

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 27.º ANNO

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

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

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

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

NUMERO 647

Engenheiro-consultor  
Antonio Carrasco Bossa

LISBOA, 1 de Dezembro de 1914

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Sul e Sueste** — Aviso ao publico: 4.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 5.

**Minho e Douro** — Aviso ao publico: Modificação á tarifa especial interna n.º 4 (G. V.). — Aviso ao publico: Despacho de remessas de mercadorias ao abrigo da tarifa especial combinada L. N. M. D. n.º 3-bis (G. V.), em portes a pagar á chegada.

**Beira-Alta** — Aviso ao publico: Ampliação á tarifa especial B. V. n.º 3 (G. V.).

mativa de que os 400 contos de garantia de juro pagos pelo Estado, teem por contrapartida igual os impostos e as taxas do correio. Etc., etc., etc.

\*  
Costumamos dizer que de Hespanha nem bom vento, nem bom casamento. A crystallização, em azedo anexim, da tradicional animosidade contra os nossos vizinhos, não deve revestir a forma desdenhosa de depreciativo anathema por nós lançado sobre quanto vem do paiz de Cervantes. Melhor era que aproveitassemos as lições que elle nos dá em tantos ramos de administração.

Assim, enquanto o empirismo de visturas curtas preside á nossa frouxa actividade em matéria de caminhos de ferro secundários, promulgou a Hespanha, depois de varias providencias destinadas a sucessivos aperfeiçoamentos, uma lei organica, minuciosamente regulamentada, dos *ferrocarriles secundarios y estratégicos*, em que muito ha que apprender.

A lei de 24 de fevereiro de 1912 e o seu regulamento de 12 de agosto do mesmo anno, merecem analyse detida.

*Ferrocarriles secundarios* são n'ella definidos todos os de tracção mecanica não comprehendidos na rede de serviço geral, definida pela lei de 23 de novembro de 1877, e podem ter, ou não, garantia de juro. Os estratégicos distinguem-se dos outros pela sua subordinação especial ás exigencias da defesa do paiz.

Todas as concessões são por 99 annos, com o direito de resgate pelo Estado ao fim de 50 annos, pelo menos

Nenhuma concessão dá direito a reclamações pela de outras vias concorrentes de qualquer especie.

No grupo especial de *ferrocarriles* com garantia de juro, acham-se comprehendidos os que figuraram nos planos da rede complementar approvedados em 1905, reservando-se ao Governo a determinação da largura da via que em cada um deve ser adoptado. A esse plano podem ser adicionadas outras linhas a pedido das *Diputaciones provinciales y Ayuntamientos* interessados, quando se compromettam a supportar um terço do encargo da garantia de juro.

As linhas classificadas como estratégicas, cuja construção se não começar dentro do prazo de 10 annos, contados da data da concessão, perderão as vantagens que a lei lhes concede.

A taxa do juro é de 5 % do capital de estabelecimento, representado pela cifra do orçamento, incluindo material circulante, conforme o projecto approvedado e á qual se juntarão:

- 1% para imprevistos;
- 1% " seguros operarios;
- 5% " direcção e administração;
- 3% " despesas de constituição da sociedade;
- 9% " juros intercalares e custo do projecto.

As obras são avaliadas, á medida da execução, pelo custo real, tomado-se este para base do calculo do capital, se é inferior á cifra do orçamento. O limite maximo do custo kilometrico garantido, é de 250:000 pesetas.

## SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes, — IV — por J. Fernando de Sousa.....	353
Os que aproveitam com a guerra.....	354
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Decreto autorizando a electrificação da linha de Cascaes. Ministerio das Colónias: Decreto n.º 1089	
General Alberto de Oliveira.....	355
Os caminhos de ferro em Portugal — XV — por A. O.....	356
Exposição de S. Francisco da California.....	357
A industria da baleia em Hespanha.....	358
Primeiro centenario da iluminação a gás.....	358
Viagens e transportes.....	359
Viagens caseiras — VI —	360
A mobilização dos ferro-velários em Hespanha.....	362
Ascensores para barcos em Niederflinow.....	362
Linhos portuguesas. — Companhia Portugueza — Beira-Alta — Cintra ao Oceano — Elevador da Biblioteca.....	363
Linhos estrangeiras. — Hespanha.....	363
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	364
Boletim commercial e financeiro.....	364
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	365
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	365
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório (Continuação)	366
Arrematações.....	366
Horário dos comboios.....	367

## Caminhos de ferro vicinaes

IV

A infelicidade de ter má calligraphia origina tractos de polé, a que por vezes são submetidos os nossos pobres escriptos, que aparecem esmaltados de contrastes e de phrases enigmáticas... a mais dos que porventura perpetrei.

