Hespanha

Constituiu-se em Barcelona uma Sociedade anonyma com o titulo de «Caminhos de ferro secundarios do Sul de Hespanha», cujo fim é construir e explorar, por si ou por meio de arrendamento, caminhos de ferro secundarios com garantia de juro do Estado, e, especialmente, o acabamento do de Jumilla a Cieza, cuja concessão possui, e a exploração que arrendou á Companhia dos caminhos de ferro economicos de Villena a Alcoy e Yecla.

O capital social é de 1.563.000 pesetas, representado por 3.130 acções de 500 pesetas cada.

O Banco Castella estimulado pelos satisfactorios resultados do tramway por elle explorado nas Canarias, no porto de Las Palmas, vae agora emprender uma analoga empresa, para cujo fim sollicitou a concessão de um tramway electrico entre Madrid e o Escorial, pontos entre os quaes existe um importantissimo trafego de passageiros.

Inaugurou-se a tracção electrica no tremvia urbano de Vigo, cujo serviço publico começou em 10 de agosto ultimo.

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 642)

Material circulante.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1913..... 5:964.612\$19
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1912..... 5:278.248\$95,4

Diferença para mais em 1913..... 686.363\$23,6

A debito:

Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Extraordinarias» n'este anno..... 572.638\$91,4

Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» n'este anno..... 53.263\$23,6

Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» em exercicios anteriores a 1913..... 100.184\$26,4

726.086\$43,4

Baixa do inventario de material circulante demolido e inutilizado..... 39.723\$19,8

Diferença indicada..... 686.363\$23,6

Mobilia, Utensilios e Ferramenta.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1913..... 1:052.090\$21

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912..... 981.369\$03

Diferença para mais em 1913..... 70.721\$18

A debito:

Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramenta pelas «Despesas Extraordinarias» n'este anno..... 34.565\$28,4

Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramenta pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» n'este anno..... 742\$19,4

Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramenta pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» em exercicios anteriores a 1913..... 55.341\$82,8

Arredondando por nova moeda..... 500,3

90.649\$30,9

A credito:

Baixa no inventario de artigos inutilizados..... 19.928\$12,9

Diferença indicada..... 70.721\$18

Despesas Extraordinarias.

As despesas extraordinarias n'este exercicio elevaram-se á somma de Escudos 862.628\$30,9, cujo detalhe é o seguinte (mapa n.º 23 até 23-C):

Novas Construcções e Trabalhos Complementares..... 255.424\$11,4

Material Circulante..... 572.638\$91,4

Mobilia, Utensilios e Ferramenta..... 34.565\$28,4

Somma — Escudos..... 862.628\$30,9

Para fazer face a esta somma:

a) Liquidámos pela conta de «Ganhos e Perdas»..... 562.628\$30,9

b) Ficou para ser amortizado pelos exercicios futuros — Escudos..... 300.000\$00

Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1913..... 6:646.405\$75

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1912..... 5:835.848\$74,9

Diferença para mais em 1913..... 810.557\$00,4

A credito:

Amortização de parte das «Despesas Extraordinarias» feitas n'este anno, a saber:

Novas Construcções e Trabalhos Complementares..... 255.424\$11,4

Material Circulante (parte)..... 272.638\$91,4

Mobilia, Utensilios e Ferramenta..... 34.565\$28,4

562.628\$30,9

Credito por augmento d'inventario, indevidamente liquidados pelas «Despesas Ordinarias da Exploração», a saber:

Material Circulante..... 153.447\$32

Mobilia, Utensilios e Ferramenta..... 94.481\$17,9

247.928\$69,9

Somma — Escudos..... 810.557\$00,8

A debito:

Arredondamento por nova moeda..... 500,7

Diferença indicada..... 810.557\$00,4

(Continua)

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção da linha d'Evora a Reguengos

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 23 de Outubro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metallico, com 18^m.0 entre as alvenarias, para a ponte sobre a ribeira do Xarrema, da secção de Evora a Reguengos da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 2.500\$00 e o deposito provisorio que pôde ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 21 do referido mez, é de 62\$55.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na sede da secção em Evora e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Construção do ramal de Portimão a Lagos

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 3 de Novembro proximo, pelas 13 horas, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metallico, viz, com 20, 50 entre eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira da Torre no ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 2.700\$00 e o deposito provisorio, que pôde ser effectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 2 do referido mez, é de 67\$50.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Linha do Sado

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 12 de Novembro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada do fornecimento e montagem de um tramo metallico do taboleiro inferior, com 17^m.0, entre eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira de S. Martinho; e reforçamento e montagem de um tramo para o vão de 15^m.0, já existente em armazem, a collocar sobre a valla de S. Martinho, da 1.ª Secção de construção de Setubal-Mar a Alcacer, na linha do Sado.

A base de licitação, é de 2.800\$00 e o deposito provisorio que pôde ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 11 do referido mez, é de 70\$00.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 8 de Outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Caetano Candido da Cunha & Sobrinhos Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa (Caes dos Soldados), e em virtude do Art. 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 8 de Agosto de 1914, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, po tanto, os consignatarios das remessas indicadas na relação junta e d'outros que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 7 do referido mez d'Outubro inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 3.782 de Montemor a Figueira da Foz, 1 vagão com palha com 12.650 kilos a José Costa Monteiro; 42.397 de Porto Campanhã a Lisboa R., 1 caixa com cartonagem com 35 kilos a Tavares Ferreira; 46.995 de Paialvo a Lisboa R., 6 vagões com artigos de cama com 200 kilos ao Depósito Geral do Material; 35.985 de Estarreja a Alcantara Terra, 30 caixas com vidro com 2.422 kilos a Antonio Braz; 36.101 de Estarreja a Alcantara Terra, 28 caixas com vidro com 2.244 kilos a Antonio Braz; 1.512 de Alcaide a Covilhã, 1 vagão com lenha com 10.000 kilos a José Francisco Gaspar; 7.977 de Elvas a Lisboa R., 1 fardo de tecidos com 9 kilos a Manuel Dias de Sousa; 1.841 de Vendas Novas a Porto Campanhã, 34 vagões com camas e 1 mala com roupa com 163 kilos a José Jeronymo Castro; 82.988 de Coimbra a Lisboa P., 1 mala com roupa com 50 kilos ao Dr. Francisco Martins; 2.911 de Central Ribeira Velha a Elvas, 1 vagão com sacos vazios com 76 kilos a Antonio Caldeira.

Fornecimento de um lote de madeiras nacionaes para construção

Deposito provisorio..... 380\$00

No dia 12 de Outubro proximo pelas 14 horas na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de um lote de madeiras nacionaes para construção, conforme o caderno de encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde na Repartição Central de Vias e Obras em Santa Apolonia. As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de madeiras da tarefa n.º 132» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, um lote de madeiras nacionaes pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Vias 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 concederá passes aos fornecedores.

