

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.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)

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

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

NUMERO 646

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Novembro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO\*

**Sul e Sueste** — Tarifa especial interna n.º 2 (G. V.): Toilette-camas.—15.ª ampliação á tarifa especial n.º 11 (P. V.).

**Minho e Douro** — Tarifa especial P. H n.º 11: Bilhetes simples do Porto a Hendaya ou de Irun ao Porto.

**Companhia Portugueza** — Aviso ao publico: Tarifa especial interna n.º 1 (G. V.) — Tarifa especial interna n.º 15 (P. V.) — Aviso ao publico: Transportes internacionaes.

**Beira-Alta** — 4.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 2 (G. V.).

resse local, complementares de aquellas. Foi assim que se chegou á desastrada situação a que teve de pôr termo a criação da rede dos caminhos de ferro do Estado. A adopção da via normal para muitas d'essas linhas secundarias facilitou esse desvirtuamento da sua função económica.

Alem d'isso permitia a lei as subvenções sob a forma de capital, o que deu lugar a escandalosas especulações de emissão de titulos e adjudicações phantasticas, até se esbanjar o capital assim obtido, sem se assegurar a construção das linhas.

Cita Picard o caso typico de figurar como entrada reservada para o concessionario a subvenção de 900:000 frs. dada por um departamento. As facilidades dadas por uma lei de 1867 ás sociedades anonymas desencadearam a agiotagem.

A situação agravou-se, pois, ao ponto de tornar necessaria a promulgação da lei de 11 de junho de 1880, que não só corrigiu os erros da legislação vigente, mas estabeleceu clausulas diversas para duas categorias distintas de linhas: as de interesse local propriamente ditas, em leito proprio e os tremvias que utilizassem na maior parte da sua extensão o leito das estradas.

Para as primeiras era facultado o seu estabelecimento pelos departamentos ou comunas impondo-se ás concessões um tipo de caderno d'encargos, e ficando o reconhecimento da utilidade publica ou classificação de cada linha e auctorização da sua construção dependentes de lei especial.

A subvenção do Estado revestia a forma de garantia de juro, podendo ser concedida quando o rendimento bruto fosse inferior á somma das despesas d'exploração e de 5 % do capital do primeiro estabelecimento engrossado pelos deficits durante certo periodo inicial, contanto que o departamento ou as comunas participassem do encargo.

O subsidio do Estado seria representado por 500 frs. por kilometro, mais um quarto da quantia precisa para elevar o rendimento bruto maximo a 10.000 frs. para a via normal e 8:000 frs. para a via estreita; com a limitação de 5 % para o juro do capital.

Os encargos annuaes eram limitados a 400:000 frs. por departamento.

As emissões de obrigações não podiam exceder a cifra do capital-acções, nem ser feitas antes de realizados e aplicados 4/5 d'este, salvo o caso de outras linhas já construidas pelo concessionario, que constituissem caução pelo seu rendimento. Quando o rendimento liquido excessasse 6 % do capital, metade do excesso seria repartido entre o Estado e as corporações administrativas que dessem a garantia até reembolso d'esta sem juros.

Aos prefeitos eram dadas largas attribuições relativas á execução dos projectos e á fiscalização.

Para os tremvias de tracção animal ou de vapor, assentes nos leitos das estradas em condições economicas de construção, estatua a lei clausulas especiaes. A concessão era feita pelo Estado, pelo departamento ou pelas comunas conforme a categoria da estrada utilizada. A

## SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes, — III — por J. Fernando de Sousa	337
A Guerra	339
Parte Oficial. — Ministerio do Fomento — Ministerio das Colonias	340
Um novo canal interoceânico no Nicarágua	341
A guerra e os caminhos de ferro	341
A Camara e os automóveis	341
Os caminhos de ferro em Portugal — XIV — por A. O.	342
Commodidades para passageiros	342
Linhos portuguezas. — Companhia Portugueza — Minho e Douro — Elevador da Biblioteca de Lisboa	343
Viagens e transportes	343
Viagens caseiras — V	344
Linhos extrangeiras. — Espanha — França — Itália — Japão	345
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (Continuação)	346
Arrematações	346
Parte financeira	347
Carteira dos accionistas	348
Boletim commercial e financeiro	348
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	349
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	349
Horário dos comboios	350

## Caminhos de ferro vicinaes

### III

Depois da suggestiva lição do estudo da organização dos caminhos de ferro vicinaes belga, a proximidade geographica leva-nos a examinar o que na matéria offerece de interessante a vizinha França, que, embora muito superior em area e população ficou muito á quem da Belgica no incremento dado á vicinalidade dos caminhos de ferro.

Nas condições em que o presente artigo é redigido, não me permitem as minhas fontes d'informação referir-me a providencias posteriores a 1907, se é que as ha.

Foi em 1865 que uma lei procurou definir os caminhos de ferro de interesse local, que os departamentos e as comunas eram auctorizados a construir ou a conceder, deixando-se-lhes plena liberdade de escolha do tipo de via. D'essa lei resultou a construção de 2.189 kilometros em exploração nos fins de 1880, sem fallar em 1.492 por construir ou em construção. E' pouco ao fim de 15 anos em tão vasto e rico paiz.

Na sua analyse d'essa lei, feita na sua colossal monographia *Les chemins de fer français*, aponta-lhe Picard dois defeitos principaes que determinaram a sua relativa inefficacia. Deu a lei de 1865 logar aos pedidos de concessão de terras que se soldavam através de varios departamentos para constituirem linhas concorrentes das da rede geral, em vez de serem caminhos de ferro de inte-

classificação e concessão tinham que ser feitas por decreto baseado em parecer do Conselho de Estado.

A subvenção do Estado, sob a forma de garantia de juro, seria de 500 frs. por kilometro, parte fixa, mais o necessário para elevar o rendimento bruto a 6.000 frs., o qual teria o limite de 6.500 frs., não podendo o juro do capital exceder 5 %. A tracção a vapor era condição indispensável d'essa garantia.

A lei de 1880 succederam-se varios decretos regulamentares, destinados a assegurar e esclarecer a sua applicação, por meio de typos de cadernos d'encargos, de regras sobre o modo de fixar a importancia da subvenção e a parte que incumbiria ao Estado, aos departamentos e ás comunas.

Graças a essa lei, em 31 de dezembro de 1891 havia em exploração 3.286 kilometros de linhas de interesse local e 1.382 de tremvias, e 1.037 das primeiras e 481 dos segundos em construcção ou concedidas, o que representava o total de 6.186 kilometros, dos quaes eram 2.931 de via estreita e 3.255 de via normal.

Em 1889, o rendimento kilometrico liquido era, em media, de 480 frs. apenas.

Em 1892, foi proposta a modificação da lei de 1880 no que respeita á forma e importancia do subsidio do Estado e corporações administrativas, á fixação do custo da construcção e das despesas d'exploração e á proporção entre as acções e obrigações.

Para a garantia fixava-se o juro de 3,75 % e o maximo de 0,75 % para a amortização, correspondente a um prazo de 48 annos, estabelecia-se um limite de 750 frs. (500 frs. nos tremvias) para a parte correspondente aos deficits da exploração. Prescrevia-se que o concessionario entrasse com certa parte do capital garantido, que em vez de representar um *forfait*, abaixo do qual se procurasse descer por economias nocivas na construcção, seria determinado pelas despesas reaes, com premios por economia.

As subvenções seriam contadas no rendimento necesario para assegurar os encargos das obrigações, com tanto que a emissão d'estas não excedesse  $\frac{2}{3}$  do capital necesario.

E' manifesta a superioridade da legislação belga sobre a economia da lei franceza, cuja evolução ulterior não posso n'este momento historiar, por não ter na occasião em que escrevo ao meu alcance documentação recente. Procurarei completar essa lacuna, limitando-me agora a alludir de passagem aos numerosos decretos regulamentares e circulares explicativas, typos de cadernos d'encargos, etc., que se succederam para esclarecer a lei de 1880; merecendo menção especial o decreto de 1 de março de 1901, que modifício o regulamento da policia de exploração de 1846 (de que foi traducção o nosso de 1868) tornando menos rígidos os seus preceitos sobre signalização, guarda de passagens de nível, collocação de contra-carris, etc.

O incremento que se pretendeu dar em França à vicinalidade dos caminhos de ferro, provocou o estudo da questão económica da sua utilidade, traduzida tanto quanto possível por numeros.

Não deixa de oferecer interesse a noticia resumida, que pedirei á conhecida obra de Humbert sobre os trabalhos de Considère e Colson destinados a esclarecê-la.

Defrontando com prejuizos, condena a construcção de linhas, cujo rendimento era declarado insuficiente.

Na sua monographia, distingue com razão aquelle engenheiro o rendimento liquido da exploração destinado á remuneração do capital, as economias que nos transportes realiza o publico pelo aproveitamento da linha, e as vantagens indirectas expressas em numeros que d'ella adveem tanto ao publico, como ao Estado e ás corporações administrativas e cuja somma representa manifestamente a utilidade económica da linha.

E se assim se não procedesse, tendo em conta apenas

o rendimento liquido da exploração para afferir a utilidade, chegava-se á absurda conclusão de que as estradas que só trazem encargos de construcção e conservação, nenhuma utilidade offerecem, originando apenas encargos.

Na determinação da primeira de aquellas parcellas teve com razão Considère em conta a influencia que o affluxo do trafego das linhas secundarias tem nas receitas das linhas de que são affluentes, distinguindo assim o rendimento proprio e o determinado por esse tributo.

Só com grosseira approximação pôde ser determinada essa parcella da utilidade económica, mórmente querendo-se formular conclusões genericas.

Pela analyse da estatística, admittiu Considère o percurso de 30 kilometros para os passageiros e 127 para as mercadorias vindas das linhas secundarias, decompondo-os pela seguinte forma:

	Passageiros	Mercadorias
Percorso na linha secundaria.....	11	20
» » principal.....	19	107
Tarifa media na linha secundaria.....	5,37	8
» » » principal .....	4,63	5,95

Com esses numeros chega-se á relação de 1,5:1 nos passageiros e 4:1 entre o rendimento nas linhas principaes e o da affluente. Devendo-se, para ter em conta apenas o augmento do movimento sobre o que utilizavam as estradas antes da construcção das linhas affluentes, multiplicar por coëfficientes de correcção de 0,70 para os passageiros e 0,50 para as mercadorias, aquellas relações reduzem-se a 1 para as primeiras e 2 para as segundas.

Tomando a somma dos rendimentos proprios das linhas secundarias, chegou aquelle engenheiro á conclusão generica de que se pôde esperar das linhas secundarias a construir, 140 % do seu rendimento proprio como tributo ás linhas affluentes, o que mostra bem a beneficia influençada por ellas exercida.

Chamando R a receita bruta, D a despesa d'exploração, B o rendimento liquido proprio e B' o de affluxo á linha principal dando logar á receita R e admittindo a formula de exploração para linhas secundarias:

$$\begin{aligned} D &= 1.000 \text{ frs.} + 0,50 \text{ R} \\ B &= D - R = 0,50 \text{ R} - 1.000 \text{ frs.} \\ B' &= 0,50 \text{ R}' = 0,50 \times 1,40 \text{ R} = 0,70 \text{ R} \end{aligned}$$

Será o lucro liquido total

$$B + B' = 1,20 \text{ R} - 1.000$$

Basta que o rendimento bruto proprio da linha secundaria attinja 3.000 frs. por kilometro, para assegurar o rendimento liquido de 2.500 frs. correspondente ao juro de 5 % do capital de 50.000 frs. Tendo porém em conta o menor juro do capital nas redes principaes, formulou Considère a seguinte conclusão:

Uma linha de 1º com 3 comboios diarios em cada sentido, dará, logo que o rendimento bruto proprio attinja 2.400 a 2.500 frs. por kilometro, sommatorio de lucros igual á media dos das linhas d'interesse geral.

Essa cifra desce a 1.800 frs. para os tremvias, com 2 comboios por dia, e um capital de 35.000 frs.

Segue-se a avaliaçao das economias realizadas nos transportes, pelo aproveitamento da linha ferrea. Não acompanharei o estudo de Considère, embora interessantissimo, na sequencia dos seus calculos e raciocinios, para não alongar em demasia o meu artigo, limitando-me a referir a conclusão a que elle chega.

«A economia total que os caminhos de ferro d'interesse geral proporcionam annualmente ao publico, é equivalente a cerca de metade da receita bruta» conclusão que elle generaliza ás linhas secundarias.

Em calculo applicado á rede portugueza, que teve 10.820 contos de receita do trafego em 1910, cifraria em 5.400 contos a economia realizada annualmente sobre os transportes. Na realidade é muito maior, em vista da deficiencia da nossa viação ordinaria.

Ha que considerar ainda as vantagens indirectas proporcionadas pelos caminhos de ferro, representadas pelo aumento da receita dos impostos, computado, em França, em 1/3 d'esta, no que respeita ao influxo de caminhos de ferro; e como se admite que o imposto represente  $\frac{1}{10}$  da produção nacional.

Dos estudos economicos que venho resumindo, chega-se á conclusão de que as vantagens indirectas proporcionadas pelos caminhos de ferro, representam em França duas vezes a mais a sua receita bruta, o que junto á economia nos transportes, attinge o triplo.

Generalizando o raciocinio ao nosso paiz, chegariamos á cifra, que pecca por deficiente, de 33:000 contos annuaes.

Resta precisar ideias, raciocinando por analogia em relação aos caminhos de ferro secundarios.

A conclusão legitima a que chega Considère, é que o valor das vantagens directas e indirectas proporcionadas ao publico pelos caminhos de ferro de interesse local, é igual a 6 vezes a receita produzida pelos transportes na propria linha. O lucro total é pois igual a

$$1,20 \text{ R} - 1.000 \text{ frs.} + 6 \text{ R} = 7,2 \text{ R} - 1.000 \text{ frs.}$$

Para uma linha que conta 50:000 frs. por kilometro basta que a receita bruta seja 2.500 frs. por kilometro para que a utilidade obtida represente 34% do capital.