Assim, sobre o meu ultimo artigo adejou um bando de gralhas terrivel. A concessão de linhas tornou-se em concessão de terras.

Os estudos de Considère e Colson, defrontando com prejuízos adversos á construcção de linhas, foram transformados em libello condemnatorio das mesmas, vindo um ponto final intruso e uma maiúscula transformar um complemento em oração distincta, que calunia o livro de Humbert.

Uma linha de 1 metro (bem entendido, de largura de via) sahiu linha de 1<sup>km</sup>, o que para largura é muito e para extensão é pouco.

Dois vezes e meia, relação entre as vantagens indirectas dos caminhos de ferro e o seu rendimento, mudou para duas vezes a mais.

Um que em vez de quanto deu logar á apparente affir-

Quando o rendimento liquido excede 6 %, o reembolso da garantia, sem juro, faz-se pela terça parte do excesso a partir do quarto anno em que se liquide lucro superior a 6 %.

Para o calculo do rendimento liquido, a despesa de exploração é calculada por meio de uma formula de 3 termos, pelo menos, sendo um constante, e os outros dois variaveis, e proporcionaes: um ao rendimento bruto e o outro ao numero de kilometros de percurso dos comboios, referidos ao kilometro de linha. Em casos especiaes poderá ter ainda a formula mais um ou dois termos proporcionaes aos passageiros e ás toneladas de mercadorias kilometricos, referidos do mesmo modo ao kilometro de linha. A formula da despesa deverá ser fixada antes do concurso para a adjudicação.

Se a garantia de juro se mantiver effectiva, no todo ou em parte, durante mais de dez annos, o Governo terá o direito de nomear um delegado que intervenha na direcção e na exploração, até que o rendimento liquido atinja 5 %.

Os concursos versam sobre o capital a garantir, sobre os prazos da concessão e a melhoria do coefficiente de exploração.

O requerente da concessão, que estudou a linha, tem o direito de opção, e caso não lhe seja adjudicada, o pagamento do projecto pelo concessionario.

As *Diputaciones y Ayuntamientos* interessados poderão usar do direito de opção (*tanteo*), se aquelle o não usar.

O Estado fixa as tarifas maximas, enquanto houver a garantia de juro.

Para os caminhos de ferro secundarios sem garantia são menos rigorosas as exigencias e mais simples as formalidades. Não teem nenhuma subvenção directa, limitan-se o auxilio do Estado ao direito de expropriação e à isenção do imposto de transito nos primeiros dez annos.

Pode ser pedida a concessão d'estas linhas, instruindo-se o pedido com a memoria, planta e perfil, relação das obras de arte e estimativa approximada. O deposito de garantia é de 3 %.

Para os caminhos estratégicos, a base do concurso é um projecto aprovado pelo Governo com audiencia da *Junta de Defesa Nacional*.

Ao desembolso do Estado em garantias é imposto o limite maximo annual de 15 milhões de pesetas.

Esta lei foi explanada no regulamento de 23 de fevereiro de 1912, cujos topicos importa indicar:

Impõem-se o freio continuo, os signaes de alarme, aparelhos de aquecimento, para o material circulante, sendo os typos aprovados pelo Governo.

As sociedades concessionarias terão domicilio em Espanha e sujeitam-se ás leis hespanholas.

Os concessionarios contribuirão com 50 pesetas por anno e por kilometro durante a construção e 100 no periodo de exploração, para as despesas de fiscalização official; estas cifras descem respectivamente a 30 e 60 pesetas, se a linha não tem garantia.

O expediente para proclamar a caducidade da concessão tem prazos relativamente curtos.

As linhas são inspeccionadas tres annos antes de expirar a concessão, para se assegurar a sua boa conservação na occasião da entrega ao Estado.

Contem o regulamento minuciosas prescripções, que será fastidioso reproduzir, ácerca do modo de liquidar as receitas e despesas, dos documentos que devem instruir os pedidos de concessão, dos tramites que seguem o concurso e a adjudicação.