Fornecimento de um lote de madeiras estrangeiras para construções

Deposito provisorio..... 100\$00

No dia 12 de Outubro proximo pelas 14 horas na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de um lote de madeiras de casquinha para construção conforme o caderno de encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias uteis das 10 ás 16 horas na Repartição Central de Vias e Obras em Santa Apolonia.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de madeira da tarefa n.º 153» e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, um lote de madeiras de casquinha pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Vias 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 concederá passes aos fornecedores.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1914

274 obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa».

26 titulos de 5 obrigações:

N.º	46	264	282	338	676	677
1.673	1.972	2.091	2.301	2.483	2.543	2.848
3.645	4.567	5.012	5.015	5.039	5.642	6.108
7.437	7.617	8.018	8.494	8.574	8.591	

444 titulos de 1 obrigação:

N.º	9.515	10.158	10.166 a	10.170	10.377	10.509
10.637	11.601 a	11.603	12.332	13.374	13.497	14.288
14.289	14.349	14.639	15.685	15.733	16.080	17.017
17.337	18.054	18.388 a	18.390	19.003	19.035	19.100
19.315	19.555	19.909	20.055	20.078	20.079	20.897 a
20.899	22.666	22.173 a	22.177	22.787	22.809	22.858
23.495	24.002	24.113	24.445	25.042	25.053	25.369
26.358	26.677	26.846	26.951	26.956	27.209	27.867
28.385	28.620	28.961	30.953	31.184	31.353	31.355

31.357 a 31.361	32.980	33.424	33.783	34.166	34.692
34.693	35.494	35.821	35.898	35.899	37.104
39.732	39.733	40.013	40.438	41.562	42.221
42.554	42.581	42.881	43.020	44.219	44.405
45.541	45.578	45.610	45.861	46.360	47.013
47.217	47.295	47.416	47.419	47.829	47.854
49.578	49.936	50.956	51.535	51.536	52.025
53.599	53.734	53.974	54.083	55.021	55.146
55.820	55.821	56.471	56.493	56.739	56.823
57.098	58.357	58.444	58.415	58.778	57.096 a

Estas obrigações têm todas o coupon n.º 38 e seguintes e o n.º 10 complementar e seguintes.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — Sociedade anónima de responsabilidade limitada. — Para discussão das contas e do relatório e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os S. s. Accionistas a reunir no dia 11 de Novembro às 12 horas do dia, na casa da Companhia Rua do Belomonte n.º 49.

Porto, 24 de Setembro de 1914. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, O Vice Presidente da Assembleia Geral, Antonio d'A. Serpa Pinto.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Setembro de 1914.

Conforme dissemos em um dos nossos últimos Boletins, está em vigor o alargamento da circulação fiduciária, que terá por objectivo alargar na crise que vamos atravessando, as transacções do Banco de Portugal, concedendo todas as facilidades aos restantes Bancos da praça, no attinente a supportar a situação dolorosa do mercado, auxiliando o commercio nas suas já reunidas operações.

Sendo certo que os valores dos diversos Bancos e Companhias estão actualmente inutilizados, em resultado não só da moeda que todos os governos europeus concederam, como também da dos respectivos fundos de reserva serem na sua maioria valores do Estado, preciso se torna que o Banco de Portugal, na qualidade de Banco privilegiado, facilite a todo o commercio tudo que possa resultar o bom funcionamento de todos os elementos de actividade commercial na vida economica da nação.

Installou-se no dia 28 do corrente, a Junta Reguladora de Cambios, no intuito de normalizar, tanto quanto possível, a situação cambial.

Sendo a questão de cambio um assumpto transcendente, parece-nos que o funcionamento de uma Junta como a que está actualmente organizada, não é sufficiente para resolver a regularização do agio.

Diversas crises economicas e financeiras temos atravessado, sem que na maioria dos casos vejamos solucionado tão importante assumpto, desejando, porém, que a Junta, cheia de bom criterio

e patriotismo adopte providencias em harmonia do decreto do Governo, que certamente fornecerá à Junta os recursos de ouro necessários para fazer face ás legítimas exigencias do commercio.

Aguardemos quaes as resoluções tomadas e na devida oportunidade diremos o que se nos offerecer sobre o assumpto.

O Diario publicou em 29 um decreto autorizando o Governo a realizar provisoriamente, por intermedio da divida fluctuante interna, os empréstimos a que se referem as leis de 22 de fevereiro de 1913 e n.ºs 252 e 256 de 18 e 22 de julho de 1914, na somma de 4.500.000\$, até que possam effectuar-se definitivamente as alludidas operações.

São abertos no ministerio das Finanças os seguintes creditos espciaes:

De 1.000.000\$, a favor do ministerio do Fomento, importancia do empréstimo autorizado pela lei de 22 de fevereiro de 1913, para conclusão da rede de estradas, a incluir no orçamento da despesa extraordinária do mesmo ministerio para 1914-1915, onde deverá constituir o artigo 84.º do capitulo 16.º, sob o titulo: Conclusão da rede de estradas de 1.º ordem, nos termos da lei de 22 de fevereiro de 1913;

De 2.000.000\$, a favor do ministerio das Colonias, importancia do empréstimo autorizado, pela lei n.º 252 de 18 de julho de 1914, para despesas urgentes e outras já realizadas pela provincia de Angola;

De 1.500.000\$, a favor do ministerio das Colonias, importancia do empréstimo a que se refere o artigo 3.º da lei n.º 256, de 22 de julho de 1914, como supprimento, nos termos do § unico do mesmo artigo, do empréstimo até 8.000.000\$, autorizado pelo artigo 2.º da mesma lei, destinado ás despesas do estudo e execução das obras necessarias ao fomento de Angola;

De 200.000\$, a favor do ministerio das Finanças, divida publica, importancia dos encargos do empréstimo de 2.000.000\$, a satisfazer pela provincia de S. Thomé;

De 150.000\$, a favor do ministerio das Finanças, divida publica, importancia dos encargos do empréstimo de 1.500.000\$, a que se refere o artigo 3.º da lei n.º 256 de 22 de julho de 1914.

A importancia dos encargos de juros e amortização á taxa de 5 por cento do empréstimo de 2.000.000\$, é fixada em 200.000\$ e as dos encargos do empréstimo de 1.500.000\$, em 150.000\$ ambos a contar de 1 de julho do corrente anno.

Bolsa. — Em conformidade com o solicitado pela Associação Commercial de Lisboa e Camara de Corretores, ao Sr. ministro do Fomento, a Bolsa de Fundos realça hoje vendendo-se apenas externas 1.ª serie a 67,570, e 3 % 1905 a 95,20.

Houve offerta de 3 % interno a 40,500, e comprador só a 39,570.

Cambios. — A Junta Reguladora de Cambios no primeiro dia que reuniu, fixou o cambio £/ Londres a 40 1/8 - 40 3/8; hontem a 40 - 30 1/2 - hoje a 40 1/8 - 39 3/8.

Paris, 0,570 - 0,573.

£ ouro houve comprador a 5,580, vendedor a 6,500.