Sem discutirmos o grande rigor das cifras obtidas, em materia em que é impossivel attingir a exactidão matematica, podemos todavia afirmar que sob o ponto de vista do interesse publico, pôde e deve o Estado assumir encargos apparentemente não compensados, porque o incremento dado á vida económica do paiz pela viação acelerada, excede muito esses encargos.

Assim, n'este momento, paga o Thesouro mais de 400 contos da garantia de juro, mas que recebe em impostos, em taxas de correio; e quanta vida agricola e comercial não representa a influencia de perto de 570 kilometros de linhas garantidas (não incluido a de Torres-Figueira-Alfarellos, que já entrou no periodo de reembolso)?

Se ninguem lamenta o diuheiro gasto na construção d'estradas, cuja conservação é ainda integralmente paga sem rendimentos proprios a compensá-la, porque se recua perante um largo esforço a favor da construção das linhas secundarias, pretendendo-se que haja o seu rendimento proprio de occorrer aos encargos do capital?

E' obvio que as linhas mais productivas devem ter a precedencia, mas por ser onerosa a exploração de um caminho de ferro não é razão para deixar de o construir, como não é razão para deixar de construir estradas que nenhuma receita directa occasionam.

E' para desejar que além das despesas d'exploração, o capital encontre no todo ou em parte remuneração no rendimento da linha, mas a impossibilidade de realizar esse *desideratum* não é razão bastante para que ella se não construa.

Pareceu-me util resumir e relembrar a doutrina exposta a proposito das linhas secundarias de França, como criterio que entre nós se impõe tambem.

J. Fernando de Sousa.

## A GUERRA

### A desgraça da Europa

O nosso redactor effectivo, o distinto engenheiro Sr. Mello de Mattos, que a doença, de que felizmente o vemos melhor, tem privado de nos dar a sua primorosa colaboração, esboçou aqui, ha pouco, com o seu bello espírito observador e a competencia de quem conhece as lições da historia e sabe prever a sequencia dos factos, as consequencias futuras que, para a Europa, advirão do actual conflito, que dia a dia mais se complica e semana a se-

mana mais promette eternizar-se, n'essa agonia tremenda o maior cataclysma da vida do orbe terrestre e que fará que o anno de 1914 fique registado no livro dos destinos dos povos como a era mais fatal da sua existencia.

Esse estudo previa, sobre bases incontestaveis, o futuro anniquilamento da velha Europa pela invasão do perigo amarelo e pela supremacia da moderna America.

E' um futuro certo, mas remoto; indubitavel, mas afastado ainda pelo periodo, longo talvez, em que a acção evolutiva das raças se manifeste pelo seu embate, vencendo as mais novas e mais energicas as mais gastas pela propria civilização que de si espargiram sobre todo o mundo, trabalhando, sem d'isso se aperceberem, para a sua propria ruina.

Antecedendo essa epocha, como consequencia imediata da tremenda hecatombe, introdução terrifica d'essa symphonie macabra que a ambição do seculo XX compoz, para os sens funeraes sangrentos, outras desgraças nos esperam, palpaveis já, visiveis a olho nu no horizonte, onde um negro nimbo formado pelo fumo dos canhões principia a abrir sobre nós as suas cataractas.

Pensem, lançando ao papel as nossas tristes apprehensões:

Ha tres meses e meio que se defrontam, em varios pontos da Europa, os exercitos mais aguerridos, as organizações guerreiras mais completas e mais adextradas; montões de gente como nunca se reuniram n'uma batalha; machinas de matar como só a sciencia moderna soube crear, aperfeiçoar e multiplicar.

Não é, como as outras guerras, uma lucta entre duas nações que se digladiam e á qual as demais assistem com o interesse secundario que a uma ou outra ligam as suas relações ethnographicas ou commerciaes; é uma lucta geral em que se empenha quasi toda a familia europeia, movida, no seu embate, por todos os motivos que podem pôr em combate povos contra povos.

Aqui, a aspiração pela preponderancia commercial; alli, a disputa pela superioridade naval; d'este lado, combate-se pela conquista de territorios; além, movem-se os exercitos para castigar povos vizinhos que assassinaram um principe; mais longe, batalha-se pela posse d'um porto marítimo invejado; mais perto, pela alliance com outros povos em lucta.

Sobre todo este mar de sangue sopra a rajada soaneca dos odios de raças, aquecendo ainda mais o furor da peleja, juntando aos horrores da guerra as selvajarias da posse, completando pelo extermínio do saque o que o canhão não destruiu pela granada.

Nem se pensa em conquistar para ter, mas em vencer para anniquilar.

Dez séculos de civilização ensinaram á humanidade os meios de operar a sua auto-destruição em dez meses.

Ha tres meses e meio que a tremenda tempestade se desencadeou, e, por mais que olhemos o horizonte, cada vez as nuvens que o cobrem são mais carregadas.

Quando acabará isto? é a pergunta que nós todos fazemos ao despertar, pensando que um mau sonho nos acometeu dormindo.

E nenhuma voz, nenhum indicio, a menor esperança nos surge a prometter bonança, tranquillidade, paz!

Dura ha meses; durará annos, talvez.

Mas, por fin, acabará, porque nada ha eterno n'este mundo.

E então?

Então, seja qual fôr o vencedor, seja qual fôr o vencido, a maior parte da Europa estará destruida, despovoreada, desgraçada.

Far-se-ha a paz. Sim, voltará esta palavra a representar uma aspiração na vida dos povos; mas que triste paz essa será, firmada sobre cinzas, destroços, cadaveres e desolação.

A paz! a volta ao trabalho, o regresso á lucta pela vida! Mas a doce pombinha branca que a symboliza, como

hade adejar com o seu ramo d'oliveira por sobre montões de carne humana, que os corvos, em bandos, devoram?

A paz, o trabalho! Mas como trabalhar sem os instrumentos necessarios? como fabricar sem fabricas? como produzir sem materias primas? como agricultar sem sementes, nem adubos, nem terras, que todas, ou na maior parte, estão inundadas, revolvidas, infectadas pela putrefacção dos cadaveres de gente e de cavallos?

Será preciso reconstruir tudo que o sopro da guerra devastou, mas para reconstruir precisam-se braços, e esses estão inertes, no subsolo, em repasto dos vermes.

E para reconstruir ha que remover escombros, o que mais demora a reconstituição das cidades; e para fabricar são precisas machinas, e as fundições e grandes officinas d'essas machinas estão em ruinas.

E para as machinas são necessarios metaes, e as minas foram obstruidas no furor devastador; e são indispensaveis engenheiros e inventores e desenhos, e muitos d'esses morreram, e muitos d'estes estão queimados.

Começar-se-ha, portanto, a produzir mal, artefactos imperfeitos, preparados á pressa na impaciente necessidade de fabricar para viver, e na ambição de adeantar áquelles que ainda nada podem apresentar.

Outra nova lucta se estabelecerá então: a febre do renascimento. Gloria ao que primeiro chegar ao mercado com o seu genero, caro e mau.

O equilibrio economico encontrar-se-ha affectado em quasi todas as classes; a vida cara é a vida difficult; a vida carissima é por vezes impossivel.

Teremos que nos sujeitar aos productos mais modestos; que remodelar os costumes, porque o que hoje consumimos no viver ordinario passará a ser raro e só possivelmente adquirivel pelos enormemente ricos.

Os grandes paizes europeus retrogradarão em belleza, em fausto, em brilhantismo—e até em independencia commercial e productiva, porque ficarão sendo subsidiarios da America.

Não é pessimismo terrorista calcular que meio seculo não será bastante para restaurar os prejuizos de alguns meses—se mezes forem só!—d'esta inconcebivel catastrophe.

Mas, dir-nos-hão:—os paizes vencedores ficarão ricos, com a elevada indemnização de guerra que exigirão do inimigo derrotado.

Ficarão, sim, os erarios abastecidos de ouro; ficarão as nações engrandecidas pela annexação de territorios.

Bello, na verdade, para lisonjear as vaidades de um governante ou de um governo.

Mas o povo, por muito victorioso que se sinta, terá a sua casinha derruida, a sua granja inutilizada, o seu labor destruido.

E as pobres mães sem filhos, e as infelizes viuvas, e as creanças orphãs, não poderão levantar a casa, nem cultivar a granja.

E no tugurio onde ainda ha seis mezes reinava o bem estar e o conforto e sorria o amor da familia, virá assentarse, sobre o montão de pedras revoltas que o tufão das ambições amontoou, o espectro da fome.

E como o peregrino que hoje, em Jerusalém, procura as raras lages da Via Dolorosa, para dizer:—por aqui passou o Christo—o futuro visitante das cidades do centro europeu, ainda ha pouco sorridentes e prosperas, difficilmente reconstituirá, na memoria, as antigas bellezas que as ornamentavam, para poder dizer— aqui existiu a riqueza e a abundancia.

Felizes das nações que, pela sua situação geographica, pela sua boa diplomacia, pelo tacto dos seus governos e o bom criterio dos seus povos, poderem, até final, manter-se extranhas ao conflito.

Pelo que a nós se refere, vemos governantes e governados, desde o principio da lucta, só pensarem em tomar parte n'ella, bem ao contrario de outros paizes que o tem querido, sabido e conseguido evitar.

O futuro dirá qual d'as duas orientações foi a melhor.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, a quem foi presente o projecto elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 5 de Abril de 1910, do ramal de caminho de ferro da estação de Viana do Castelo ao porto da mesma cidade, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 7 de Julho do mesmo ano, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia total de 23.486.561(1).

Paços do Governo da República, em 30 de Outubro de 1914.—  
O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

## MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

### Dirçaoal das Colónias

#### 4.º Repartição

#### DECRETO N.º 1:023

Atendendo ao que representou o governador geral do Estado da Índia;

Considerando o crescente desenvolvimento do pôrto de Mormugão e o aumento constante do tráfego do caminho de ferro, de que aquele pôrto é testa marítima;

Considerando a importância das obras que ali se estão executando;

Atendendo à impossibilidade do mesmo funcionário desempenhar cabalmente os cargos de director das Obras Públicas do Estado da Índia Portuguesa, com residência em Nova Goa e de director da fiscalização do caminho de ferro e pôrto de Mormugão, cuja residência não pode deixar de ser em Mormugão;

Atendendo ao que estabelece o regulamento orgânico da Direcção das Obras Públicas do Estado da Índia, de 25 de Agosto de 1913;

Tendo ouvido o Conselho Colonial e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade conferida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º O chefe da secção especial da Direcção das Obras Públicas do Estado da Índia, encarregado da fiscalização do caminho de ferro e pôrto de Mormugão e mais serviços designados na alínea g) do artigo 2.º do citado regulamento de 25 de Agosto de 1913, será sempre um engenheiro subalterno, subordinado ao director das obras públicas, considerando-se por esta forma modificado o n.º 5º do artigo 4.º do mesmo regulamento.

Art. 2.º É criado na secção especial, a que se refere o artigo anterior, o lugar de fiscal do depósito e oficinas, que será um engenheiro mecânico ou um maquinista naval.

Além das funções que cabem a este funcionário, como fiscal do depósito e oficinas, desempenhará ele os demais serviços que, como funcionário da Direcção das Obras Públicas da Índia, lhe forem superiormente determinados.

Art. 3.º Os vencimentos de categoria do engenheiro chefe da fiscalização são os mencionados no artigo 38.º do regulamento geral das Direcções de Obras Públicas das Colónias, aprovado por decreto de 11 de Novembro de 1911; como vencimento de exercício perceberá 1.680\$.

Art. 4.º Os vencimentos do engenheiro mecânico, se este for diplomado nos termos da nova organização do Instituto Superior Técnico ou por escola de engenharia estrangeira de reconhecido mérito, serão os mencionados no artigo anterior, se não serão os estabelecidos para os conductores da 1.ª classe na tabela n.º 1 supracitada.

Art. 5.º O maquinista naval terá, além do sólido e gratificação da sua classe, o vencimento de exercício de 1.440\$.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 3 de Novembro de 1914, — Manuel de Arriaga = Alfredo Augusto Lisboa de Lima.

# Um novo canal interoceânico no Nicarágua

Os frequentes e cada dia mais volumosos desmoronamentos que sucedem ao longo do canal do Panamá, principiam a preocupar os técnicos civis e militares dos Estados Unidos, que já prevêem que será muito restrito o valor mercantil e estratégico deste canal, que põe em comunicação os dois Oceanos, parecendo destinado a revolucionar o comércio de numerosos países.

Por este motivo, e em vista do intenso abalo que produziu entre os povos da Europa o anúncio de que os Estados Unidos dariam grandes vantagens à armada do seu país, quanto a imposto de passagem, pensou o colosso norte-americano, sempre astuto, que deveria conservar para si a hegemonia, procedendo a um estudo detalhado de toda a América Central, para ver se seria possível que outros construissem um canal em território de alguma nação estrangeira, que annullasse ou desvalorizasse em grande parte o enorme sacrifício que para a nação yankee representa a construção do Panamá.

Vista e estudada a questão pelos técnicos mais eminentes, concluiu-se que o único ponto atacável para a construção de um outro canal interoceânico de traçado viável, estava no Nicarágua, traçado já em tempos projectado, nos começos do século XIX, para unir os dois Oceanos; e a este propósito haviam os Ingleses obedecido ao apoderarem-se de San Juan em 1844, embora mais tarde houvessem abandonado este ponto pela impossibilidade de então abrirem esse canal; e quem sabe se o bombardeamento pelos Norte-Americanos obedeceria a identico fim.

Assente o princípio de que, com os conhecimentos actuais, só será possível a construção de um novo canal no Nicarágua, todos os esforços dos Estados Unidos se dirigiram a arrebatarem ao Nicarágua o precioso talismã que tinha em seu poder, arma diplomática de primeira ordem, e que podia, bem aproveitada, "levar ao rico país nicaraguano a prosperidade e o bem-estar, e quem sabe se, em longínquos dias, viria a facilitar os seus sonhos de expansão.