A licitação versa sobre a diminuição do capital garantido, da taxa de juro e do prazo da concessão, e sobre a modificação dos coefficients da formula que serve para calcular a despesa.

Considera-se a melhor proposta a que der o menor

valor de D, encargo total do Estado, calculado pela seguinte formula:

$$D = [C \times i - (p - g)] a - (p - g) (99 - a)$$

em que C é o capital garantido;

i — a taxa do juro;

p — o rendimento bruto attribuido á linha;

g — a despesa deduzida da formula de exploração com os coefficients propostos;

a — a duração da concessão.

A formula simplificada reduz-se a

$$D = C \times i \times a - 99 (p - g)$$

O custo da construcção é cuidadosamente determinado pela Fiscalização, para servir de base á garantia, se é inferior ao capital de antemão fixado.

Convém notar que a garantia de juro é considerada equivalente a uma subvenção igual a  $\frac{1}{4}$  do capital de estabelecimento, para os effeitos de formação do capital nos termos do Código Commercial.

Como se vê do resumo feito da actual legislação hespanhola sobre caminhos de ferro secundarios, muito ha que aproveitar da liçao dos nossos vizinhos.

Primeiro que tudo, ao custo orçado da construcção, vemo-lo acrescentar cerca de 20 % para occorrer a diversos encargos de ordem administrativa e financeira, o que se não tem feito entre nós.

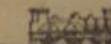
Não basta orçar uma linha e determinar um certo custo kilometrico, para ter por uma garantia de juro o capital preciso á sua construcção. A constituição de uma empresa, a emissão de obrigações, os juros d'estas durante a construcção e outras despesas, constituem encargos inevitáveis que avolumam o capital, tornando insuficiente em muitos casos e até illusoria a garantia de juro. Que importa assegurar 5 % a um capital de 20 contos por kilometro, se a linha aberta á exploração representa 23 ou 24?

A mesma largueza que preside na lei hespanhola á fixação do capital, é adoptada para o periodo de reembolso. Só começa este, quando o lucro é de 6 %, sendo a garantia de 5 %, e ainda assim só depois de tres annos. O reembolso faz-se sem o dos juros e só por  $\frac{1}{3}$  do excesso das receitas. Por esta forma, as empresas teem certa margem de lucros indispensavel, o que, segundo veremos, não offerecem os contractos feitos entre nós.

Convém ainda notar que a discriminação das despesas de exploração a deduzir da receita bruta, é feita segundo uma formula racional, que não só distingue a parte das despesas, independente das receitas, do que é d'ellas função, como ainda, por um termo proporcional ao percurso, incita as empresas a crear novos comboios, visto a formula assegurar-lhes um lucro supplementar.

E tão importante este aspecto do assumpto, que o reservarei para objecto exclusivo de um dos artigos seguintes.

J. Fernando de Souza.



## Os que aproveitam com a guerra

Bem temos nós dito aqui que o *tertius gaudet* da conflagração europeia serão os Estados Unidos.

Serão elles a aproveitar os mercados do velho mundo para a collocação não só da sua enorme producção actual como da que desabrochará em todas as manifestações da sua actividade industrial, para substituir a que faltará na Europa, por falta de braços, pela destruição de fabricas, pela annullação de fontes productivas de matérias primas.

E ainda, com certa razão, se poderão colocar na si-

tuação lisonjeira de benemeritos, visto que são elles, os activos Americanos, que veem accudir á fome de certos productos e artigos de que os paizes de áquem Atlântico enfermarão em breve, e por muito tempo.

Faltarão os afamados presuntos da Westphalia?

Os de York não são em sufficiente quantidade para abastecer todos os mercados europeus.

Mas Chicago lá está com os seus extraordinarios mata-douros mechanicos, em que um porco vivo é em meia hora transformado em carne curada e ensaccada, como alli presenceámos; e como a successão dos animaes a entrar nas machinas é continua, a producção diaria eleva-se a milhares de presuntos, de paioes, de lombo, de mantaes de toucinho e de outros despojos suinos.

As grandes fabricas de ferro, os altos fornos da região de Liége, estão destruidos e não poderão reconstruir-se e começar a funcionar e a produzir em alguns annos.