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudo	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas	Rede geral	16 Setembro	1.073	4.619.101,500	1.073	5.002.812,500	-383.741,500	4.301,584	4.662,518	-357,564
	Vendas Novas	"	70	93.628,500	70	100.332,500	- 6.704,500	1.337,554	1.433,531	- 95,577
	Coimbra a Louza	"	29	22.462,500	29	24.021,500	- 1.559,500	774,555	828,531	-53,576
Sul e Sueste	20	"	681	1.445.101,572	681	1.413.950,514	+ 31.151,558	2.122,502	2.076,528	+ 45,574
Minho e Douro	20	Agosto	471	1.213.147,500	471	1.225.965,561	- 12.818,566	2.575,568	2.602,589	- 27,521
Beira Alta	26	"	253	315.962,500	253	368.810,516	- 22.908,516	1.367,520	1.457,574	- 90,554
Companhia Nacional	26	"	485	98.971,500	485	116.877,597	- 17.906,598	534,597	631,577	- 96,580
Valle do Vouga	31	"	173	90.432,513	97	46.529,596	+ 43.902,517	522,573	479,569	+ 43,504
Guimarães	30	Junho	56	65.472,520	56	65.585,515	- 112,595	1.169,514	1.171,516	- 2,502
Porto á Pova e Famalicão	31	Julho	64	91.641,572	64	88.550,599	+ 3.090,573	1.431,590	1.383,560	+ 48,530
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha	10	Setembro	3.681	101.487.216	3.681	105.049.911	- 3.562.695	27.570	28.538	- 968
Madrid-Zaragoza-Alicante	31	Agosto	3.664	83.384.310	3.664	86.454.441	- 1.070.101	23.303	23.595	- 292
Andaluzes	10	Setembro	1.083	20.185.055	1.083	19.532.953	+ 652.102	18.638	18.035	+ 603
Madrid-Cac.-P.e Oeste de Hesp	20	"	777	7.317.947	777	7.392.314	- 74.367	6.418	9.513	- 95
Lorca a Baza e Aguilas	19	"	468	2.531.801	468	3.099.330	- 567.529	15.070	18.448	- 3.378

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor português **LOANDA**. Sa-
hira a 7 de outubro.
Empresa Nacional de Navegação
R. do Comercio, 85.



Cabo Verde e Guiné

Vapor português **BOLAMA**.
Saíra a 14 de outubro.
Empresa Nacional de Navegação.
Ru. do Comercio, 85.



Cape Town, Mossel Bay, Algoa Bay e East London

Vapor inglês **CONSELLOR**.
Saíra a 5 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglês **AMAZON**. Sa-
hira a 13 de outubro.
Agentes, Rawes, & C.^a R. do Cor-
po Santo, 47, 1.^o



Pará e Manaus

Vapor inglês **ANSELME**. Sa-
hira a 5 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pa- cífico

Vapor inglês **ORCOMA**. Sa-
hira a 7 de outubro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a C.
do Sodré, 14, 1.^o



Port-said, Colombo Sin- gapura, Manila e India

Vapor hespa h **ALICANTE**.
Saíra a 7 de outubro.
Agentes, Henry Bunney & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Provi enc e Nova York, e mais cidades da Ame- rica da Norte

Vapor francês **BRITANNIA**.
Saíra a 10 de outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P.
Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **GELRIA**. Sa-
hira a 12 de outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglês **HERSCHEL**. Sa-
hira a 19 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Gra- cio-a, S. Jorge, Pico Fayal, Flores e Corvo

Vapor português **FUNCHAL**.
Saíra a 5 de outubro.
Agente, Germano S. Arnaud, C.
do Sodré, 84, 2.^o



Vigo, Dover e Amster- dam

Vapor hollandez **TUBANTIA**.
Saíra a 12 de outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.^o

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Lisboa-R
7 10	8 45	5 30	6 37
b 9 21	10	7 5	8 6
9 48	10 54	a 8 28	9 6
a 12 5	12 56	9 23	10 26
12 50	1 47	a 10 18	10 58
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	a 3 17	12 1
5 31	6 41	4 10	4 49
b 6 15	7 4	5 21	6 27
7 17	8 22	7 30	8 36
19	10 11	a 8 25	9 12
0 24	11 33	9 10	10 7
1	2 10	11 23	12 15

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	Lisboa-R
11 50	12 23	9 1	9 37
		1 43	2 13

Mais os de Cintra.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 18	6 55	8 1
8 0	9 18	7 39	8 45
9 10	10 18	b 8 50	9 41
a 10 9	10 31	a 9 14	9 50
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 27	12 3	a 11 5	11 47
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 15	12 51
3 40	4 48	12 15	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 20	6 15	3 50	4 56
5 40	6 48	5 20	6 26
b 6 15	7 10	a 6 4	6 40
a 6 40	7 21	6 30	7 36
7	8 8	7 15	8 21
a 8 30	9 6	8 20	9 26
8 35	9 43	9 25	10 31
10 5	11 13	10 30	11 35
11 35	12 43	12 5	1 11
12 50	1 58	a 1	1 42

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	Lisboa-R
7 25	8 25	5 42	7 5
1 25	2 47	8 25	9 46
5 5	6 7	3 4	4 30
b 5 41	7 4	b 7 1	8 7
10 36	11 56	8 9	9 24
12 47	2 5	b 11 30	12 25

Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	Lisboa-R
7 25	7 57	6 23	7 5
8 44	9 20	9 1	9 46
11 19	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	1 12	1 58
3 55	4 38	3 45	4 30
a 5 5	5 41	5 21	6 8
5 41	6 29	b 7 34	8 9
7 47	8 28	8 50	9 31
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 56	12 25

Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-R	Lisboa-R
7 35	7 45	6 40	6 51
9 10	9 21	9 25	9 33
		9 40	9 50

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-R	Lisboa-R
6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Lisboa-R
a 8 30	2 16	6 28	5 20
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 1	6 8	a 5 51	11 51
a 6 55	12 30	a 1 27	7 8
e 6 56	1 15	7 55	6 2
9 35	7 56		

Lisboa-R	Pampilhosa	Lisboa-R	Lisboa-R
a 1	4 3	a 3 30	7 8
Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R	Lisboa-R
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Lisboa-R
5 5	7 21	10 5	12 25

Entronc.	Alfarellos	Entronc.	Entronc.
3 22	9 44	2 35	8 6

Figueira	Coimbra	Figueira	Figueira
2	4 5	7 22	9 4
a 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	4 50	6 44
11 30	1 8	a 7 56	9 41
2 5	4 30	11 39	1 34
a 8 33	10 22		
11 30	12 42		

Coimbra	Louza	Coimbra	Coimbra
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14

Figueira	Alfarellos	Figueira	Figueira
7 40	8 14	3 35	4 36
		10 5	10 45

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	Lisboa-R
8 10	3 5	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35

Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	Lisboa-R
5 51	8 43	6 20	9 37

Porto	Aveiro	Porto	Porto
2 27	4 6	6 5	8 50
6 56	9 25	6 45	9 26

Porto	Ovar	Porto	Porto
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 54	8 21	9 58
12 46	2 53	3 35	5 9

Mais os de Aveiro

Porto	Espinho	Porto	Porto
8 38	9 30	11 25	12 24
12 13	1 11	2 7	3 9
5 21	6 15	6 50	7 47
9 50	10 43		

Lisboa-R	V. d'Ale.	Lisboa-R	Lisboa-R
9 10	6 55	7 42	8 10
a Mad.	9	8 10	5 20
a 4 35	9 43	a 11 25	d Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	1 22
8 5	7 50	5 53	5 5

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	Lisboa-R
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40	6 24	5 26
			5 5

PART. CHEG. PART. CHEG.