Porém, a desordem que os partidos políticos levaram ao país, e quem sabe se os manejos de terceiro para estabelecer a discordia na nação, à semelhança do que sucedeu no México, o certo é que achando-se o Nicarágua dirigido por um governo fraco, que não representa a maioria sensata da nação, e por manobras do colosso yankee que ameaça constantemente os povos latino-americanos, o dito governo nicaraguano estabeleceu um tratado, em virtude do qual se compromete a não deixar construir nenhum canal interoceânico por outra nação que não seja a grande república norte-americana. Em cambio recebeu várias vantagens económicas, que, no dizer dos grandes estadistas, são mais ilusórias que reais.

Arrancada às nações estrangeiras esta única passagem, pelo ignominioso tratado entre o Nicarágua e os Estados Unidos, e que, sem dúvida nenhuma, internacionalizada, produziria resultados verdadeiramente práticos e não expostos ao capricho de qualquer nação, como na actualidade sucede com o Panamá, só resta ao governo yankee traçar o caminho para o Ocidente pôr onde os barcos devam seguir para alcançarem o Pacífico.

O traçado actualmente em estudo parece que partirá de San Juan de Nicarágua, situado na formosa baía do mesmo nome, na qual desagua o caudaloso rio de San Juan, naveável em toda a extensão e que atravessa o lago de Nicarágua.

A partir do porto de San Juan poderão os barcos dirigir-se pelo rio d'este nome até ao lago de Nicarágua, amplíssimo estuário de 193 quilómetros de comprimento por

76 de largura, e em cujas margens assentam povoações muito importantes que poderiam transformar-se em portos; e até procurar-se a comunicação com o lago de Managua, e tornar a capital num magnífico porto, vasto projecto que encheria de riqueza o interior do Nicarágua.

Estando livre até ao lago a passagem de barcos, só falta para chegar ao Pacífico a construção de um curto canal cujo traçado é de escassíssima despesa, comparado com o do Panamá. O traçado mais apropriado dos vários existentes, segundo parece, é o que parte da foz do rio que desagua na baía das Salinas, e que segue paralelamente, aproveitando em parte o leito do rio, até chegar à baía.

Executando-se este projecto, diz-se que o imposto de passagem dos barcos seria muito menor que o do canal do Panamá, pois não havendo necessidade de elevar os barcos a grande altura, o tempo perdido é muito menor, assim como o trabalho, podendo a travessia executar-se muito mais rápida e economicamente, e com maior facilidade para a grande tonelagem.

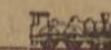
Realizar-se-ha o projecto? Uns dizem que sim, outros dizem que o canal do Panamá, dentro em pouco, e devido aos grandes trabalhos de cimentação que se estão efectuando, ficará consolidado e assegurada n'elle a travessia para toda a classe de barcos, sem nenhum perigo, não tendo portanto oportunidade o projecto nicaraguano. Será prematuro prognosticar se o projectado canal se abrirá ou não à navegação, sendo sómente certo que se prevê que, continuando normalmente o tráfego pelo Panamá, o respectivo canal não venha a ser suficiente para as necessidades emergentes.

Dois problemas se depararão então aos Estados Unidos: ou o alargamento do canal do Panamá, ou a construção do canal do Nicarágua, sendo antes crível que, se as circunstâncias o permitirem, se preferirá a abertura do canal do Nicarágua, pelas sérias dificuldades já havidas na abertura do outro e as ainda mais sérias, segundo os técnicos, nas novas obras que se julgassem precisas.

Pena foi ter o Nicarágua assignado este tratado, pois que, se não fôra elle, ter-se-hia convertido num país riquíssimo pelos numerosos barcos que singrariam pelo interior, e pela facilidade de exportação que alcançaria para os produtos do seu solo exuberante.

José M. de Guillén.

Da *Industria e Invenciones*, de Barcelona.

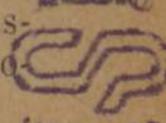


## A guerra e os caminhos de ferro

Com a declaração de guerra à Alemanha, o governo inglês em virtude do que lhe é facultado pelo *Forces Act* de 1871, que é o ser lhe lícito chamar todos os caminhos de ferro do reino à tutela directa do mesmo governo, constituiu uma Comissão executiva geral, composta dos directores das principais redes ferro-riarias do país (Caledonian, Great Northern, Great Western, London and North Western, London and South Western, Midland, North Eastern, South Eastern, and Chatam) sob a presidência do Presidente do *Board of Trade*.

O pessoal segue nos seus relatórios os costumados trâmites administrativos, mas a comissão, pelo contrário, ordenou que se correspondesse do modo mais rápido e completo às requisições das autoridades militares, procurando todavia harmonizar estas ordens com as exigências do serviço público privado.

As relações económicas entre o Estado e as Companhias ficaram reguladas em mira de garantir a estas as receitas de 1913. Se porém as receitas do primeiro semestre de 1913 forem inferiores às de 1914, em igual pro-



porção se reduzirá a compensação devida ao Estado pelo que se refira ao exercicio do segundo semestre do mesmo anno, que é verdadeiramente o que se relaciona com o estado de guerra.

Pelo que respeita á chamada ao serviço dos reservistas da armada e do exercito territorial, empregados nas varias companhias ferroviarias, estabeleceram estas que os logares ficariam guardados para os mesmos reservistas, quando voltassem da guerra; e que se providencia no sentido de se attender ás quotas de seguros e previdencia, durante todo o tempo em que o serviço militar tiver ausentes os empregados. Estabeleceram tambem que aos membros das familias dos reservistas chamados á fileira, fossem concedidos todos os subsídios para alojamento, concessão de bilhetes, etc., durante o mesmo periodo, como se o chefe da familia permanecesse no serviço; e igualmente todas as regalias concedidas pelo Estado, por forma que as familias não venham a soffrer nada, nos seus interesses, durante a ausencia do chefe de familia.



## A Camara e os automoveis

E bom não largar de mão o assumpto, porque a gréve dos *chauffeurs* acabou, mas tudo ficou como d'antes, apesar da Auditoria Administrativa só ter feito suspender cinco dos vinte e oito artigos de que constava o regulamento estabelecido pela Camara. Não percebemos, pois, como esta não tenha feito cumprir os 20 artigos restantes.

Ora, parece que o regulamento foi feito para se cumprir, e se não o pôde ser *in-extenso*, que o seja ao menos *in-partibus*; alguma coisa se lucraria, e uma das principaes seria a Camara reivindicar os seus direitos de governar n'um serviço que indubitavelmente lhe pertence.

Agora vem de sahir a lume o relatorio annual do Sr. doutor José d'Athayde, o activo e intelligente chefe da Repartição do Turismo, que a respeito de automoveis nos dá, entre outros, os seguintes esclarecimentos:

Ouviu esta Repartição, a Academia de Sciencias de Portugal sobre os preceitos hygienicos a introduzir na postura que viesse regular a circulação de automoveis na cidade, tendo nós, a 16 de maio de 1914, enviado á Camara Municipal de Lisboa, as conclusões votadas por essa douta aggreuição, que são as seguintes:

a) Os fumos expellidos pelos automoveis são profundamente nocivos á saúde publica, porque resultam d'uma insuficiente combustão de carbonatos e conteem oxydo de carbono, prejuizo a que acresce ainda o de se juntarem ás poeiras levantadas pelo movimento dos referidos veiculos;

b) E' indispensavel fiscalizar o funcionamento dos motores.

c) Impõe-se a necessidade de se lancarem multas elevadas sobre os *chauffeurs* que produzam fumos em abundancia, nas ruas inclinadas, e qualquer quantidade dos mesmos vapores, nos pavimentos horizontaes.

Na ultima vez que fallámos com o Sr. Presidente da Camara Municipal, S. Ex.<sup>a</sup> assegurou-nos que iam ser postas em vigor algumas medidas tendentes a modificar o presente estado de cousas, o que, verdade seja dita, não é tão facil como á primeira vista parece. Quando estudámos este assumpto tivemos occasião de examinar inumeras posturas da Prefeitura do Sena, algumas distanciadas das anteriores muito pouco tempo, o que apenas vem mostrar que o assumpto é de difícil solução e que lá, como cá—más fadas há—. Entre as indicações que fornecemos á Camara Municipal de Lisboa sobre o assumpto de que nos vimos ocupando, contem-se uma—a proibição do *mandarim*—nome por que é conhecido um individuo que se senta ao lado do *chauffeur* e que papel algum util desempenha, que nos foi aconselhada pela propria Associação dos *Chauffeurs* de Lisboa. Avistou-se comnosco algumas vezes a direcção d'esta Associação para tratar da modificação do decreto com força de lei de 27 de Maio de 1911, no sentido de passar as atribuições, no que diz respeito a exames de *chauffeurs* e automoveis, hoje a cargo do Automovel Club de Portugal, para a Repartição de Turismo.

E' bom registar que tambem a Academia de Sciencias reclama contra abusos dos conductores de autos.

# Os caminhos de ferro em Portugal

XIV

## Os Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Poucos dias depois de começarem os trabalhos parlamentares, em novembro de 1859, apresentou o governo á camara dos deputados uma proposta de lei approvando o contracto Salamanca; mas em virtude da dissolução d'essa camara, ficou a resolução do assumpto adiada para a sessão legislativa do anno seguinte.

Tendo previamente reforçado o seu deposito com 20.000 libras, recebeu o concessionario a parte do caminho de ferro entre Lisboa e a Ponte da Asseca, passando a explorá-lo por sua conta e risco, e tratou logo de continuar as obras que estavam suspensas entre a ponte da Asseca e Santarem e de fazer varios estudos preparatorios do prolongamento da linha, tanto para a fronteira como em direcção ao Porto.

Ao mesmo tempo, diligencia fundar uma Companhia, á qual subrogasse a concessão, ficando, porém, com uma posição predominante na administração da Sociedade e reservando exclusivamente para si a empreitada geral da construcção.

Para isso formulou um projecto de estatutos, modelado pelos de varias Companhias de caminhos de Ferro hespanholas, como, por exemplo, a de Madrid a Saragoça, e a 15 de dezembro de 1859 reduziu esse trabalho a escriptura publica nas notas do tabellião de Lisboa, Silva Barredas, sendo D. José Salamanca o unico outorgante, e o tabellião, como pessoa publica, estipulante e acceitante pelos que adherissem aos estatutos e por quem mais tocassem ausente.

Um decreto datado de 22 do mesmo mez approvou esses estatutos, segundo os quaes a nova sociedade tinha um campo de operações muito mais vasto do que a exploração dos caminhos de ferro do Norte e Leste. Como homem habituado a grandes empresas, D. José Salamanca julgou pouco importante aquelle fim para uma Companhia que elle creava e por isso accrescentou-lhe: a construção e exploração de quaisquer outros caminhos de ferro e vias de comunicação que a sociedade obtivesse por qualquer modo, a organização e exploração de todos os meios de transporte, por terra ou por agua, que podessem ser estabelecidos em confluencia com os caminhos pertencentes á Companhia ou por ella arrendados, salvo os privilegios e concessões já outorgados, o usofructo e exploração de todos os terrenos, mattas, minas, officinas metallurgicas, fabricas de machinas e todos os estabelecimentos que a Companhia por qualquer forma adquirisse e que fossem destinados á exploração dos seus caminhos de ferro.

A Companhia teria a sua séde em Lisboa, o seu titulo seria o de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, e a sua duração era fixada em 99 annos, a partir da sua definitiva constituição.

D. José Salamanca cedia a essa sociedade todos os seus direitos adquiridos e resultantes do contracto de 14 de setembro de 1859 e da lei que o approvasse, e por seu lado a Companhia ficava com todos os direitos e obrigações constantes d'esses diplomas e obrigava-se a pagar o deposito que tinha sido feito para entrar na licitação das linhas do norte e leste, e responsabilizava-se por todas as despesas exigidas para a sua organização.

Mediante a somma fixa de 132:350 francos por kilometro, álem da subvenção do Estado, D. José Salamanca obrigava-se a liquidar todas as despesas anteriores á formação da Companhia, a construir e a entregar a esta, á medida que se fossem concluindo, todas as secções dos caminhos de ferro com o material fixo e circulante, esta-

ções, officinas, telegraphos e mais accessorios nos prazos e condições do contracto da concessão, salvo o caso de, por força maior, serem retardadas as epochas do pagamento das prestações dos accionistas, sem prejuizo da responsabilidade da Companhia para com o governo pela demora na construcção. Salamanca ficava encarregado de todas as despesas de qualquer natureza, resultantes da compra de terrenos e execução de trabalhos, assim como das que houvesse a fazer para recebimento da subvenção do Estado, e quaesquer que fossem os ganhos ou perdas nada haveria a deduzir ou a acrescentar á quantia estipulada por cada kilometro.

Os caminhos de ferro seriam construidos nos termos do contracto, e Salamanca obrigava-se a alargar as dimensões dos subterraneos e de algumas obras construidas entre Lisboa e a Ponte de Asseca, de acordo com o governo, sem por isto exigir indemnização pecuniaria, mas reservava-se a faculdade de effectuar os movimentos de terra só para uma via, se o governo lh'o permitisse, fazendo, porém, desde já, as expropriações e obras d'arte para duas vias. O material circulante, nas quantidades marcadas nos estatutos, seria dos typos em serviço na linha Madrid-Saragoça.

Durante a construcção, Salamanca satisfaria todas as obrigações da Companhia para com o governo, sollicitaria a approvação das plantas e projectos das obras, responderia a todas as reclamações de pagamentos em atraso, e representaria inteiramente a Companhia em tudo que dissesse respeito a trabalhos, gosando ao mesmo tempo de todas as vantagens mencionadas no contracto.

A importancia das despesas feitas com obras executadas, ou material fornecido, seria paga mensalmente pela Companhia a D. José Salamanca, em vista das contas formuladas pelos engenheiros da Companhia, ficando porém retido um decimo da totalidade como garantias e liquidando-se tudo para cada secção dentro do prazo de tres meses a contar do dia em que essa parte da linha fosse aprovada pelo governo e por este julgada em condições de ser aberta á circulação.

Em quanto houvesse trabalhos de construcções poderia D. José Salamanca requisitar da Companhia as somas de que precisasse para o mez seguinte, dando em caução titulos regulares e aceitaveis de valor igual ao dobro da quantia pedida.