Mas as fundições e os altos fornos de Pittsburg trabalho activamente, e quando uma enorme cidade, como aquella, é, toda ella, uma cratera enorme onde o ferro se coze e se transforma, não haja susto de que as industrias dependentes d'este metal soffram a falta d'elle.

Tornou-se precaria, nos centros latinos, a producção do quinino e de outros ingredientes e productos chimicos e pharmaceuticos, que a Belgica e a Allemanha forneciam?

Accudirão á falta os Americanos com o seu quinino, o seu acido borico, tão barato que já hoje é vulgar por todo o mundo elles fazerem competencia de morte à producção europeia.

A vasilina de que a França tem a especialidade, por ser franceza a de mais fina fabricação, será substituida pela vasilina americana, muitissimo mais barata, embora de inferior qualidade.

As demais drogas, mesmo as que hoje não se produzem alli — e poucas são — passarão a ser lá fabricadas, visto que não lhes faltam as materias primas, as machinas para a sua transformação e a iniciativa para fundar e fazer prosperar as fabricas.

Como exemplo, poderemos citar que, já hoje, uma pequena porção de vasilina borica, de fabricação franceza, (Lancelot), que na França custa 50 centimos, vende-se, tambem em França, de origem americana, n'uma elegante caixinha de metal «made in U. S. A.», apenas por 20 centimos. E pagou transportes e direitos, de que é isenta a de fabricação nacional.

O algodão allemão virá a faltar? Que importa, se todas aquellas enormes planicies do Colorado, do Novo Mexico e do Arizona produzem em quantidades enormes, que as grandes fabricas do Ohio e da Pennsylvania transformam em tecidos?

Pode acaso haver receio de que a destruição das officinas de machinas belgas produza taes dificuldades na Europa que outras industrias deixem de poder installar-se e trabalhar, quando, álem do Hudson, teem os Estados Unidos o seu Missouri, o São Luiz, de onde podem vir machinas que abasteçam todo o mundo?

Quantas grandes fabricas de charutos desapparecerão da Belgica, um dos paizes, até ha pouco, de maior exportação de tabaco manipulado!

Fica a Hollanda, em plena producção? Conservará a Allemanha as suas fabricas intactas?

Mas não é bastante, porque a Belgica produzia muito e por preços reduzidíssimos.

Mas Kentucky é tão importante na preparação da herva santa, que até deu nome a uma determinada marca.

E' tabaco forte, que nem todas as gargantas latinas aguentam. Que tem isso?

Modifica-se a receita do preparo, e as fabricas do forte tabaco para cachimbo fornecerão tabaco suavissimo, aromatico como o mais doce e afamado egypcio.

Haja mercados — e vae havê-los — e a America tudo produzirá, tudo fornecerá, estejam d'isso certos, a con-

tento dos consumidores e por preços eguaes ou inferiores aos de origem europeia.

E já se vae preparando para isso.

Agora nos chega a noticia de que uma companhia de caminho de ferro trata de aproveitar habilmente a situação, para promover o desenvolvimento das industrias na região que a sua rede serve.

Gente de rasgada iniciativa, de grandes meios para propaganda, não se contentou com o annuncio ou com os caixeiros viajantes a instigarem o commercio. Fez mais, muito mais, como se faz sempre na America.

Estabeleceu um comboio especial chamado «Information-train» que percorre todas as linhas da companhia, sem tabelia fixa d'horario, podendo, assim, demorar-se em cada estação todo o tempo necessario para se fazer a propaganda completa, de forma que nada escape.

N'esse comboio ha uma repartição de informação com pessoal adextrado e competente e especialistas emeritos de todas as industrias, mostruários de todos os productos de consumo europeu e seus similares americanos, estatísticas, tabellas de preços, calculos de consumo, receitas de fabricação, albuns de machinismos, tarifas de fretes terrestres e maritimos; todo o arsenal necessário a convencer os industriaes a fabricarem os generos e productos de que a Europa pôde carecer, de forma a satisfazer ao gosto europeu.

O comboio pára, como dissemos, em todas as estações importantes, ficando alli um ou mais dias.

Então, a repartição ambulante faz convite ás associações industriaes e commerciaes para que deem conhecimento aos seus respectivos membros de que o comboio de informações está alli, ás suas ordens, para gratuitamente lhes dar quantos esclarecimentos precisem, sobre o commercio de exportação, fornecendo-lhes, para o completo estudo do seu negocio, mappas, cartas, ilinearios, nomes de terras e até de negociantes d'este lado do Oceano, a quem pôdem dirigir-se; artigos de maior consumo, generos que mais pôdem escassear, em vista da guerra; situação geographica dos paizes com que pretendem negociar; clima, forma de emballagem, de empacotamento e de apresentação, tudo, finalmente que pôde interessá-los.