Entronc.	T. das Var.	Entronc.	Entronc.
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	Lisboa-R
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	3 40	5 26	
9 35	10 8	5 5	

Setil	Vendas Novas	Setil	Setil
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	Figueira
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17

Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	Pampilh.
10 50	5	1 58	9 25
a 4 8	9 8	a 10 48	3 18
11 15	5 34	11	6 47

Pampilh.	Guarda	Pampilh.	Pampilh.
5 30	2 7	4 32	10

Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	Pampilh.
12 34	4 21	8 35	11 10

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa	Lisboa
6 25	7	6	6 40
8 10	8 45	8	8 35
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 55	11
11 30	12 5	11 35	12 10
2 35	3 10	4 15	4 50
4 30	7 3	4 30	5 5
6 5	6 40	6 2	6 40
8	8 40	8 5	8 45
11 30	12 10	10 5	10 45
1 1	1 40		

Lisboa	Setubal	Lisboa	Lisboa
8 10	9 45	8 10	9 50
11 30	12 55	10 50	12 1
4 35	6 18	5 15	6 40
6 5	7 45	9	10 45

Lisboa	Aldegailega	Lisboa	Lisboa
9 10	10 45	8 10	9 50
11 30	1	4 50	6 40
6 5	7 47	12	1 50

Lisboa	Evora	Lisboa	Lisboa
9 10	1 6	9 30	1 50
8	12 35	12	6 40

Gadanh.	Montemor	Gadanh.	Gadanh.
11 52	12 20	10 15	10 44

Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	Lisboa
9 10	4 5	6 40	1 50

Lisboa	Mora	Lisboa	Lisboa
9 10	3 15	6 55	1 50

Lisboa	Beja	Lisboa	Lisboa
9 10	1 42	8 50	1 50

Lisboa	Moura	Lisboa	Lisboa
9 10	4 30	6 10	1 50

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisboa	Vila Real	Lisboa	Lisboa
8	9	5	6 40
Lisboa	Portimão	Lisboa	Lisboa
8	7 15	6 30	6 40
Faro	Portimão	Faro	Faro
5 30	9 20	6 20	9 41
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	Faro
9 55	12 25	8 15	10 45
4 15	6 50	2 30	5

Vila Real	Tunes	Vila Real	Vila Real
6 30	8 55	8	12 30
Tunes	Portimão	Tunes	Tunes
9 21	10 25	4 50	5 51

MINHO E DOURO

Porto	Nine	Porto	Porto
5 37	7 45	4 49	6 43

Porto	Braga	Porto	Porto
8 21	10 49	a 8 17	10 5
a 5 10	7 4	5 54	8 9

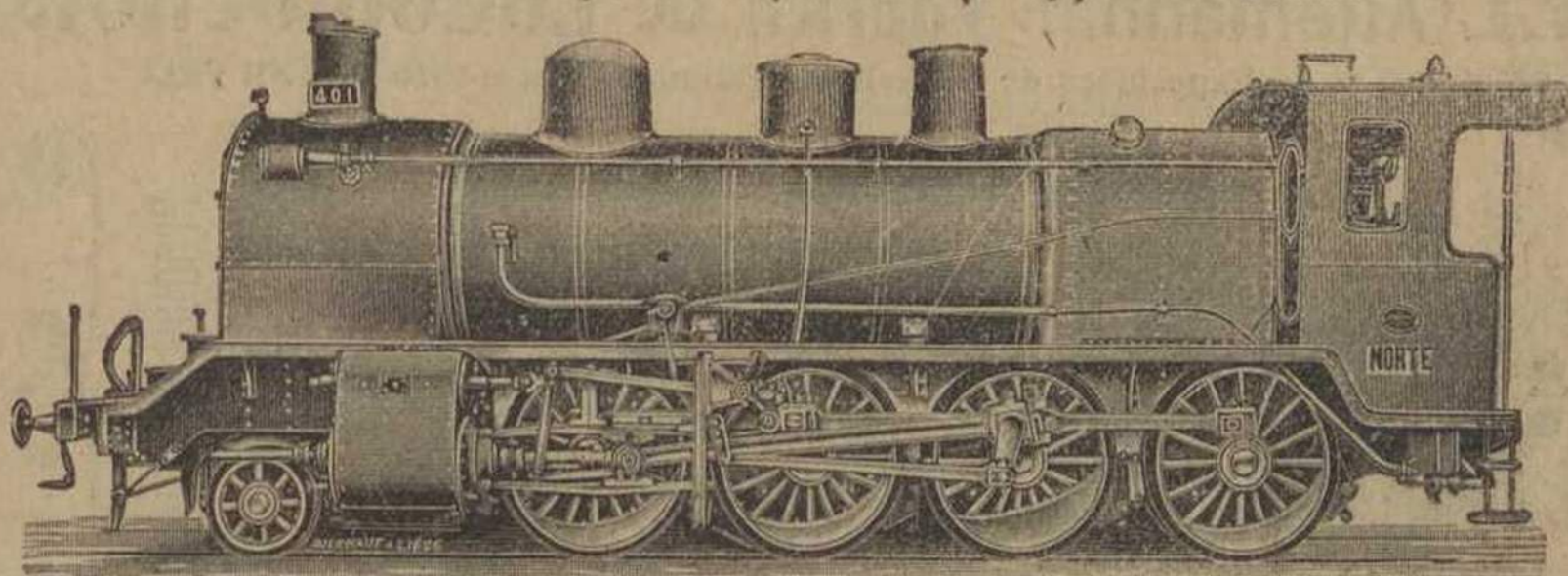
Porto	Vaiença	Porto	Porto
8 21	1 5	5 22	10 5
5 10	9 38	3 37	8 9

8 21	1 47	2 55	8 9
Vianna	Valença	Vianna	
5 30	8 18	5 22	7 30

SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT LÉONARD

LIÈGE (Belgica)