Até ser entregue á Companhia toda a linha de Lisboa á fronteira, Salamanca obrigava-se a explorar por sua conta e risco as secções, á medida que fossem sendo abertas ao transito, pagando á Companhia trimestralmente uma quantia equivalente a 2 % ao anno do desembolso feito pelos accionistas, para ser distribuida a titulo de dividendo pelas acções, álem do juro de 6 % que, como veremos, lhes era fixado pelos estatutos.

As contestações entre a Companhia e D. José Salamanca, como empreiteiro geral, seriam resolvidas em ultima instancia pelo engenheiro francez Talabot, e, na falta d'este, por um tribunal de tres arbitros nomeado um por cada uma das partes e o terceiro por acordo das duas.

O capital da Companhia era de 35 milhões de francos, representados por 70 mil acções de 500 francos cada uma e formuladas de modo que podessem ser negociadas em Portugal, França e Inglaterra. O fundador subscrevia com todas, mas com a faculdade de as passar por subscripção publica, em nome da Companhia, e satisfazendo esta as comissões e mais despesas inherentes a tal operação.

As acções eram pagas em prestações, e, logo que estivesse cobrado 30 % do seu valor, deixariam de ser nominaes, mas tanto a subscripção, como a posse, importava plena adhesão aos estatutos, regulamentos e decisões da assembleia geral.

A'lem das acções poderiam ser criadas, com auctorização do governo, obrigações ao portador com juro fixo e amortização dentro do prazo da concessão, com privilegio

sobre esta e seus rendimentos, sem prejuizo dos direitos do Estado

O conselho de administração da Companhia, logo que esta se organizasse, ficava auctorizado a emitir as obrigações precisas para realizar 30 milhões de francos.

A. O.

## Comodidades para os passageiros

Todos que veem a Portugal, ou que por Portugal viajam, notam que ha umas certas coisas que faltam nas estações dos caminhos de ferro e que grande comodidade offereceriam aos passageiros. Toda a gente necessita, no meio de uma viagem, passar um telegramma, por causa de um negocio que lhe esqueceu, para avisos de chegada, por mil motivos emfim.

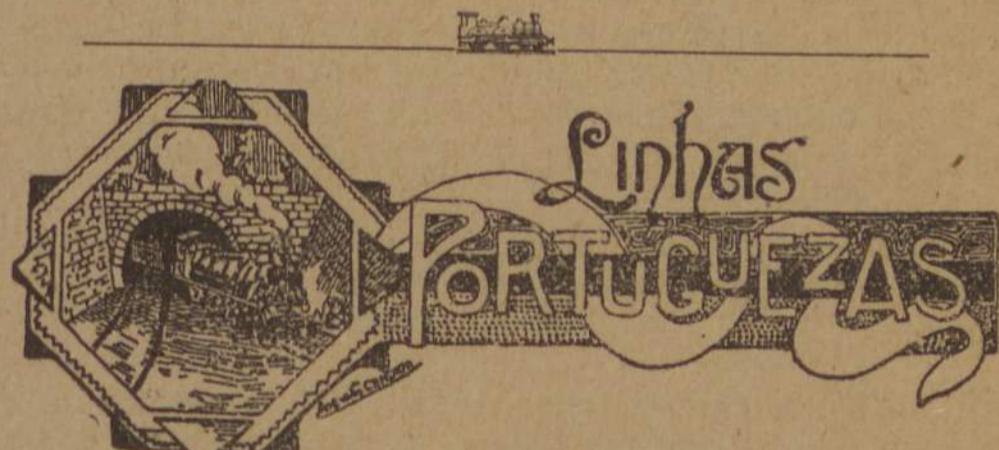
Para isto tem apenas á sua disposição o telegrapho da linha ferrea, caro e naturalmente moroso, porque aos telegrammas particulares preferem os sobre a circulação dos comboios.

Actualmente já as ambulancias postaes tomam telegrammas para expedir pela estação mais proxima; o que é sem duvida um certo melhoramento, mas succede que muitas vezes essa estação é longe, e só os passageiros dos comboios correios aproveitam este serviço.

Ainda ha pouco tempo vimos que um passageiro hespanhol, que viajava no rapido d' Madrid, desejando, no Entroncamento, passar um telegramma para Madrid, não o conseguiu, porque o empregado de telegrapho não o comprehendeu e o comboio não tinha paragem bastante para elle procurar quem o entendesse.

Ora as estações do Entroncamento, Pampilhosa, Guarda, Villar Formoso, Ermezin, Regoa, Barca d'Alva, Valença, etc, teem proximo uma estação telegrapho-postal, e bem podiam essas estações ser installadas dentro da propria estação do caminho de ferro, como em Câmpanhã e Portalegre, para os passageiros, nos poucos minutos de paragem, poderem passar os seus telegrammas, comprar estampilhas, bilhetes postaes, e deixar correspondencia.

Se este serviço se normalizasse em todas as estações de entroncamentos e fronteiras, muito teriam a lucrar os passageiros e a Administração dos correios.



**Companhia Portugueza.** — Estão concluidas as obras da estação da Granja, que, como temos dito, foi consideravelmente augmentada.

O novo edificio, ficou um dos mais elegantes no genero em linhas portuguezas.

**Minho e Douro.** — Está em via de conclusão a estação do Porto. Presentemente consegue-se o tecto do vestíbulo, para depois se proceder á collocação dos painéis de azulejos, que, como se sabe, são do distinto artista Jorge Collaço.

**Elevador da Biblioteca de Lisboa.** — A Comissão executiva da Camara Municipal de Lisboa vai iniciar as negociações necessarias para aceitar a offerta que o Conde do Ameal fez á Camara, do Elevador da Biblioteca.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Serviço directo de passageiros e mercadorias entre Portugal e França

O serviço que actualmente se efectua entre Portugal e França está subordinado ás condições seguintes:

*Passageiros* — Vendem-se bilhetes directos simples e de ida e volta para as estações das Companhias do Midi de França e de Orleans, segundo as tarifas em vigor combinadas com aquellas linhas francesas, excepto as de bilhetes collectivos.

*Bagagens registadas* — São admittidos a despacho os volumes de que os passageiros se façam acompanhar.

*Mercadorias em grande e pequena velocidade* — São aceites a despacho todas as mercadorias com excepção d'aqueelas cuja exportação está prohibida, e até ao máximo de 10 vagões por expedição, e em portes pagos até Hendaya.

Todo o serviço continua a ser feito com reserva pelos prazos de transporte e sem responsabilidade nem garantia de especie alguma por parte do caminho de ferro.

## Bilhetes de ida e volta entre Lisboa T. Paço, Évora, Villa Viçosa e as estações de Valdera e Arcos

A tarifa especial n.º 7 de grande velocidade do Sul e Sueste foi ampliada ás estações acima designadas pelos preços seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Entre Lisboa (T. Paço) e { Valdera... 1\$01 886 862			
Arcos... 5\$71 4\$49 3\$22			
» Evora e Arcos..... 2\$07 1\$61 1\$15			
» Villa Viçosa e Arcos..... \$35 \$28 \$20			

Conjuntamente, distribuimos a respectiva tarifa.

## Bilhetes do Porto a Hendaya ou de Irun ao Porto para artistas e sociedades esportivas

Entrou no dia 1 do corrente em vigor a tarifa especial de grande velocidade P. H. n.º 11 da Direcção do Minho e Douro para bilhetes simples para excursões collectivas de sociedades esportivas legalmente constituidas e companhias theatraes e de circo, cantores, orpheons, bandas de musica, etc., etc., do Porto para Hendaya ou de Irun ao Porto.

O minimo para a formação dos grupos é de 10 passageiros ou pagando como tal, e os seus preços são os seguintes:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Porto a Barca d'Alva ou vice-versa . 2\$27 1\$77 1\$27			
Barca d'Alva a Hendaya, pesetas... 41,60 31,50 18,80			
Irun a Barca d'Alva, pesetas ..... 41,50 31,45 18,75			

As condições da tarifa são identicas ás da tarifa que para o mesmo fim vigora nas linhas da Companhia Portugueza e da qual já nos occupámos oportunamente.

No momento actual não é de esperar que seja muito importante o aproveitamento d'esta tarifa, em consequencia da guerra que tantos prejuizos está causando a todas as classes e em todas as nações, mas ainda ella, será sem duvida bem aproveitada tanto por artistas como pelas sociedades esportivas.

Com este numero distribuimos aos nossos assignantes esta tarifa.

## Comboios n.ºs 7 e 8 da Beira Alta

Os comboios n.ºs 7 e 8 da linha da Beira Alta, que haviam sido prorrogados até 9 de Novembro entre Pampilhosa e Mangualde, passaram a circular desde o dia 10

apenas entre Pampilhosa e Santa-Comba, ás segundas, quintas e sabbados, ou seja nos dias em que a Companhia Nacional dá ligação ao comboio 7 da Beira Alta, pelo seu comboio 3 que parte de Santa Comba ás 14<sup>h</sup>, 15.

## Transporte de Feldspatho de Mangualde para Lisboa

Entrou hontem em vigor a ampliação á tarifa especial NB n.º 6 de pequena velocidade, combinada entre as Companhias Portugueza e da Beira Alta, pela qual os transportes de feldspatho britado ou em bruto, procedentes de Mangualde com destino a Lisboa-C. Soldados e Alcanta-ra Terra ou Mar, passaram a ser taxados, quando para expedição de vagões completos de 10 toneladas ou pagando como tal, pelos preços da 17.<sup>a</sup> serie d'aquella tarifa.

## Aplicação de tarifas nos ramaes de Aldegallega e Montemór-o-Novo

Desde o dia 1 do corrente foram annulladas as tarifas geraes em applicação nos ramaes de Aldegallega e Montemór-o-Novo, respectivamente em vigor desde 4 de outubro de 1908 e 2 de setembro de 1909, e bem assim as tarifas especiaes de pequena velocidade n.º 3 A e 5 B para o transporte de gado suino, nos mesmos ramaes, em vigor desde 18 de janeiro e 2 de setembro de 1909, bem como todas as suas modificações.

Desde a mesma data, passou a ser applicada, n'estes ramaes, a tarifa geral das linhas do Sul e Sueste, em vigor desde 1 de outubro de 1913, pelas distancias de applicação abaixo indicadas, continuando tambem ampliadas as tarifas especiaes internas de grande velocidade B e seu additamento, D, (bis) D, G, H, C. F. E. n.º 1 e 2, especial n.º 3 e 6.

Todas as outras tarifas especiaes internas de grande e pequena velocidade, que não tenham preços feitos e applicaveis ás estações dos referidos ramaes, ligam-se com a tarifa geral nas estações de Pinhal Novo e Torre da Gadanha, pelos preços correspondentes a estas estações.

## Distancias kilometricas de applicação:

Entre Pinhal Novo e Aldegallega.....	11 Km. <sup>os</sup>
» Torre da Gadanha e { Paião..... 6 "	
Montemór-o-Novo... 13 "	
» Montemór-o-Novo e Paião... 8 "	

Estas distancias vão em separado com este numero.

## Transportes de bacalhau para Hespanha, em transito por Portugal

Entra definitivamente em vigor no proximo dia 20, a tarifa especial n.º 15 de pequena velocidade da Companhia Portugueza, para o transporte de bacalhau secco em fardos das procedencias de Lisboa, Figueira, Gaia e Campanhã para a fronteira de Valencia d'Alcantara, onde os seus preços serão ligados aos da tarifa 3 da Companhia de Madrid e Caceres e a Portugal.

E' esta a tarifa á que nos referimos já no nosso numero passado.

Com este numero a distribuimos aos nossos leitores.

## Ampliação da tarifa P. n.º 11 de p. v. á estação de Arcos

A tarifa P. n.º 11 de pequena velocidade para o transporte de varias mercadorias entre as estações das linhas do Sul e Sueste e as de Aveiro a Porto, Figueira e Pampilhosa da Companhia Portugueza, foi ampliada, a partir

de 1 do corrente, á estação de Arcos, pelos preços correspondentes á estação de Borba.

### Toilettes-amas nas linhas do Sul e Sueste

No dia 1 do proximo mez de dezembro entra em vigor nas linhas do Sul e Sueste, a nova tarifa n.º 2 de grande velocidade, para a occupação de logares de toilettes-camas, cujos preços são os seguintes:

Entre Barreiro e Tunes 1\$80, Faro 2\$00, Villa Real de Santo Antonio 2\$20.

Entre Beja e Barreiro 1\$50, Tunes 1\$50, Faro 1\$80, Villa Real de Santo Antonio 2\$00.



## Viagens caseiras

V

**Miranda do Douro.** — Uma cidade infeliz. — A sua historia. — A sua gente. — Seus usos e costumes. — O dialecto mirandês.

A entrada em Miranda do Douro é mais que interessante, podendo dizer-se imponente.

A estrada, que é boa desde Mañadas, rodeia a cidade, n'uma larga curva, subindo sempre, à vista das ameias do castello; passa, sobre uma ponte, um estreito rio secco, sobre o qual segue o aqueducto, o que faz que os Mirandeses digam que a cidade «tē ūa puonte sā auga por baixo, mas tē-la porriba».

Por fim entra-se na rua principal, quasi unica, da povoação.

Ahi o espirito do visitante é invadido por uma onda de tristeza. Por mais que o ultimo censo nos diga que a cidade tem apenas 1.005 habitantes, não se espera tanta desolação, tanta ausencia de gente á vista, tanto isolamento.

As ruas, em plena tarde de verão, n'um sabbado, dia em que as povoações teem mais movimento, estão desertas. Apenas a uma ou outra janella assoma uma cabeça de mulher, attrahida pelo ruido do carro que nos leva. E, satisfeita a curiosidade, logo se recolhe, como se receasse ser vista.

Estabelecimentos... não ha !

Apenas um commercio de mercearia e fazendas, que, por circumstancias locaes, pouco vende, e um armazém de sociedade cooperativa onde os socios são os patrões, os caixeiros e os consumidores. A propria pharmacia se esconde n'um priueiro andar, sem taboleta ou indicação alguma.

Hotel — e esse mesmo ia acabar; talvez hoje tenha já fechado! — era n'um predio de razoavel apparencia, gerido por uma senhora muito bondosa, muito amavel, servindo bem, apesar dos seus preços mais que modestos, e da falta de recursos.