Os compradores europeus, que acaso vão ao escriptorio ambulante, ficam completamente orientados e instruidos sobre quaes os pontos, nos Estados Unidos, onde pôdem encontrar os artigos de que necessitem.

Aqui está uma innovação puramente americana — pratica e productiva.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Secretaria Geral

Atendendo a que é de grande utilidade a transformação da linha férrea de Cascais em tracção eléctrica, tornando mais rápidas e mais económicas as comunicações entre Lisboa e as localidades por ela servidas;

Atendendo a que esta transformação é de grande incremento turístico, nacional e estrangeiro, e virá trazer à região que borda o Tejo e o mar, desde Algés a Cascais, o aumento de visitantes aos seus atractivos naturais;

Atendendo a que o Estado tem a lucrar com a sua execução, porque virá a auferir lucros efectivos e proporcionais ao rendi-

mento da linha, enquanto hoje é nula a sua participação nas receitas respectivas que não cobrem as despesas de exploração;

Atendendo às representações feitas a favor da electrização da linha férrea de Cascais pela Câmara Municipal de Lisboa, Associação Comercial de Lisboa, Associação Industrial Portuguesa e Sociedade Propaganda de Portugal;

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manifestou estar de acordo com a transformação da linha;

Usando das atribuições que me confere a lei n.º 275, de 8 de Agosto de 1914:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a consentir no contrato de arrendamento do trôço da linha actualmente explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, compreendida entre Lisboa (Cais do Sodré) e Cascais, a fazer entre a mesma Companhia e qualquer individuo, empresa ou sociedade, com obrigação, por parte dos arrendatários, de transformar a tracção a vapor em tracção electrica.

Art. 2.º O Governo fixará o prazo maximo de cinqüenta anos, a contar da data do arrendamento, da qual à arrendatária é assegurada a exploração da mesma linha.

Art. 3.º O Estado co-participará nos lucros ou importâncias que a Companhia perceber do arrendatário como venda, desde que sejam superiores à quantia que foi o último arrendamento líquido daquela linha, mas só na parte que excede este rendimento.

§ 1.º O rendimento líquido indicado neste artigo será o que constar das contas aprovadas na assemblea geral da Companhia imediatamente anterior à data do contrato do arrendamento.

§ 2.º A co-participação do Estado será igual a vinte por cento daquele excesso.

Art. 4.º O contrato a fazer entre a Companhia e o individuo, empresa ou sociedade que pretenda arrendar, será submetido à aprovação do Governo, nos termos da concessão feita por alvará de 9 de Abril de 1887 que, em tudo mais nele previsto, ficará em vigor e será executado.

Art. 5.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses será autorizada a fazer por sua conta a transformação indicada nos artigos antecedentes, gozando, em tal caso, das garantias que são concedidas à arrendatária, nos mesmos artigos.

§ 1.º Fazendo a Companhia a transformação a que se refere este artigo, a co-participação do Estado será só na parte do rendimento da Companhia que excede um total que seja a soma do rendimento líquido, calculado como se indica no artigo 5.º § 1.º, com a importância destinada à amortização dos encargos da transformação da linha.

§ 2.º A co-participação do Estado será a indicada no § 2.º do artigo 3.º

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

O Presidente do Ministério e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 14 de Novembro de 1914. — *Manuel de Arriaga = Bernardino Machado = Eduardo Augusto de Sousa Monteiro = António dos Santos Lucas = António Júlio da Costa Pereira de Eça = Augusto Eduardo Neuparth = A. Freire de Andrade = João Maria de Almeida Lima = Alfredo Augusto Lisboa de Lima = José de Matos Sobral Cid.*

## MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

### Direcção Geral das Colónias

DECRETO N.º 1:089

Convindo uniformizar os vencimentos dos chefes dos diferentes serviços de obras públicas da província de Angola;

Tendo em vista a vantagem e economia que resultam da substituição do lugar de adjunto do director dos caminhos de ferro pelo chefe dos serviços de exploração;

Sob proposta do Ministro das Colónias, tendo ouvido o Conselho de Ministros e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os vencimentos do engenheiro director dos caminhos de ferro da província de Angola, são os seguintes:

Vencimento de categoria.....	1.020\$
Vencimento de exercício.....	3.180\$
Ajudas de custo, máximo 180 dias a 5\$.	