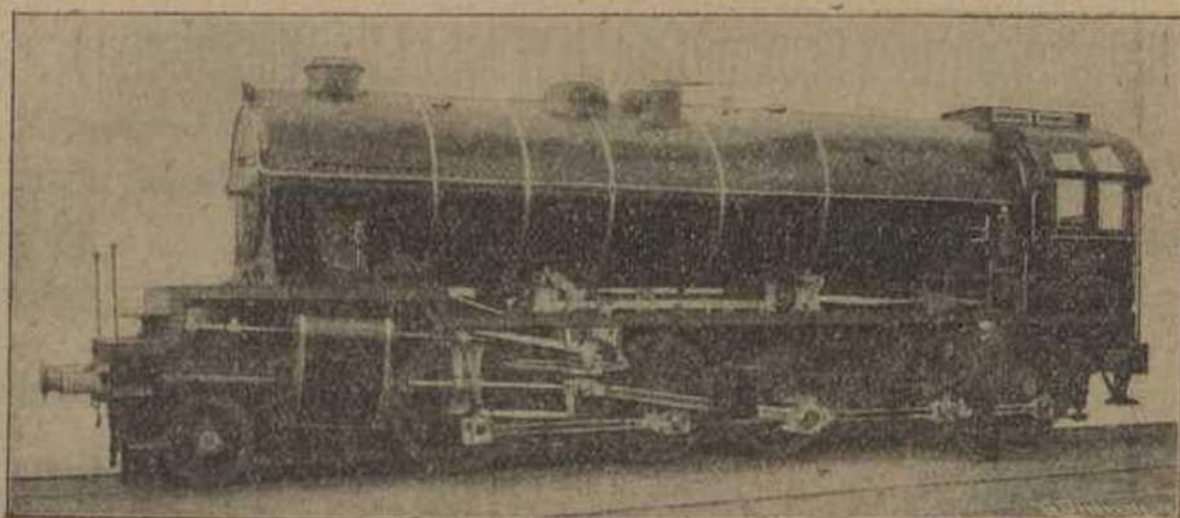
LOCOMOTIVAS para grandes linhas, para caminhos de ferro de via reduzida e tremvias
Locomotivas para serviço de fabricas e minas



Estudo de locomotivas correspondentes a quaesquer requisitos. Projectos completos para installação e construção de linhas ferreas.

Aviso. A Sociedade envia a quem o pedir um album contendo grande variedade de tipos de locomotivas construidas nas suas officinas, dando numerosas referencias acerca do seu funcionamento.

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE DE Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o Grand-Prix nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão 1906; Madrid, 1907; Buenos-Ayres, 1910; Bruxellas 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913.)

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie—PARIS.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

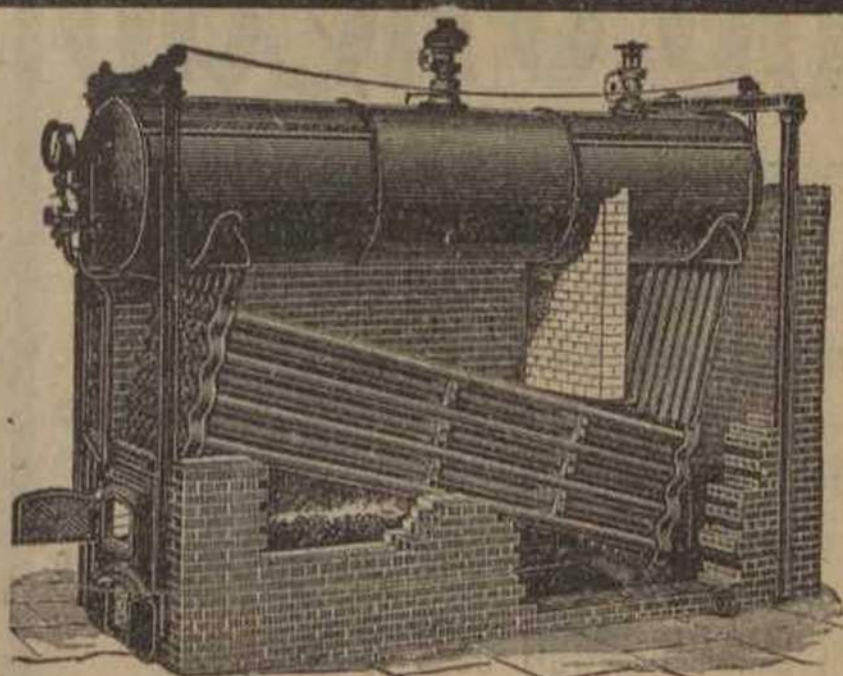
Material de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons para todas as vias

Representante Geral para Portugal:

João Maria Bravo — Lisboa



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua — Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 11.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS

Capital Social 2.400.000\$000 rs. efectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e rato, a premios reduzidos

Directores em Lisboa: LIMA MAYER & C., RUA DA PRATA, 58, 1.

EQUATEUR-ATLANTIQUE UNION-MARITIME

Companhias francezas de seguros

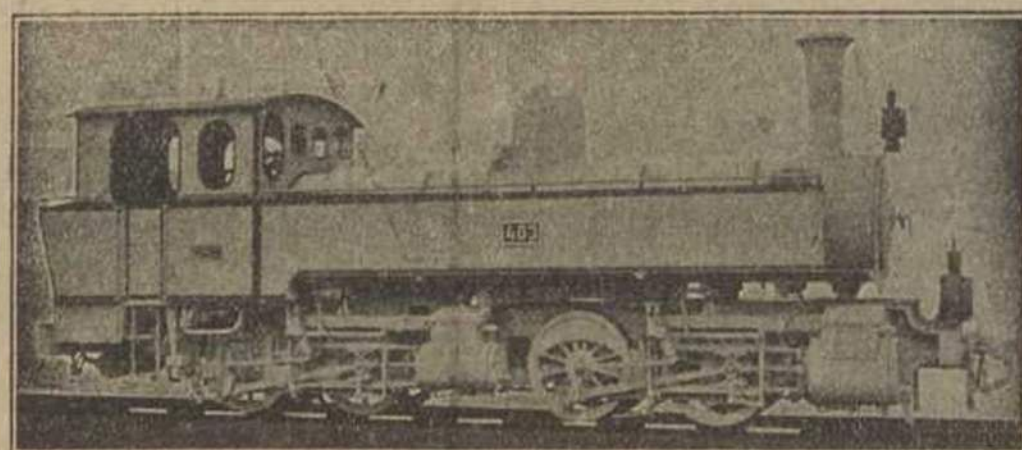
contra os riscos de transportes de qualquer natureza

HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Allemanha) Fabrica de LOCOMOTIVAS

FUNDADA EM 1810 ♦♦♦♦ Exposições de Bruxellas e Buenos-Aires — 1910 GRAND PRIX

Mais de 12.500 locomotivas
construidas



Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

Produção annual
mais de 1.000 locomotivas

LOCOMOTIVAS para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro economicos e tremvias

LOCOMOTIVAS pequenas para usos industriaes e empreiteiros

CALDEIRASE TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTES PARA LOCOMOTIVAS

Prensas para porcas (Systema KETTELLER) trabalkando sem desperdicios

HENSCHEL & SOHN — Abt. Heinrichsütte (Proximo de HATTINGEN, Westphalia)