Muito asseado, todavia.

Essa rua, que atravessa a cidade de um a outro extremo, vae ter ao largo onde se ergue a sumptuosa egreja, antiga sé, fundada por D. João III, hoje egreja matriz, edificio grandioso, no exterior, e bem ornamentado interiormente por doze altares de fina obra de talha.

Foi esse o templo aureo de Miranda. As guerras da Restauração começaram a sua ruina, por se achar a cidade muito proxima de Hespanha, sendo por fim vendida aos Hespanhoes em 1710 pelo proprio governador, ficando a guarnição prisioneira.

Digno governador, não ha duvida!

Retomada pouco depois, nova guerra entre os dois paizes assolou a pobre cidade, sendo destruido, por uma explosão, o castello que D. João IV mandara reedificar.

Começou a decadencia a invadir a velha e prospera Mir-Andul, dos Arabes; os seus bons edificios arruinaram-se e arruinados se conservam.

Do seminario conservam-se ainda de pé as paredes exteriores, mostrando a imponencia do antigo edificio, que tinha mais de cincuenta janellas em cada face. Do Paço episcopal apenas restam ruínas desmantelladas, por sobre as quaes se faz o caminho para contemplar o Douro e a margem hespaniola que fica em frente.

Estas margens do rio, que frias, que tristes são! Não ha n'ellas um arbusto, um caminho, um motivo que alegra a vista. Pedra negra, terra sombria, penedos sobre penedos, formando uma escavada ravina que só serve para abrigo das aguias.

N'esta, um penedo alvacente se destaca teendo o nome de Penedo Amarello.

E por isso que alli costuma dizer-se «que se vêem as aguias pelas costas» tal é a altura a que a cidade está do fundo do valle, onde o rio marulha por entre pedras, fúnebre, sem ruido.

Tambem o pessimo clima siberiano no inverno e tropical no verão, justifica outro dictado: que «em Miranda o anno tem nove meses de inverno e tres de inferno».

Para completar o quadro: não ha chafarizes, e apenas uma fonte, bebendo-se agua de poços e cisternas, e essa mesma, má! E chama-se a isto uma cidade!

Completamente abandonada pelos poderes publicos, só o caminho de ferro, pondo-a em relações faceis com o resto do paiz, poderá dar-lhe vida, abastecê-la de generos e artigos de consumo, que hoje não vão alli porque custariam caríssimos por falta de meios de transporte.

Bem dizem os Mirandeses no seu anexim :

Se furdes a Miranda  
Lhebei pâ á la manga  
E le bino á la borraçha  
Que alhâ nã s'atcha.

Ficando a poucos metros de Hespanha, não tem o menor meio de communicação com esse paiz, porque, nem de cá nem de lá ha o menor carreiro da margem do rio, e do lado hespanhol a povoação mais proxima fica a grande distancia e sem via de transito.

O povo emprega-se na creaçao de gado e na primitiva industria de tecelagem de briches e saragoças, de que se fazem as chamadas *honras de Miranda ou augadeiras*, capotes, de largo cabeçao, todo bordado de seda, com franjas, capuz, e pendente d'este, desde a nuca, uma ampla faxa de panno bordado que desce até á cintura.

E este o trajo elegante da terra, que os grandes proprietarios ostentam nas raras festas ou romarias.

Ahi se exhibem tambem as danças locaes «das favas verdes» e «dos paulitos», como as danças pyrrhicas da velha Roma, que foram exhibidas em Lisboa por occasião do centenario da India, executadas por homens do campo ostentando uns colletes flammantes, fitas de cores a tiracollo e uns saíotes de cassa muito originaes.

Vivendo n'este isolamento do resto do paiz, não admira que exista alli um dialecto especial com que o povo se entende entre si.

Este dialecto é, como dissemos já, um mixto de termos hespanhoes e portuguezes, e na quasi metade de palavras que poderemos chamar puramente mirandesas, mas que são em geral corruptelas de portuguezas, embora por vezes rastejando pelo sentido figurado.

Não pertence ao caracter d'estas notas estudar as origens d'esse dialecto, nem fixar as bases grammaticaes que o definem.

Por exemplo: alguns verbos são conjugados como em portuguez; outros perfeitamente á hespanhola; outros ainda de uma forma especial, entre os quaes citaremos o *tener*, ter, que no futuro imperfeito do conjuntivo se conjuga: Yáo tubir, tu tubires, el tubir, nous tubirnos, bou tubirdes, eithes tubiran.

Como curiosidade, e para darmos uma ideia do idioma mirandez, transcrevemos do livro do Sr. Albino de Moraes

Ferreira, um trecho da descrição da cidade, escrito n'aquelle linguagem:

«Quando Dão Deniç tchubiu al tróno á 1279, stando la fortaleza mui 'scangalhada pul' (pela) súo construçō ser mala, e pu la guíerra de les lhionezes, mandó reedificar-la de nóbo. Le castilho stava quajo (quase) por tierra e le reconstruiu. Les muralhas tamé les standiram (extenderam) e alhargórun (alargaram). Le castilho tenie ū poctigo, e les muralhas 3 puortas».

E outro sobre costumes das mulheres mirandezas:

«Les mirandezes bisten tecidos de lhana fabribados por eilhes e pu les súos mulhiéres que sâ toutes trabalhadeiras, e a les suos fórmas fisecas, gegantadas, indas le suobresale la belheza, puis sâ biê guapaças, e cù la pláctica mui desambolbida; por que le súo alimento yé, à geral, sabrousa carne de cotchino, pâ centeno, lheite, uôbos, patatas e sopicas.

Pa l'aprofeiçoamento de les musculos de la mulhiér, inflõe muito la dedicacô qu'elha te a les serbicios de l'agriquelura, à 'special de la arada.

La mulhiér mirandeza yé átiba, buona sérba, siêl, ant'lijante e sampatéca ne súo presantaçō. Ellha nû conhîce distracô d'orde neña que nû seja le trabalho de l'campo, filiar, ó le tiar de lhino ó de burél.

À dies de fiesta ba a l'eigreja, processô e sermô; bê les dançadóres, e bâ beilar les habas-berdes<sup>1</sup>, súo pu le goçtico de bater la coçtelhada<sup>2</sup>.

E cumo eilhas persiran ir à l'arada, à quedaráran-sâ casa, les homens, álgus, fazan ne meia pa toda súo famile».

Não damos a traducçō, porque um pouco de attenção na leitura facilmente a dispensará.

E aqui está o que sâo les pôbos de Miranda.



*Estação de Madrid-Peñaelas.* — Foi aberta á exploração a nova estação de Madrid-Peñaelas, situada na linha do Contorno de Madrid.

Esta estação faz todo o serviço de recepção e entrega de mercadorias em pequena velocidade, interno e combinado. As remessas procedentes das linhas portuguezas, com destino á estação de Madrid-Peñaelas, ou vice-versa, serão processadas pelas tarifas combinadas com a Companhia do Norte de Hespanha, com mais a taxa correspondente ao Contorno de Madrid, segundo a respectiva tarifa.

#### França

A Direcção dos Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Públicas frances publicou recentemente o quadro das entradas totais e kilometricas das seis grandes companhias de caminhos de ferro e das companhias das linhas de circumvallação de Paris, durante o anno de 1913, comparando-as ás do exercicio de 1912.

A extensão total das seis grandes redes exploradas em 1913, foi de 39.453 kilómetros, superior sómente em 66 kilómetros á explorada em 1912.

As entradas andam por 2.006.976 441 francos, com um accrescimo de 55 milhões sobre o rendimento de 1912.

#### Italia

Em vista das dificuldades em que se encontra o commercio, vae experimentar-se em breve o transporte rapido entre Milão e Turim, por meio de seis automoveis a vapor e tres a gazolina.

A distancia que separa as duas cidades é de 140 kilómetros, e a projectada innovação impõe-se como obra de utilidade publica, principalmente nas regiões onde o trânsito seja assás intenso, como na Alta Italia.

<sup>1</sup> Habas-berdes é uma dança d'origem hespanha, de cuja letra damos uma quadra:

Tuôma tu les habas-berdes,  
Tuôma-les alhâ,  
Dá-les tu a que quejires  
Qu'a mi naide se me ôa.

<sup>2</sup> É uma pancada que todos os pares dão com as costas reciprocamente, no fim de cada parte da dança.

#### Japão

A linha ferrea de Usni-Toge, de 0,7067 de largura de via, troço da arteria que liga as costas oriental e occidental do Japão, atravessa a aresta montanhosa que se extende 120 kilometros a NO de Tokio; e, para vencer, n'uma extensão de 11 kilometros, uma diferença de nível de 560 metros, foi dotada, em 1893, de uma cremallheira do sistema Abt, entre Yokogawa e Karnizawa.



## 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 644)

Com fundo pesar tem o Conselho de dar conta do triste acontecimento que o enluctou tres dias depois da nossa ultima Assembleia Geral.

Referimo-nos ao fallecimiento do nosso antigo Presidente o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Victorino Vaz Junior, em 10 de junho de 1913. Foi sua Ex.<sup>a</sup> um dos mais antigos Vogaes d'este Conselho, fazendo parte d'elle desde 16 de janeiro de 1892, tendo sido assim um dos signatarios do Convenio de 4 de maio de 1894.

Durante 21 annos serviu o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Victorino Vaz Junior n'esta Companhia, com zelo, dedicação, actividade e grande experiência financeira, procurando sempre pela bondade do seu carácter conciliar todos os interesses, sem descurar os da Companhia.

Com quanto os nossos Corpos Gerentes tenham já manifestado o seu preito de veneração e saudade pelo illustre extinto, recordando os serviços por elle prestados á Companhia, e as suas excellentes qualidades pessoais, e apresentado á familia enluctada a demonstração do seu pesar, o Conselho não pôde deixar de consagrarr n'estas singellas palavras um preito de homenagem á honrada memoria do que durante 10 annos foi seu Presidente.

Em virtude do preceituado nos Artigos 13.<sup>o</sup>, 24.<sup>o</sup> e 49.<sup>o</sup> dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes membros dos Corpos Gerentes da Companhia:

No Conselho de Administração

por parte dos obrigacionistas, os Ex.<sup>mos</sup> Srs.: Alexis Rostand e Paul Desvaux.

por parte dos accionistas, o Ex.<sup>mo</sup> Sr.: Eduardo Ferreira do Amaral.

e no Conselho Fiscal, os Ex.<sup>mos</sup> Srs.: Alfredo Mendes da Silva e Dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

Em conformidade com os Artigos 13.<sup>o</sup> e 24.<sup>o</sup> acima citados, podem ser reeleitos pela Assembleia Geral dos Srs. Accionistas os seus representantes no Conselho de Administração e os Vogaes do Conselho Fiscal.

A eleição dos representantes dos Srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração, compete á Assembleia Geral a realizar em Paris, que também preencherá a vaga do Sr. Victorino Vaz Junior, cujo mandato terminava este anno.

Em harmonia com as disposições do Artigo 35.<sup>o</sup> dos Estatutos deve este anno a Assembleia Geral dos Srs. Accionistas eleger o seu Presidente e Vice-Presidente, que tem de funcionar nos annos de 1915 a 1917 inclusivè.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1914-1915 as disposições vigentes relativamente á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Comissário do Governo e seu Adjunto, d'acordo com o disposto nos Artigos 12.<sup>o</sup> e 39.<sup>o</sup> dos Estatutos.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

#### TERCEIRA PARTE

##### Caixa de Reformas e Pensões

Como de uso, em seguida vão publicados o «Balanco» e respectiva conta de «Ganhos e Perdas» d'esta Caixa, relativos a 31

de Dezembro de 1913, documentos pelos quaes se pôde apreciar o estado financeiro da mencionada Caixa:

### BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

#### ACTIVO

Caixa .....	12.375\$76
Papeis de credito.....	317.932\$79
Terrenos no Entroucamento.....	8.691\$91
Immoveis.....	37.256\$44
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.	56.606\$75
	432.863\$65

#### CONTAS DE ORDEM

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — e/ valores em depósito.....	394.353\$00
Total — Escudos.....	827.216\$65

#### PASSIVO

Contribuintes :	
J. das.....	81.466\$25
Quotas.....	343.508\$13
Reembolsos.....	4.130\$71
Peosões por pagar.....	933\$96
Contas a liquidar.....	2.874\$60
	424.974\$38
	432.863\$65

#### CONTAS DE ORDEM

Valores em depósito na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	394.353\$00
Total — Escudos.....	827.216\$65

### GANHOS E PERDAS

#### EXERCICIOS ANTERIORES

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912.....	20.524\$50
Addicionando:	
Operações em 1913 relativas a exercícios anteriores	965\$40,5

#### EXERCICIO DE 1913

Encargos :	
Reformados.....	41.032\$89,5
Pensionistas .....	30.201\$39,1
	71.233\$28,6
Despesas :	
Seguros.....	38520,5
Conservação de casas	1.558\$69,1
	1.596\$89,6
Deduzindo:	
Rendimento de casas.....	546\$10
Excedente de despesa.....	1.050\$79,6
Total — Escudos.....	93.774\$98,7

#### EXERCICIO DE 1913

Receitas :	
Afectas pela Companhia :	
Bilhetes de gare.....	19.618\$85
Marcação de logares.....	3.3\$80
Anuncios nas estações.....	1.446\$66
Bilhetes gratuitos de circulação.	2.339\$62
	23.758\$93
Proprietas:	
Juros de papeis de credito .....	13.396\$81
Lucros em títulos sorteados .....	7\$46
Aluguer de terrenos.....	79\$62,5
Reembolsos de 1908, não reclamados.....	1.459\$95
	14.943\$84,5
Reversão de joias e quotas por falecimento, demissão e reforma d'empregados.....	38.702\$77,5
Somma — Escudos.....	11.110\$56
Subvenção da Companhia, relativa a 1913.....	49.813\$33,5
Total — Escudos.....	43.961\$65,2

A importancia da contribuição do pessoal n'este anno foi:

por joia.....	6.427\$33
por quota.....	32.162\$34
Somma — Escudos.....	38.589\$67

(Continua)

### ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Leilão

de remessas retardadas e volumes encontrados

Em 18 de novembro e dias seguintes, ás 11 horas, por intermédio dos Agentes de Leilões, Srs. Casimiro Cândido da Cunha & Soberinho Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados e em virtude do artigo 413 da tarifa geral,

proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 18 de setembro de 1914 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se portanto os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-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 úteis até 17 do referido mês de Novembro inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.os 23.680, de Vallado a Lisboa M. 1 vagão de madeira, com 9.400 kilos, a Joaquim Modesto; 28.614, de Lisboa P. a Caxarias 1 fardo de tecidos d'algodão, com 50 kilos, a Manuel M. Silva Junior; 16.168, de Esmoriz a Aveiro, 2 barris com vinho, com 79 kilos, a José Rodrigues Marinho; 6.707, de Seixas a Lisboa P., 2 caixas com machina, com 526 kilos, a J. Z. Casaes; 25.615, de Elvas a Lisboa P., 1 fardo de tecidos d'algodão, com 30 kilos, a Ribeiro Silva Limit.; 2.251 da Amadora a Lisboa R., 16 volumes de bagagem e mobilia, com 1.023 kilos, a Ant.º Roiz Pereira Junior; 2.759, de M. Miranda a Estarreja, 1 vagão com palha, com 9.740 kilos, a José P. M. Nuncio; 6.065, do Porto-Campanhã a Estarreja, 1 viga de ferro, com 140 kilos, a M. Santos; 64.204, de Coimbra a Cintra, 1 caixote com livros, com 67 kilos, a João Castro; 16.373, de Esmoriz a Lisboa P., 11 fardos, sendo 10 fardos de redes e 1 de fio, com 808 kilos, a Armando Loureiro.