Art. 2.º E' suprimido o lugar de adjunto do director dos caminhos de ferro de Angola, a que se refere o artigo 84.º do regulamento orgânico dos serviços do Conselho de Administração dos Portos e Caminho de Ferro da mesma província.

Art. 3.º E' criado o lugar de chefe dos serviços da exploração da Direcção dos Caminhos de Ferro da Província de Angola com os seguintes vencimentos:

Vencimento de categoria.....	480\$
Vencimento de exercício.....	1.728\$

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 24 de Novembro de 1914. — *Manuel de Arriaga = Alfredo Augusto Lisboa de Lima.*



## General Alberto d'Oliveira

Um dos mais valiosos elementos de colaboração do nosso jornal acaba de se nos sumir na campa.

Ha muito tempo que a doença minava, pouco a pouco, mas de uma forma persistente, aquele organismo de ferro, que, pelas manifestações da sua energia, parecia invulnerável.

Vimo-lo aqui junto da nossa mesa de trabalho, trabalhando também, alquebrado já, mas reagindo, posto se queixasse e conhecesse que ia peiorando de saúde a largos passos.

E ainda ha poucos dias d'elle recebemos notícias—desalentadas, sem dúvida — a propósito dos seus artigos que estamos aqui publicando, sob o título «Os caminhos de ferro em Portugal», estudo maravilhosamente bem feito e cuidadoso, em que desde o seu inicio é acompanhada a historia oficial e íntima da introdução em Portugal, e seu sucessivo desenvolvimento, da viação acelerada.

Deixa incompleto este grande trabalho, de que nos restam apenas poucos artigos a publicar, obra que difficilmente será concluída, porque raros são os espiritos devotados, como aquelle, à investigação minuciosa dos menores factos, á rebusca dos mais ocultos elementos para concatenar a historia e explicar acontecimentos importantes, que, no successivo desenrolar de muitos annos, vão produzindo os seus efeitos.

Foi a louvável ambição de fazer um trabalho completo que o trouxe a esta Redacção, onde sabia que se guardam elementos de estudo para a historia dos caminhos de ferro em Portugal, alguns da maior raridade e por isso do maior valor para os investigadores.

Tudo posemos á sua disposição, e aqui o tivemos repetidas vezes, consultando a nossa biblioteca, comparando factos, estudando estatísticas, compulsando leis.

Desses estudos resultaram os importantes trabalhos que tem illustrado a nossa *Gazeta* e tão apreciados tem sido.

O General Alberto d'Oliveira completara 70 annos no meio passado, tendo assentado praça aos 17 annos no regimento de caçadores 5, subindo postos até 1900, anno em que foi promovido a general de brigada.

Durante esse periodo desempenhou varios cargos, alguns da maior importancia, fazendo parte, em 1868, da brigada de reconhecimentos militares entre os rios Tejo e Douro, passando no mesmo anno a exercer interinamente as funcções de ajudante de campo do commandante do corpo do estado-maior. Foi nomeado ajudante de campo do governador da praça de Elvas, em 1874; adjunto à brigada de reconhecimentos militares entre o Tejo e a foz do Guadiana, em 1875; em 1884, chefe da secretaria do comando do corpo do estado-maior; membro da comissão encarregada de propor a organização militar dos quadros da força da guarda fiscal, em 1885; vogal da comissão consultiva da defesa do reino, em 1886; chefe da 3.ª repartição da direcção geral da secretaria da guerra, em 1890; chefe do estado-maior interino da 3.ª divisão militar, em 1892; chefe da repartição do gabinete do ministerio da guerra, em 1893; chefe do estado-maior do commando geral do mesmo corpo, em 1896; secretario geral da comissão superior de guerra, em 1895; e seguidamente che-

fe do estado-maior da direcção geral do mesmo corpo, vogal do conselho superior de obras públicas e minas, e chefe da repartição do gabinete do ministerio da guerra, em 1900.

Fez parte da comissão superior de guerra, da comissão encarregada de elaborar o regulamento provisório para o serviço do exercito em campanha, do conselho superior de promoções.