Altos fornos — Fabricação de aço — Laminadores de todos os generos; folhas de ferro e de aço de todas as espessuras
lisas e estriadas — Fundição de ferro e aço, peças
forjadas de quaesque dimensões, forjas hydraulicas. Rodas e eixos para locomotivas, tenders e vagões

Agentes geraes: **HENRY BURNAY & C.^a** — LISBOA

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1878
Internacional de Londres, 1885
Universal de Paris, 1889

Gran-Prix:

Universal de Paris, 1900
FORA DE CONCURSO, Membro do Jury
Internacional de Milão, 1906

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15
Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VAZUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO DE ACÇÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

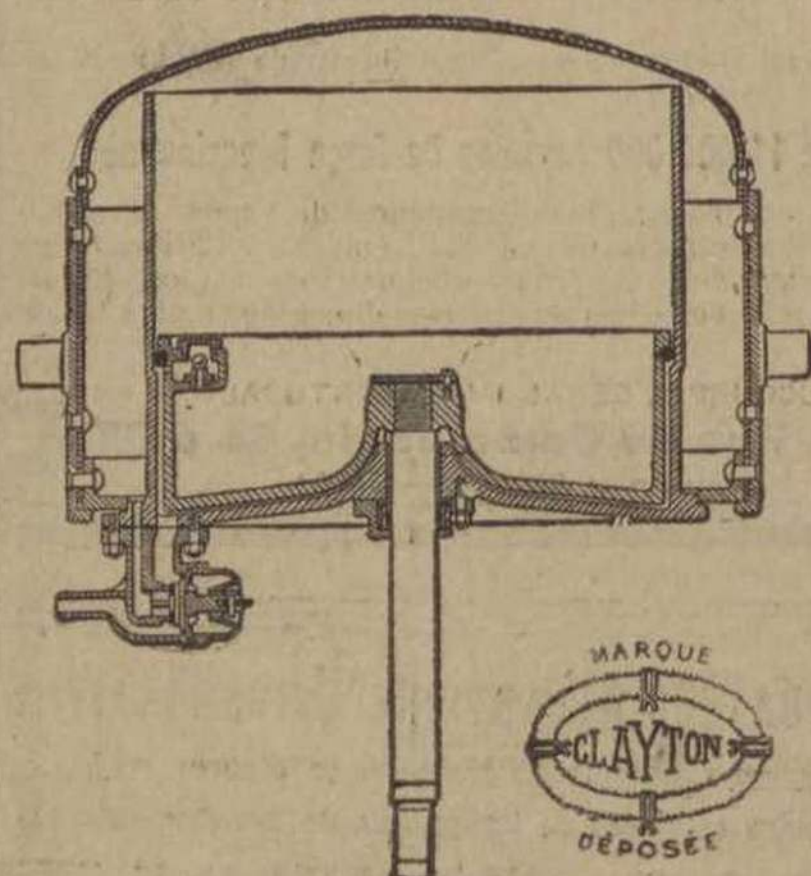
Signaes de alarme combinados com os freios

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que
teem adoptado este freio:

CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Caminhos de ferro do Minho e Douro
Caminhos de ferro do Sul e Sueste
Companhia da Beira Alta
Companhia de Guimarães
Companhia do Porto á Pova e Famalicão
Companhia Nacional
Companhia do Valle do Vouge.

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.



CONSTRUÇÃO SIMPLES

ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima, Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio—Lisboa

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca á fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Espanha

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 206 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 11 de Outubro de 1914

Bilhetes simples de Lisboa a Hendaye ou de Irun a Lisboa

PARA EXCURSÕES COLECTIVAS DE:

- a) — Sociedades desportivas legalmente constituídas;
 b) — Companhias de espectáculos publicos (actores, cantores, ginastas, bailarinas e comparsas) — Bandas de musica — Orfeons.

Minimo para a formação de cada grupo: — 10 passageiros ou pagando como tal

Via Pampilhosa—Villar Formoso

Percursos	Distancias kilometricas	Preço de cada bilhete			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
PORTUGAL		Escudos			
De Lisboa-Rocio a Fuentes de Oñoro ou de Villar Formoso a Lisboa-Rocio	C. P.	239	2,562	2,504	1,546
	B. A.	202	2,522	1,572	1,524
	Impostos.....	-	0,505	0,504	0,503
	Total.....	441	4,589	3,580	2,573
ESPAÑA		Pesetas			
De Fuentes de Oñoro-Villar Formoso a Hendaye.....	636	41,05	31,10	18,55	
De Irun a Fuentes de Oñoro-Villar Formoso.....	634	40,95	31,05	18,50	

Condições gerais

1.ª — Os portadores destes bilhetes poderão utilizar todos os comboios que levem carruagens da classe correspondente, com excepção dos comboios rapidos e de luxo de numero limitado de logares.

2.ª — Não se vendem bilhetes a meio preço. Para as creanças de 3 a 6 anos poderá no entanto optar-se entre os bilhetes desta tarifa e os bilhetes a meio preço da tarifa geral.

3.ª — E' facultada a mudança de classe quando houver logares disponiveis. A diferença de preço será cobrada separadamente por cada linha interessada e segundo as respectivas tarifas gerais.

4.ª — Os portadores destes bilhetes não teem direito a exigir quaisquer modificações nos comboios cuja composição normal as Companhias não são obrigadas a alterar para garantir a viagem dos grupos. No caso de falta de logares ou se considera anulada a concessão para a applicação da tarifa ou se considera válida para o primeiro comboio ordinario em que haja logares da classe respectiva.

Igualmente não poderão exigir comboios especiais neia lhes assiste o direito a reclamações de qualquer natureza por atrasos ou por falta de ligação nos entroncamentos.

5.º — Quando, por qualquer motivo, os portadores de bilhetes de 1.ª ou 2.ª classe tenham de passar para classe inferior, não teem direito a reembolso algum.

Os portadores de bilhetes de 2.ª ou 3.ª classe não poderão ocupar logares de classe superior quando porventura não haja logares da classe correspondente aos seus bilhetes, devendo, neste caso, seguir pelo comboio seguinte a não ser que queiram pagar a diferença para a classe superior havendo nesta logares disponiveis.

6.ª — Se depois de fornecidos os bilhetes se verificar que são indevidamente utilizados pelos seus portadores, serão estes considerados como passageiros sem bilhete. Além disso as Companhias reservam-se o direito de reclamar judicialmente perdas e danos á pessoa ou entidade que tenha solicitado a concessão dos bilhetes mal utilizados.

Condições especiais

Requisição. — O director do grupo solicitará por escrito ao Serviço Central da Companhia a que pertença a estação de partida, pelo menos cinco dias antes do indicado para inicio da viagem, a applicação desta tarifa. A este pedido juntará para cada viagem uma nota, em duplicado, na qual constarão os nomes, apelidos e as assinaturas dos individuos que constituam o grupo, logares que hão-de ocupar (os quais serão todos da mesma classe, procedencia e destino) estações de partida e de chegada e data em que deve iniciar-se a viagem. Um dos exemplares da nota, devidamente autenticado, será entregue ao peticionario que terá de apresental-o juntamente com os bilhetes sempre que isso lhe seja exigido pelos Agentes das Companhias, a fim de poder justificar o seu direito a disfructar os beneficios da presente tarifa. O outro exemplar será enviado á estação com as instruções para o fornecimento dos bilhetes e por ela será devolvido ao Serviço Central depois de regularizado o assunto.