#### Aviso

Pelo presente se faz publico que até ao dia 15 de dezembro, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propostas, em carta fechada, dirigidas ao Engenheiro em Chefe da Exploração, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda, desde 1 de Janeiro até 31 de dezembro de 1915, de *água, fructas, doces, tabacos, café e refrescos* nas estações e apeadeiros abaixo indicados, advertindo-se porém, que nas estações das linhas de Cintra e de Cascaes só é permitida a venda de *água, doces, fructas e tabacos*:

Chellas, Braco de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Aliandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Morgado, Muge, Marinhaes, Agolada, Coruche, Quinta Grande, S. Torquato, Lavre, Canha, Sant'Anna, V. de Santarem, V. de Figueira, Matto de Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão de Maçãs, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Villa N. d'Anços, Formoselha, Pereira, Taveiro, Coimbra B., Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofores, Oliveira do Bairro, Cacia, Quintans, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, General Torres, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Changa, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Pezo, Castello de Vide, Marvão, Campolide, Sete Rios, S. Domingos, Cruz da Pedra, Bemfica, Buraca, Amadora, Queluz, Barcarena, Cacem, Mercês, Cintra, Sabugo, Pedra Furada, Mafra, Malveira, Pedro Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha Grande, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Louriçal, Telhada, Verride, Lares, Santo Aleixo, Alcantara Terra, Alcantara Mar, Junqueira, Belém, Bom Successo, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carrascal, Parede, Cae Agua, S. J. do Estoril, Estoril, Mont'Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca d'Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardosa, Castello Novo, Alpedrinha, V. de Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Alcaria, Tortozendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespéra, Sabugal, Carvalhos, Ceira, Trémoa, Almalaguez, Miranda do Corvo, Padrão e Louzã.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º — No involucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte: *Proposta para a venda de água e fructas*.

2.º — As propostas deverão estipular claramente o *preco fixo* oferecido para a venda até 31 de Dezembro de 1915, considerando-se nullas e de nenhum efeito as que se apresentarem fóra d'estas condições.

3.º — As demais condições estão patentes na Secretaria da Exploração em Lisboa e nas estações acima indicadas.

### Caminhos de Ferro da Beira Alta

#### Fornecimento de travessas

Pelo presente se faz publico que até ás 12 horas do dia 20 de novembro proximo, recebe esta Companhia na séde da sua Direcção da Exploração em Figueira da Foz, propostas em carta fechada para o fornecimento das seguintes travessas: *10.000 rectangulares e 44.000 semi-redondas*.

As condições acham-se patentes na mesma Direcção, e na séde da Administração, em Lisboa, Rua Victor Cordon, n.º 1.

O deposito provisório, feito na Thesouraria da Companhia em Figueira da Foz ou na Administração, é da importancia de Esc. 500\$00, ctjo documento comprovativo acompanhará a proposta, e o definitivo será de 5 % da importancia do fornecimento.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Amortização do 1.º semestre de 1914

177 obrigações de 4% privilegiadas de 2º grau.

N.º	1.410	4.054	4.562	4.563	5.342	5.364 a
5.370	10.444	10.445	10.808	11.066	11.151	14.268
14.709 a	14.712	14.877	14.878	16.267	16.268	16.339
18.831	18.832	19.151	19.195	19.202	19.423	19.596 a
19.602	21.812 a	21.817	22.354	22.496	22.538	22.539
23.185	23.186	24.908	25.365 a	25.367	26.213	26.229 a
26.237	26.240 a	26.249	26.293 a	26.300	26.659 a	26.662
30.441	30.458	30.459	30.461 a	30.463	30.482	30.926
31.324	31.801	32.843	35.392 a	35.393	35.467	38.887
38.888	39.264 a	39.266	42.321 a	42.332	44.581 a	44.584
49.196	49.542	55.026	55.160	56.332	56.335	56.690
56.747	57.135	57.829	58.592 a	58.598	59.658 a	59.660
59.667	60.121 a	60.123	62.285	62.667	63.129	63.130
64.347 a	64.350	64.468 a	64.470	64.804	64.805	64.815 a
64.822	64.830	64.851	64.853 a	64.859		

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

**Companhia dos Tabacos de Portugal.** — Tendo um jornal afirmado que esta Companhia se acha «em flagrante delicto de fraude, visto ter pretendido ficar com o que lhe não pertencia ou pelo menos de-lhe», referindo-se nestas injustas e aggravantes palavras a que a Companhia não teria satisfeito as suas obrigações referentes ao serviço dos empréstimos de 1891 e 1896, e tendo mais afirmado que a Companhia está em falta para com o Estado por não ter entregue no dia 10 do corrente o saldo liquidado da mensalidade da renda da concessão; a Administração, por dignidade própria, limita-se a tornar público o seguinte:

1.º A Companhia deu ás obrigações de 1891 e 1896 a sua garantia, por as não ter exigido o governo (*Contracto de 8 de novembro de 1906, Art.º 4º e outros diplomas anteriores*).

2.º N'estas circunstâncias ficou autorizada a deduzir e reter mensalmente da renda devida ao Estado, as quantias necessárias para o serviço semestral das ditas obrigações, cambios comprehendidos (*Contracto de 26 de fevereiro de 1891, Art. 4º e 5º Portaria de 19 de novembro de 1896 e outros diplomas*).

3.º As quantias necessárias para este serviço devem ser entregues: para o serviço das obrigações de 1891, ao Comptoir National d'Escompte de Paris; para o serviço das obrigações de 1896, aos contractadores do respectivo empréstimo ou quem elles designarem. (*Contracto de 26 de fevereiro de 1891, Art. 9º; Portaria de 19 de novembro de 1896, e outros diplomas*).

4.º Em vinte e tres annos de duração, que tem tido a Companhia, nunca a execução d'esta obrigação deu lugar á menor reclamação.

5.º No que respeita ao ultimo semestre, estavam já remetidas para Paris as prestações dos quatro meses de abril, maio, junho e julho.

6.º Rebentando a guerra em princípios de agosto, resultaram d'ahi os seguintes embaraços, a todos patentes:

Dificuldade de remessa para o estrangeiro das prestações de agosto e setembro, destinadas aos pagamentos de outubro; impossibilidade do Comptoir Nacional d'Escompte de Paris centralizar o serviço das obrigações de 1891, como prescreve o artigo 9º do Contrato de 26 de Fevereiro de 1891.

7.º N'estas circunstâncias, a Companhia procurou resolver as dificuldades pela melhor forma, nada tendo, todavia, feito, senão d'acordo com o Governo.

8.º Não resultou do que se fez nenhuma reclamação caracterizada, pois todos que estão de boa fé comprehendem que, reflectindo-se o actual estado da guerra em todas as formas de actividade social e económica, não é de admirar (o contrario é que o seria), que tenha vindo influir, embora sem quebra dos pagamentos devidos, que se estão e continuam fazendo, no modus faciendo da sua realização.

9.º É extravagante a insinuação de que a Companhia pretende reter o dinheiro destinado aos portadores do empréstimo, além d'outros motivos, pela consideração de que a Companhia é, em ultima analyse, a responsável perante os obrigacionistas, e que, mesmo que o Estado não pagasse, teria elle de pagar.

10.º Quanto à prestação de renda da concessão, relativa ao

mez de outubro, e que devia ser paga até 10 de novembro, n'essa mesma data officiou a Companhia, como é de uso, pondo «á disposição do Thesouro», a quantia devida.

Lisboa, 12 de novembro de 1914.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de Novembro de 1914.

O Diario publicou a nota da dívida fluctuante no ultimo dia dos annos económicos, de 1909-10 e 1913-14.

A comparação entre os dois últimos; é a seguinte:

	30 junho-1910	30 junho-1914
No paiz:		
Bilhetes de Thesouro...	32.278:163\$916	35.915:608\$96
Banco de Portugal....	25.632:684\$168	24.309:956\$39
Caixa G. de Depositos..	5.948:201\$823	11.847:651\$49
	63.859:049\$907	72.073:216\$84
Diversos.....	6.548:654\$640	16.366:533\$07
Total.....	70.407:704\$517	88.439:749\$91
No estrangeiro:		
Londres £ 1.751.000...	7.879:300\$000	£ 192.000 864:000\$00
Paris frs. 30.300.000...	5.454:000\$000	—
	13.333:500\$000	864:000\$00
Contas correntes; saldo		
credor.....	1.682:256\$465	601:975\$79
Total.....	11.631:243\$535	262:024\$21
Total geral....	82.058:948\$082	88.701.774\$12
Em 1914 a menos no estrangeiro.....	11.389:219\$32	
* " " mais no paiz.....	18.032:045\$36	
" " " no total.....	6.642:826\$04	
os seja em media annual.....	1.660:706\$50	

**Bolsa** — Teem as transacções na Bolsa seguido normalmente, embora pouco movimentadas.

O preços não tiveram alterações dignas de nota, havendo sómente grande procura de inscrições — coupon e assentamento, bem como Dívida Externa.

A propósito informamos que a Junta do Crédito Públlico continua a pagar os coupons d'esta Dívida e que os cambistas e casas bancárias descontam também com insignificante diferença, tendo já atingido o valor de 1\$90 cada coupon.

Como é do perfeito conhecimento público, das 3 séries da Dívida Externa, a que tem tido menos negócio é a 2º; comodo, é actualmente a que mais convém comprar. D'isso trataremos no proximo numero.

Fornecemos hoje algumas cotações dos valores que se tem cotado na Bolsa de Bordeus:

Acções: Crédit Lyonnais, 1115, 1120, 1130, 1135; Bons Panamá, 96,95, 97; Argentina, 1911 4 1/2 % 80; Hespanhol, 4 % externo 960; Bons do Japão 5 % 1913-473; Rússia, 5 % 1906 91,50; Rio Tinto 1328.

Bolsa de Lyon: Norte de Hespanha, 307; Credit Lyonnais, 1000; Russo consolidado, 72; 4 % 1889, 71,50, 3 % 1891, 61,25, 3 % 1906 ex-coupon, 90; 4 1/2 % 1909, 80; 4 1/2 % 1914, liberado, 86.

**Alfandegas.** — Como é facil deduzir, o rendimento das alfandegas tem diminuido consideravelmente, resultante da guerra que se vai prolongando com grave prejuízo de todas as nacionalidades. A de Lisboa rendeu no mez de outubro, menos 380 contos e a do Porto, 250, o que é deveras importante para um paiz como o nosso, em começo de reorganizar a sua situação financeira.

**Companhia da Zambezí** — Tivemos occasião de apreciar o relatório d'esta Companhia que, diga-se de passagem, é pouco desenvolvido, mostrando ao mesmo tempo que as suas transacções no anno findo não deveriam satisfazer os respectivos accionistas.

A produção do coco foi muito inferior, resultante não só da estiagem, como também da grande quantidade de indígenas faltos que tem assolado aquella região.

Protesta a Companhia no seu relatório contra o decreto de 7 de junho de 1913 que tributa todas as exportações com 4 % ad valorem para o Caminho de ferro de Quelimane, contra o preceituado no decreto de 20 de março de 1906 que isenta a cultura do algodão de qualquer imposto durante 15 annos.

Diversos considerando faz a Direcção, que pouco esclarecem acerca do estado florescente que a Companhia possa ter no proximo anno.

**Cambios.** — Por diversas vezes durante a quinzena tem a Junta Reguladora de Cambios alterado as cotações em virtude das necessidades do mercado.

As ultimas cotações que fixou foram de 38-37 3/4 — 76,5-79; sendo certo, porém que os preços no mercado livre tem sido mais elevados.

Conforme já informámos no numero antecedente os preços feitos ao balcão divergem muito dos fixados pela Junta. Enquanto o Banco de Portugal não fornecer os câmbios necessários para que a referida Junta satisfaça os seus compromissos patrióticos, não conseguirá ella satisfazer o seu objectivo.

Tem a Junta aconselhado o Governo a fornecer cambiais a diversas entidades particulares, constando que diversas individualidades tem sido atendidas no seu desejo.

O cambio, que no princípio da quinzena abriu a 38 3/4-38 1/2-737 1/2-762 1/2; e encerrou-se hoje a 38-37 3/4 havendo compradores para libras a 6\$45.