Modificação da requisição. — As estações ficam autorisadas: 1.º — A tolerar que o numero de passageiros seja reduzido a 10 ou menos, desde que seja pago o minimo de 10 bilhetes, devendo inutilisar os que sejam fornecidos para completar este minimo. 2.º — A consentir que a concessão seja utilizada até oito dias depois do primitivamente fixado para inicio da viagem.

Fornecimento dos bilhetes. — A estação fornecerá um bilhete para cada passageiro, certificando-se de que são os proprios que figuram na requisição para o que poderá exigir a apresentação das correspondentes cedulas pessoais quando se trate de estrangeiros que as possuam ou a reprodução das assinaturas quando se trate de nacionais ou de estrangeiros que não possuam cedula pessoal.

Bagagens. — Os portadores destes bilhetes teem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagens registada além da que, segundo os regulamentos, podem transportar consigo na carruagem.

Os membros das sociedades desportivas e os musicos poderão transportar como bagagem os seus utensilios de desporte ou instrumentos contanto que o peso de cada volume não exceda 30 quilogramas.

As Companhias ficam isentas de qualquer responsabilidade pelas avarias que se produzam por falta ou insuficiencia de acondicionamento.

Os excedentes serão taxados pelas tarifas correspondentes, cobrando-se os portes no acto do despacho.

Observações importantes

1.ª — Muito embora os preços se achem indicados separadamente para cada um dos percursos portuguez e espanhol por causa das diferenças de cambio, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do pais em que o pagamento tiver logar. O pagamento efectuar-se-ha ao cambio corrente indicado por um aviso periodico afixado nas estações e que será revisto com intervalo nunca superior a quinze dias.

2.ª — A applicação desta tarifa fica, além disso, subordinada ás condições da tarifa geral de cada Companhia em tudo que não seja contrario ao acima estabelecido.

3.ª — Os que pretendam utilizar-se desta tarifa deverão sujeitar-se aos preços nela estabelecidos, pois que as Companhias não autorisam qualquer modificação quer nos preços, quer nas condições.

Lisboa, 11 de Setembro de 1914.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot



REPUBLICA PORTUGUESA

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo, combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugêses
e com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

AVISO AO PUBLICO

3.^a ampliação á Tarifa especial n.º 101 — Pequena velocidade

(Aprovado por despacho Ministerial de 20 de Junho de 1914)

A partir de 10 de Setembro de 1914 são aditadas as rubricas "arcos de madeira, madeira cortada para vasilhame e varas de castanho rachadas", á classificação de mercadorias da Tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Maio de 1911, ás quais corresponde aplicar todos os preços da 3.^a série da Tarifa.

Para estas mercadorias, bem como para a madeira em bruto ou serrada, é ampliada a mesma tarifa aos transportes entre Portimão e Valença, aos seguintes preços por tonelada:

De Portimão á estação abaixo indicada ou vice-versa.	Participes			TOTAL
	M. D.	C. P.	S. S.	
VALENÇA	\$65	1\$74,5	1\$36,5	3\$76

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 101 de pequena velocidade.

Porto, 6 de Julho de 1914.

O Engenheiro-Director,

F. Figueiredo e Silva.

D.-888

Exp. T. n.º 744



Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

1.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL N.º 9 DE PEQUENA VELOCIDADE

E

2.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL C. F. E. N.º 1 DE PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de ácidos azótico, clorídrico e sulfúrico
em vagões-reservatórios, pertencentes aos expedidores ou por eles
postos á disposição do caminho de ferro

Aprovado por despacho ministerial de 10 de Agosto de 1914

Desde 15 de Setembro de 1914, os ácidos acima mencionados poderão ser transportados em vagões-reservatórios pertencentes aos expedidores ou por eles postos á disposição do Caminho de Ferro, sujeitando-se, porem, o seu transporte aos preços e condições seguintes:

1.º — VAGÕES CARREGADOS: — Pelo peso líquido da carga, considerada a bonificação correspondente á utilização do material:

α) — Da estação de Campanhã-transmissão para a de Alfandega, sem reciprocidade, por tonelada \$30 centavos.

Neste preço estão incluídas as despesas accessórias de manutenção. A descarga é feita por gente, conta e risco do consignatário.

β) — Em quaisquer outros percursos applicar-se-ha a 3.ª série da tarifa especial n.º 9, de pequena velocidade, ou a 3.ª classe da tarifa geral, conforme for mais vantajoso para o público.

Para o cálculo do peso do carregamento serão adotadas as seguintes proporções:

Ácido azótico, nítrico ou agua-forte.....	1,332	cada litro
» clorídrico ou muriático.....	1,180	» »
» sulfúrico ou vitriolo.....	1,580	» »

A taxa, tanto do transporte como das evoluções e manobras, incidirá sobre o peso correspondente á capacidade total de cada reservatório, com o mínimo de 10:000 quilogramas ou pagando como tal. Os excedentes deste mínimo serão taxados por fracções indivisiveis de 100 quilogramas.

2.º — VAGÕES VASIOS — (Providos ou não de reservatório, destinados á condução dos ácidos).

Por veículo e quilómetro, incluindo as despesas accessórias, de
manutenção \$02

3.º ESTACIONAMENTO DOS VAGÕES NAS ESTAÇÕES:

α) — Vagões carregados: — taxas da tarifa de Despesas Accessórias, como se o material fôsse desta Administração.

β) — Vagões vazios: — \$10 centavos por vagão e período indivisivel de 24 horas.

A administração declina toda a responsabilidade pelas avarias que os vagões, a sua carga e os respectivos reservatórios sofram, qualquer que seja a sua causa.

Em tudo o que não seja contrario ao que se dispõe no presente aditamento, ficam em vigor, para estes transportes, as condições das tarifas especiais n.º 9 e C. F. E. n.º 1 de pequena velocidade, datadas, respectivamente, de 21 de Janeiro de 1904 e 25 de Fevereiro de 1909.

Porto, 6 de Julho de 1914.

O Engenheiro Director,
F. Figueiredo e Silva

D. N.º 887

Exp. T 580-667

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

GRANDE VELOCIDADE

3.^a Ampliação á tarifa especial interna n.º 2

Em applicação desde 1 de Setembro de 1914

PARA O TRANSPORTE DE

Agua potavel, azeitona (com ou sem agua) batatas, flores naturaes (cortadas)
fructas verdes, hortaliças, legumes verdes, leite e tuberas

De qualquer estação das linhas d'esta Companhia para as abaixo indicadas:

ESTAÇÕES	PREÇOS	
Remessas de detalhe		
a) Figueira da Foz-local.	TABELLA — A	
b) Figueira da Foz-T., Pampilhosa-T. e Guarda-T., com destino a Lisboa-Rocio, para entrega nos mercados ou nos domicilios.		
Remessas de wagon completo		
c) Figueira da Foz.	TABELLA — B	
Remessas de detalhe e wagon completo		
d) Guarda-local.		
e) Figueira da Foz-T., Pampilhosa-T. e Guarda-T., com destino a Lisboa-Mar (exportação), Santarem, Paialvo (Thomar), Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Leiria, Portalegre, Elvas, Castello Branco e Covilhã.		
f) Santa Comba-T., com destino a Vizeu.		

Observações importantes

I—Esta ampliação é ligavel ás tarifas especiaes n.º 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza e n.º 13 de grande velocidade da Companhia Nacional.

II—Ás remessas provenientes e destinadas de e para estações da Companhia Portugueza, circulando nas linhas d'aquella Companhia sob o regimen da sua tarifa especial n.º 24 de grande velocidade e que, em virtude da obrigação á **via mais curta**, tenham de passar em transito pelas linhas da Beira Alta, serão cobradas para esta Companhia as seguintes taxas que já comprehendem as despesas accessorias:

	Remessas de	
	Detalhe	wagon completo
De Pampilhosa a Guarda ou vice-versa	4\$82	4\$55

CONDIÇÕES

1.^a — Nos preços da presente ampliação estão compreendidas as despesas accessorias, sendo a carga e descarga das remessas de wagon completo feitas pelo expedidor e consignatario.

Não comprehendem guia, sello, etc. — \$09 por expedição.

2.^a — Esta ampliação só é applicavel ás remessas expedidas **em portes pagos á partida** e, salvo pedido em contrario, será applicada de officio a todas as remessas que sejam apresentadas a despacho nas presentes condições.

3.^a — Nas remessas de detalhe, cada volume deve ter marca bem distincta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatario, para evitar que se confunda com outros de natureza ou forma analogas.

As marcas e o endereço devem ser reproduzidos pelos remetentes nas respectivas notas de expedição.

4.^a — Para os destinos a que são applicaveis os preços da tabella B d'esta ampliação, admittem-se expedições de wagon completo, com a carga minima de cinco toneladas ou pagando como tal.

Retorno de taras

O regresso das taras vazias far-se-ha por pequena velocidade, para a estação expedidora da remessa em cheio, dentro do praso maximo de 15 dias contados da data da remessa em cheio. Para que as precedentes disposições surtam effeito é necessario:

a) que o retorno se faça de uma só vez para cada remessa em cheio;

b) que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em numero igual ou inferior;

c) que o remetente das taras em retorno apresente a carta de porte da remessa em cheio, para a compra dos competentes rotulos de retorno em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de \$02 cada um.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

Nas remessas destinadas ás estações das Companhias Portugueza e Nacional de Caminhos de Ferro a que são applicaveis, respectivamente, as tarifas especiaes n.º 24 e n.º 13 ambas de grande velocidade, deverão ter-se em vista as condições d'estas tarifas.

A presente annulla e substitue a 3.^a ampliação á tarifa especial n.º 2 de grande velocidade de 12 de Julho de 1913.

Lisboa, 24 d'Agosto de 1914.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Tabella A — Preços por tonelada (incluidas as despesas accessorias)

Kilometros			Remessas de detalhe	Kilometros			Remessas de detalhe
1	a	10	\$31	131	a	135	3\$96
11	"	15	\$46	136	"	140	4\$09
16	"	20	\$61	141	"	145	4\$22
21	"	25	\$76	146	"	150	4\$35
26	"	30	\$91	151	"	155	4\$48
31	"	35	1\$06	156	"	160	4\$62
36	"	40	1\$21	161	"	165	4\$75
41	"	45	1\$37	166	"	170	4\$88
46	"	50	1\$52	171	"	175	5\$01
51	"	55	1\$67	176	"	180	5\$15
56	"	60	1\$82	181	"	185	5\$28
61	"	65	1\$97	186	"	190	5\$41
66	"	70	2\$12	191	"	195	5\$54
71	"	75	2\$27	196	"	200	5\$67
76	"	80	2\$42	201	"	205	5\$78
81	"	85	2\$58	206	"	210	5\$89
86	"	90	2\$73	211	"	215	6\$00
91	"	95	2\$88	216	"	220	6\$11
96	"	100	3\$03	221	"	225	6\$22
101	"	105	3\$16	226	"	230	6\$33
106	"	110	3\$29	231	"	235	6\$44
111	"	115	3\$43	236	"	240	6\$55
116	"	120	3\$56	241	"	245	6\$66
121	"	125	3\$69	246	"	250	6\$77
126	"	130	3\$82	251	"	255	6\$88

Tabella B — Preços por tonelada (incluidas as despesas accessorias)

Kilometros	Remessas de		Kilometros	Remessas de	
	detalhe	wagon completo		detalhe	wagon completo
1 a 10	\$71	\$51	131 a 135	4\$36	4\$00
11 " 15	\$86	\$66	136 " 140	4\$49	4\$11
16 " 20	1\$01	\$81	141 " 145	4\$62	4\$22
21 " 25	1\$16	\$96	146 " 150	4\$75	4\$33
26 " 30	1\$31	1\$11	151 " 155	4\$88	4\$44
31 " 35	1\$46	1\$26	156 " 160	5\$02	4\$55
36 " 40	1\$61	1\$41	161 " 165	5\$15	4\$66
41 " 45	1\$77	1\$57	166 " 170	5\$28	4\$77
46 " 50	1\$92	1\$72	171 " 175	5\$41	4\$88
51 " 55	2\$07	1\$87	176 " 180	5\$55	4\$99
56 " 60	2\$22	2\$02	181 " 185	5\$68	5\$10
61 " 65	2\$37	2\$17	186 " 190	5\$81	5\$21
66 " 70	2\$52	2\$32	191 " 195	5\$94	5\$32
71 " 75	2\$67	2\$47	196 " 200	6\$07	5\$43
76 " 80	2\$82	2\$62	201 " 205	6\$18	5\$52
81 " 85	2\$98	2\$78	206 " 210	6\$29	5\$62
86 " 90	3\$13	2\$93	211 " 215	6\$40	5\$71
91 " 95	3\$28	3\$08	216 " 220	6\$51	5\$81
96 " 100	3\$43	3\$23	221 " 225	6\$62	5\$90
101 " 105	3\$56	3\$34	226 " 230	6\$73	6\$00
106 " 110	3\$69	3\$45	231 " 235	6\$84	6\$09
111 " 115	3\$83	3\$56	236 " 240	6\$95	6\$18
116 " 120	3\$96	3\$67	241 " 245	7\$06	6\$28
121 " 125	4\$09	3\$78	246 " 250	7\$17	6\$37
126 " 130	4\$22	3\$89	251 " 255	7\$28	6\$47