O Rio-Londres ficou a 13 15/16 ou 17\$219 reis por libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	37 1/8	37	38 3/4	38 1/2
90 d/v.....	37 1/2	—	39 1/4	—
Paris cheque.....	770	780	730	750
Berlim .....	300	320	270	310
Amsterdam cheque .....	—	—	500	520
Madrid cheque .....	1220	1260	1200	1300

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

## NOVEMBRO

Bolsas e títulos	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	—	39,80	—	—	—	39,80	39,80	—	39,80	39,80	—	—	—	—
Dívida interna 3% coupon.....	39,40	39,40	—	—	—	39,40	39,40	39,40	39,40	39,40	—	39,40	—	—
4% 1888, c/premios.....	—	20\$90	20\$90	20\$90	—	—	—	21\$95	—	21\$00	21\$10	—	—	—
4%, 2% 1888/9.....	55\$00	55\$00	5 \$10	5 \$10	55\$20	—	55\$00	—	55\$30	—	—	—	—	—
4% 1890 .....	—	—	—	—	—	—	—	8\$95	—	9\$00	9\$00	9\$00	—	—
3% 1905 c/premios.....	—	8\$85	8\$85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 2% 1905, (L.ºs de F.º Est).....	70\$50	—	—	—	—	—	78\$00	78\$50	—	—	—	79\$00	—	—
5%, 2% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2 1912, ouro .....	87\$00	87\$50	—	—	67\$80	67\$80	86\$50	—	—	—	—	68\$36	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie .....	67\$80	—	—	—	—	—	68\$00	68\$00	—	—	—	67\$00	—	—
3%, 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	70\$50	70\$50	—	—	—	71\$00	—	—
3%, 3.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	105\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	165\$00	—	—	165\$00	—	—	164\$80	165\$00	165\$00	165\$00	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	142\$50	142\$50	—	—	—	—	—	95\$00	95\$00	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores .....	108\$00	—	108\$20	—	108\$50	—	108\$50	108\$50	—	—	108\$00	108\$00	—	—
Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon .....	51\$00	51\$00	—	—	50\$50	—	—	—	—	50\$50	—	—	—	—
Companhia Atraves d'Africa.....	82\$00	—	—	—	—	—	82\$00	—	—	—	—	82\$00	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	61\$60	—	62\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. E. Por. 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64\$00	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	58\$00	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	—	—	—	—	15\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa .....	—	—	—	74\$50	74\$20	—	74\$50	—	—	—	—	—	—	—
predias 6% .....	—	—	75\$30	—	—	—	87\$50	87\$50	—	—	—	—	—	—
5% .....	—	—	—	—	—	—	—	76\$00	—	—	—	—	—	—
4 1/2 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% português 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% português .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS				MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914
		Kil.	Totais	Kil.	Totais				
<b>Portuguezas</b>									
Companhia Caminhos de ferro .....	4 Novembro	1.073	5.646.823\$00	1.073	6.037.742\$00	-390.919\$00	5.262\$64	5.626\$97	-364\$33
Vendas Novas .....	» »	70	120.000\$00	70	127.300\$00	-7.300\$00	1.714\$28	1.818\$57	-104\$29

# Vapores a sahir do porto de Lisboa


**Africa Occidental**

Vapor portuguez **CAZENGO**.  
Sahirá a 22 de novembro.  
Empresa Nacional de Navegação  
R. do Commercio, 85.


**Bahia, Rio de Janeiro,  
Santos, Montevideo e  
Buenos Aires**

Vapor inglez **VERDI**. Sahirá a  
19 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley, & C.º  
T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Madeira, Pernambuco,  
Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos  
Aires**

Vapor inglez **ARLANZA**. Sahirá a  
23 de novembro.  
Agentes, James Rawes, & C.º R.  
do Corpo Santo, 47, 1.º


**Pará e Manaus**

Vapor inglez **LANFRANC**. Sahirá a  
17 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Pernambuco, Maceió, Ca-  
bedello e Natal**

Vapor inglez **PROFESSOR**.  
Sahirá a 25 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Providence e Nova York,  
e mais cidades da Ame-  
rica da Norte**

Vapor frances **BRITANNIA**.  
Sahirá a 22 de novembro.  
Agentes Orey, Antunes & C.º Pr.  
Duque da Terceira, 4, 1.º


**Rio de Janeiro, Rio da Pra-  
ta e portos do Pacifico**

Vapor inglez **ORISSA**. Sahirá a  
18 de novembro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º G.  
do Sodré, 64, 1.º


**Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo, e Buenos  
Aires**

Vapor inglez **PHIDIAS**. Sahirá a  
26 de novembro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos  
Aires**

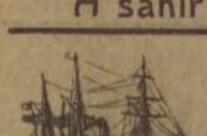
Vapor hollandez **ZEELANDIA**.  
Sahirá a 30 de novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.  
Duque da Terceira, 4, 1.º


**S. Miguel, Terceira, Gra-  
ciosa, S. Jorge, Pico,  
Fayal, Flóres e Côrvo**

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.  
Sahirá a 20 de novembro.  
Agente, Germano S. Arnaud, C.  
do Sodré, 84, 2.º


**Vigo, Dover Londres e  
Amsterdam**

Vapor hollandez **GELRIA**. Sahirá a  
23 de novembro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.  
Duque da Terceira, 4, 1.º


**A sahir de Leixões**

**Rio de Janeiro, Santos,  
Montevideo e Buenos Al-  
res**

Vapor frances **ANGO**. Sahirá a  
25 de novembro.  
Agentes, Armindo Daniel de Matos  
Limit.º R. de S. Francisco, 7.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1914

**CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUEZES**

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	PART.	GHEG.	PART.	CHEG.
7 16	8 45	5 30	6 37			
9 48	10 54	7 5	8 6			
10 50	11 56	7 55	8 58			
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9			
12 50	1 47	9 23	10 26			
3	4 9	11 15	12 13			
a 5 13	6 5	1 12	2 13			
5 34	6 41	3 17	4 20			
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49			
7 17	8 24	5 24	6 27			
9	10 11	a 6 48	7 29			
10 24	11 33	7 30	8 36			
11 53	12 59	9 10	10 7			
12 55	2 5	11 13	12 15			

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	PART.	CHEG.
4 15	4 42	9 1	9 37	
Mais os de Cintra,				

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	PART.	CHEG.
6	7 8	5 25	6 31	
7 10	8 1	b 7	7 47	
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59	
9 10	10 18	b 8 50	9 37	
a 10 10	10 46	a 9 14	9 56	
10 45	11 53	9 35	10 41	
12 20	1 28	a 11 5	11 41	
2	3 8	11 20	12 26	
a 3 40	4 48	12 5	1 56	
a 5 10	5 46	2 20	3 26	
b 5 15	6 6	3 50	4 56	
b 6	6 51	b 20	4 56	
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46	
7	8 8	6 25	7 25	
a 7 45	8 48	b 7 50	8 37	
a 8 30	9 6	9 10	10 16	
8 40	9 48	10 30	11 36	
10 10	11 18	b 11 30	12 17	
11 40	12 48	12 5	1 11	
b 12 40	1 31	a 1	1 42	

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	PART.	CHEG.
7 15	7 51	7 5	7 38	
8 15	8 45	8 15	8 50	
4 30	5 6	8 55	9 30	
5 20	5 36	5 16	5 16	
6 5	6 41	6 5	6 40	
12 45	1 21	7 50	8 25	

Mais os de Cascaes, excepto os a				
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	PART.	CHEG.
6 46	8	5 42	7 5	
9 56	11 4	6 55	8 23	
1 25	2 47	8 25	9 46	
b 5 5	6 7	11 39	12 54	
5 41	7 4	3 4	4 30	
10 36	11 56	9 10	10 37	
12 47	2 5			

Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	PART.	CHEG.
6 46	7 27	6 29	7 5	
8 44	9 29	7 37	8 23	
9 56	10 41	9 1	9 46	
11 10	11 55	10 48	11 31	
1 25	2 12	12 11	12 54	
3 55	4 38	1 12	1 58	
a 5 5	5 40	3 45	4 30	
5 41	6 29	5 21	6 8	
7 10	7 50	8 6	8 52	
9 7	9 47	9 51	10 36	
10 36	11 22	10 42	11 22	
12 47	1 31	a 11 28	11 57	

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	PART.	CHEG.
6 46	8	5 42	7 5	
9 56	11 4	6 55	8 23	
1 25	2 47	8 25	9 46	
b 5 5	6 7	11 39	12 54	
5 41	7 4	3 4	4 30	
10 36	11 56	9 10	10 37	

Além dos já conhecidos

## TUBOS MANNESMANN

para canalizações de agua e gaz

### A Mannesmannröhren-Werke, em Düsseldorf

(Fabrica de tubos «Mannesmann» em Düsseldorf, Allemanha)

fabrica tambem:

### Tubos Mannesmann sem costura

para caldeiras tubulares de todos os systemas

### Tubos para locomotivas com ou sem ponta de cobre soldada

Para tracção electrica de curta ou longa distancia

### Postes inteiricos, de tubo sem costura, com absoluta garantia de resistencia.

Representantes para Portugal e Colonias:

**GUSTAVO CUDELL, SUCC.<sup>R</sup>**

Rua de Passos Manuel, 41, L.



Porto

COMPANHIA DE SEGUROS

Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL 1.344:000\$000 RÉIS

Escrítorios: 13, Largo do Corpo Santo  
= Praça do Commercio = Lisboa

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Garrafa de Aciães, Cartaxo, Gascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Caxias, Gerico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Guruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Gollegã, Gouveia, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Óeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Monte Agrado, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nôva de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

Librarie Polytechnique Ch. BE'RANGER, Editeur

PARIS, rue des Saints-Pères, 15 — LIÉGE, rue de la Régence, 21

CONDITIONS

ET

## RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

Dans les chemins de fer — Code du travail des agents de chemins de fer

Recueil annoté des Lois, Décrets et Réglements concernant les conditions et la réglementation du travail,

l'hygiène, la sécurité et la retraite des ouvriers et employés de chemins de fer

par L. MEUNIER contrôleur du travail des agents de chemins de fer

Un volume in 8.<sup>o</sup> — Prix broché: 5 francs

Recebem-se encomendas n'esta Administração

— Sociedade Anonyma —  
**MUNICH-Allemanha**

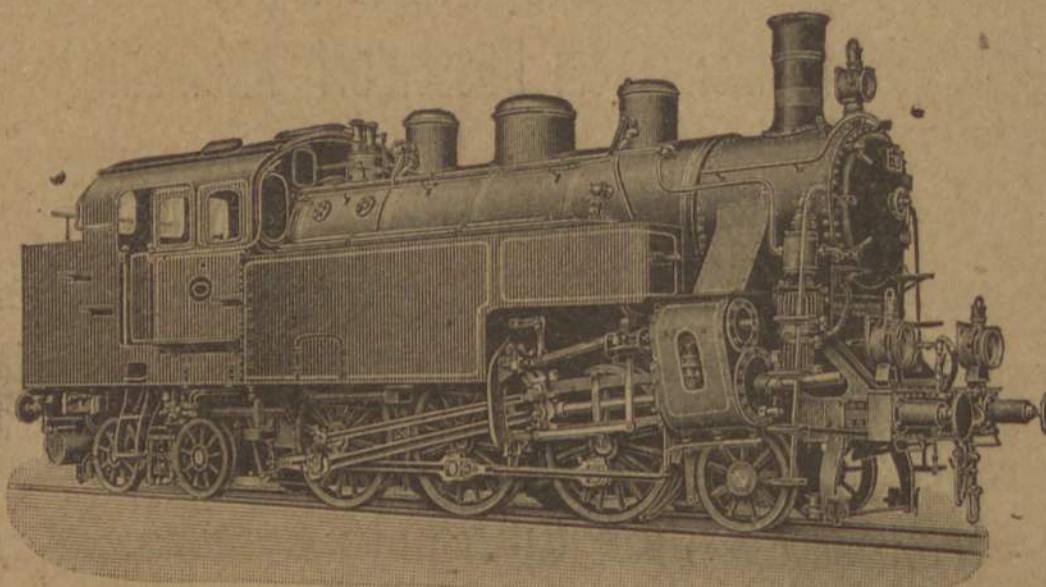
**KRAUSS & C.<sup>A</sup>**

FABRICA DE LOCOMOTIVAS

Os estabelecimentos produzem

**LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA**

De todas as potencias para vias largas e estreitas



Estabelecimentos fundados em 1866

GRAN PREMIO TURIN 1911

GRAN PREMIO TURIN 1911

1800 OPERARIOS

**ESPECIALIDADE**

**Locomotivas-TENDER Systema KRAUSS**

O sistema mais util de locomotivas - TENDER para vias principaes e secundarias, tremvias, construções de edificios, minas e industrias.

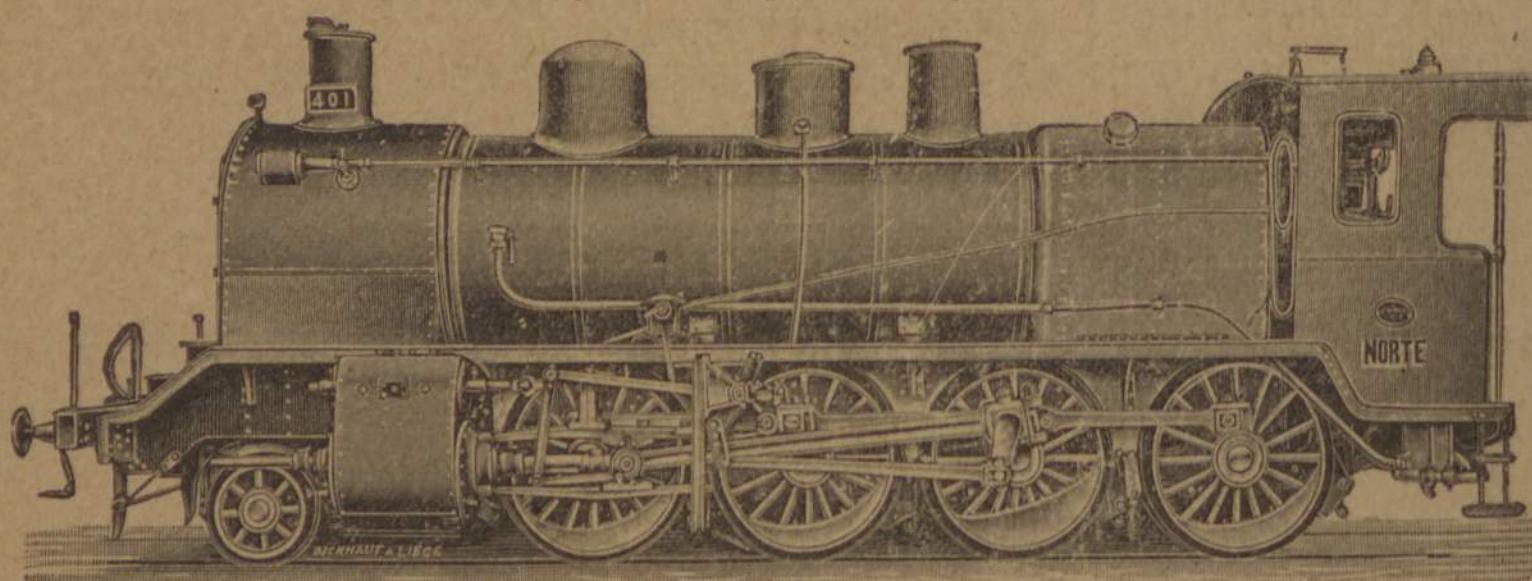
6850 — NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1913 — 6850

# 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 quaisquer requisitos. Projetos completos para instalação e construção de linhas ferreas.

**Aviso.** A Sociedade envia a quem o pedir um álbum contendo grande variedade de tipos de locomotivas construídas nas suas oficinas, dando numerosas referencias acerca do seu funcionamento.

Vient de paraître la troisième édition actualisée du

**Manuel du Voyageur en Portugal**

En vente dans toutes  
les gares et librairies

Dépôt — Rua Nova da Trindade, 48, I.<sup>o</sup> — LISBOA



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 2 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Outubro de 1914)

**Em vigôr desde 1 de Dezembro de 1914**

### TOILETTES-CAMAS

Preço de cada logar

Das estações abaixo designadas ás da frente ou vice-versa	Barreiro	Tunes	Faro	Vila Rial de Santo António
Barreiro.....	—	1\$80	2\$00	2\$20
Beja.....	1\$50	1\$50	1\$80	2\$00

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> — Só será facultada a utilização dos logares de toilettes-camas aos passageiros munidos de bilhete, autorisação ou passe, que lhes dei direito a viajar em 1.<sup>a</sup> classe.

2.<sup>a</sup> — As requisições destes logares podem ser feitas nas estações de Lisboa T. P., Barreiro ou Vila Rial e ainda em qualquer estação intermédia, com a preciza antecedencia.

Quando sejam feitas nas estações de Lisboa T. P., Barreiro ou Vila Rial, a sobretaxa, indicada no quadro supra, será cobrada no acto da requisição em modelo próprio o qual deve ser entregue ao passageiro, que o apresentará ao revisor do comboio, para lhe ser fornecido o competente logar. Sendo porém, feita a requisição em qualquer estação intermédia, a cobrança da respectiva sobretaxa, será feita em trânsito pelo revisor do comboio ao passageiro, no caso de lhes ser satisfeito o pedido.

3.<sup>a</sup> — Cada passageiro só tem direito a ocupar um logar de-toilette-cama.

§ unico. Desejando, porém, um ou mais passageiros o compartimento de toilette-cama reservado, sem, contudo, o número daqueles utilizar todas as camas do mesmo compartimento, poderá ser facultado, pagando além dos logares toilettes-camas ocupados, mais a taxa correspondente a todos os logares sentados da respectiva lotação, deduzindo as passagens anteriormente pagas.

4.<sup>a</sup> — A Administração reserva-se o direito de recusar o fornecimento dos logares toilettes-camas, quando não tenha disponível esta classe de material, ou as conveniencias do serviço o não permitam, sem que por este facto haja direito a reclamação.

5.<sup>a</sup> — Ficam em vigôr, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente, as condições da tarifa geral.

A presente anula e substítue para todos os efeitos, a tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 2 de g. v., em vigôr desde 10 de Julho de 1908.

Lisboa, 9 de Outubro de 1914.



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

*Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*

## AVISO AO PÚBLICO

### 15.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa Especial P n.<sup>o</sup> 11

DE

### PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 23 de Outubro de 1914)

A partir de 10 de Novembro de 1914, a Tarifa P n.<sup>o</sup> 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, para transporte de varias mercadorias entre as estações das duas rôdes, é ampliada á estação de Arcos, pelos preços de aplicação á estação de Borba.

Em tudo o mais, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial P n.<sup>o</sup> 11.

Lisboa, 13 de Outubro de 1914.

B. n.<sup>o</sup> 335

Exp. n.<sup>o</sup> 1390

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses,  
da Beira Alta, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca  
e dos Caminhos de Ferro do Norte de Hespanha

## TARIFA ESPECIAL P. H. N.º II

### GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por Despacho Ministerial de 25 de Setembro de 1914 — Em vigor desde 1 de Novembro de 1914

## BILHETES SIMPLES

DE

## Porto a Hendaye ou de Irun a Porto

Para excursões colectivas de:

- a) Sociedades desportivas legalmente constituidas;  
b) Companhias de espectáculos públicos (actores, cantores, ginastas, bailarinas e comparsas). — Bandas de música. — Orfeons.

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

### Via Barca de Alva

Percursos	Distâncias quilométricas	Preço de cada bilhete em		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Portugal				
De Porto a Barca de Alva ou vice-versa.....	203	Escudos 2\$27	Escudos 1\$77	Escudos 1\$27
Hespanha				
De Barca de Alva a Hendaye .....	646	Pesetas 41,60	Pesetas 31,50	Pesetas 18,80
De Irun à Barca de Alva .....	644	41,50	31,45	18,75

### Condições Gerais

- 1.ª — Os portadores destes bilhetes poderão utilizar todos os comboios que levem carruagens da classe correspondente, com excepção dos comboios rápidos e de luxo de número limitado de lugares.  
2.ª — Não se vendem bilhetes a meio preço. Para as crianças 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 — É facultada a mudança de classe quando houver lugares disponíveis. A diferença de preço será cobrada separadamente por cada linha interessada e segundo as respectivas tarifas gerais.

4.<sup>a</sup> — Os portadores destes bilhetes não teem direito a exigir quaisquer modificações nos comboios cuja composição normal as Administrações 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 aplicação da tarifa ou se considera válida para o primeiro comboio ordinário em que haja logares da classe respectiva.

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

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

Os portadores de bilhetes de 2.<sup>a</sup> ou 3.<sup>a</sup> classe não poderão ocupar logares de classe superior quando por ventura 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 disponíveis.

6.<sup>a</sup> — 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 Administrações reservam-se o direito de reclamar judicialmente perdas e danos à pessoa ou entidades que tenha solicitado a concessão dos bilhetes mal utilizados.

## Condições especiais

**Requisição.** — O director do grupo solicitará da Administração a que pertença a estação de saída a aplicação desta tarifa, cinco dias pelo menos, antes do indicado para inicio da viagem, preenchendo dois exemplares dum modelo especial criado para esse efeito, do qual constarão os nomes, apelidos e as assinaturas dos individuos que constituam o grupo, lugares que hão-de ocupar, os quais serão todos da mesma classe, procedência e destino, estação de partida e de chegada e data em que deve iniciar se a viagem. Um dos referidos exemplares devidamente autenticado, será entregue ao peticionario que terá de apresentá-lo juntamente com os bilhetes sempre que isso lhe seja exigido pelos Agentes das Administrações, afim de poder justificar o seu direito a aproveitar os benefícios 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 de Fiscalização depois de regularizado o assunto.

**Modificação da requisição.** — As estações ficam autorisadas:

1.<sup>o</sup> — A tolerar que o numero de passageiros seja reduzido a 10 ou menos, desde que seja pago o mínimo de 10 bilhetes, devendo inutilizar os que sejam fornecidos para completar este minimo.

2.<sup>o</sup> — A consentir que a concessão seja utilizada até oito dias depois do primitivamente fixado para inicio da viagem.

**Fornecimentos 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 bagagem registada alem 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 Administrações ficam isentas de qualquer responsabilidade pelas avarias que se produzem por falta ou insuficiencia do acondicionamento.

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

## Observações importantes

1.<sup>a</sup> — Muito embora os preços se achem indicados separadamente para cada um dos percursos português e espanhol por causa das diferenças de cambio, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeita na moeda do paiz em que o pagamento tiver lugar. 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 15 dias.

2.<sup>a</sup> — A aplicação desta tarifa fica, alem disso, subordinada ás condições da tarifa geral de cada Administração em tudo que não seja contrario ao acima estabelecido.

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

Porto, 19 de Setembro de 1914.

O Engenheiro-Director,  
F. Figueiredo e Silva

Expediente T 945

**CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

**AVISO AO PUBLICO****TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 1 — GRANDE VELOCIDADE****Transportes em portes a pagar ao abrigo  
dos §§ 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup>**

A partir de 10 de Novembro de 1914 poderão aceitar-se a despacho em portes a pagar á chegada, remessas constituidas pelas seguintes mercadorias designadas nos §§ 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 1 de grande velocidade em vigor desde 10 de Outubro de 1903:

**Peixe seco — Escabeches — Água mineral — Batatas  
Bebidas gasosas ou refrigerantes — Biscoitos — Bolachas — Café  
Cerveja — Manteiga — Ovos — Queijo**

Fica assim, no que respeita a estas mercadorias, revogada a 1.<sup>a</sup> das condições especiais da referida tarifa.

Em tudo o mais vigoram as restantes condições da mesma tarifa.

**Nota importante**

As disposições dêste Aviso são aplicáveis igualmente às remessas que, constituídas por algumas das mercadorias acima designadas, sejam despachadas ao abrigo das tarifas especiais N. B. n.<sup>o</sup> 1 de g. v. combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e L. N. M. D. n.<sup>o</sup> 3 bis de g. v. combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 29 de Outubro de 1914.

**O Director Geral da Companhia**

*L. Forquenot*

**B. 2.424**

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 15 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Novembro de 1914

## Transporte de bacalhau seco em fardos

DE

**Lisboa, Figueira, Gaia ou Porto-Campanhã (local ou transito)  
para a Fronteira de Valencia d'Alcantara**

**POR EXPEDIÇÕES DO MÍNIMO DE 50 QUILOGRAMAS OU PAGANDO COMO TAL**

Das estações abaixo designadas até à Fronteira de Valencia d'Alcantara, sem reciprocidade	Preços por tonelada Escudos
Lisboa-Cais dos Soldados (Terra ou Mar) . . . . .	
Linha do Terreiro do Trigo . . . . .	
Entreponto de Santa Apolonia . . . . .	
Cais e Entreponto de Santos (Cais do Sodré) . . . . .	3\$12
Alcantara (Terra ou Mar) . . . . .	
Cais e Entreponto de Alcantara . . . . .	
Figueira, Gaia ou Porto-Campanhã . . . . .	4\$42

## CONDIÇÕES PARTICULARES

**1.º — Impostos e despesas acessórias.** — Nos preços da presente tarifa estão incluídas as despesas acessórias de manutenção, os direitos de desembarque, as sobretaxas correspondentes aos trajectos até à linha do Terreiro do Trigo e aos Cais e Entrepontos da Exploração do Porto de Lisboa e bem assim o imposto de transito. Não estão, porém, compreendidos nenhuns outros impostos, nem os direitos de guia, registo, nem quaisquer despesas de operações aduaneiras e direitos das alfandegas.

**2.º — Aplicação de ofício.** — Esta tarifa será aplicada de ofício, a quaisquer remessas que estiverem nas condições por ela exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o público e o remetente não reclamar por escrito na nota de expedição a aplicação d'outra tarifa.

Esta tarifa fica subordinada ás Condições Gerais de aplicação das tarifas especiais internas de pequena velocidade em vigor desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 10 de Novembro de 1914.

**O Engenheiro Sub-Director da Companhia**  
*Ferreira de Mesquita*

Expediente n.º 575

Exploração — Serviço do Trafego

950 exemplares

**CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

**Aviso ao Pùblico**

GRANDE VELOCIDADE

**TRANSPORTES INTERNACIONAIS****DIFERENÇAS DE CAMBIO**

Desde 5 de Novembro de 1914 cobrar-se-ha sobre o preço de todos os transportes internacionais, e com relação ás quantias a entregar ás Companhias estrangeiras, uma sobretaxa correspondente aos prejuízos resultantes da diferença de cambio.

Nas estações se anunciará o preço em centavos, da peseta ou do franco, que regulará para essa cobrança.

Desta disposição ficam exceptuados os transportes realizados ao abrigo das tarifas da série S. F. e internacionais combinadas com linhas francesas, de grande e de pequena velocidade, visto que aquelas quantias já ahí são calculadas ao cambio corrente.

Lisboa, 26 de Outubro de 1914.

O Director Geral da Companhia  
L. Forquenot

B. 2.423

# AVISO AO PÚBLICO

## GRANDE VELOCIDADE

### 4.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 2

## Transportes em portes a pagar ao abrigo dos §§ 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup>

A partir de 10 de Novembro de 1914 poderão aceitar-se a despacho em portes a pagar á chegada, remessas constituidas pelas seguintes mercadorias designadas nos §§ 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 2 de grande velocidade de 26 de Julho de 1898:

**Escabeches — Água mineral — Batatas  
Bebidas gasosas ou refrigerantes — Biscoitos — Bolachas — Café  
Cerveja — Manteiga — Ovos — Queijo**

Fica assim, no que respeita a estas mercadorias, revogada a 3.<sup>a</sup> das condições especiais da referida tarifa.

Em tudo o mais vigoram as restantes condições da mesma tarifa.

### Nota importante

As disposições deste Aviso são aplicáveis igualmente às remessas que, constituídas por algumas das mercadorias acima designadas ou peixe seco, sejam despachadas ao abrigo da tarifa especial N. B. n.<sup>o</sup> 1 de g. v. combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Lisboa, 29 de Outubro de 1914.