Foi, em 1903, commandante geral do estado-maior e governador militar da cidade de Coimbra, desempenhando depois o cargo de director geral do ministerio da Guerra.

Por fim reformou-se em 1906, em general de divisão.

Foi eleito deputado na legislatura de 1893.

Era grande oficial, commendador e cavalleiro da ordem de S. Bento d'Aviz; tendo a cruz de segunda classe da ordem de Merito Militar de Hespanha, e a gran-cruz d'esta mesma ordem; as medalhas de prata de bons serviços e de comportamento exemplar.

Foi tambem ajudante de campo d'el-rei D. Carlos e ajudante de campo honorario de D. Manuel.

Collaborou em varios jornaes e publicações, entre os quaes figuram o *Commercio do Porto* e a nossa *Gazeta*, e foi um dos principaes collaboradores do *Diccionario Popular*, dirigido pelo falecido escriptor Pinheiro Chagas.

Os nossos mais sentidos pesames á sua viuva e filhos, um dos quaes, distincto engenheiro do ministerio do Fomento, nos honra com a sua amizade.

leis e do contracto; mas para emprestimos, prolongamento de linhas, contractos com outras companhias, alienação de bens e modificação de estatutos, as suas decisões ficavam dependentes da approvação da assembleia geral, e para tudo que não fossem negocios correntes tinha de ser consultada a delegação de Paris, e só depois de decorrido um certo prazo para chegarem a Lisboa e serem considerados os votos d'esses delegados, é que as decisões seriam validas.

Para todos os negocios que a Companhia tivesse em França, seria representada exclusivamente pela delegação de Paris, que devia conformar-se com as resoluções do conselho, e á qual seria mensalmente dado conhecimento de tudo que o conselho decidisse e de todas as operaçoes da Companhia.

Ao conselho era dada a faculdade de delegar os seus poderes em qualquer dos seus membros para objecto determinado, e bem assim a de nomear um director geral, com voto consultivo, e que sob a sua vigilancia, exercesse a direcção de todos os serviços.

A assembleia geral da Companhia era formada pelos 50 maiores accionistas, que, com a antecedencia marcada, tivessem depositado nos cofres mencionados nos avisos pelo menos 50 acções, e reunia em sessão ordinaria uma vez por anno para apreciar o relatorio e contas apresentadas pelo conselho, e, extraordinariamente, a pedido do conselho ou de accionistas representantes de um quarto do capital da sociedade.

Os que estivessem em condições de fazer parte da assembleia geral, podiam delegar o seu voto em qualquer outro que tivesse igual direito; cada 50 acções davam direito a um voto até ao maximo de 20 votos, mas cada accionista poderia exercer o seu direito de votar por si e por todos aquelles que representasse.

As deliberações da assembleia só eram validas quando os presentes e os representados fossem, pelo menos, 40, e reunissem entre si a decima parte das acções emitidas; e, não havendo numero legal, seria feita nova convocação, especificando os annuncios qual era a materia de que se havia de tratar, e, nesse caso, qualquer que fosse o numero de votantes, a resolução era valida.

As sessões da assembleia geral seriam presididas pelo governador civil de Lisboa ou um delegado do governo para esse fim nomeado, e na falta de ambos pelo presidente do conselho de administração.

Durante a construcção e até á entrega completa dos caminhos de ferro á Companhia, poderia annualmente ser tirada do capital a somma precisa para garantir emprestimos e para distribuir ás acções o juro de 6 %. Se a Companhia, depois de pagas as despesas da exploração, conservação e administração, tivesse lucros de qualquer proveniencia, a assembleia geral resolveria a parte que devia entrar para o fundo social e a que devia ser distribuida aos accionistas como dividendo.

O balanço e contas seriam fechados no dia 31 de dezembro; e, deduzidas da totalidade das receitas as despesas de exploração e conservação, o saldo constituiria o producto liquido annual.

D'essa somma seriam pagos os emprestimos contraidos pela Companhia, o juro de 6 % das acções, 2 % pelo menos para fundo de reserva, enquanto elle não atingisse 5 % do capital social, e a quantia precisa para amortizar as acções em 94 annos a partir da conclusão de todos os trabalhos, e o que restasse seria o excedente do producto liquido annual.

A amortização das acções seria feita por sorteio publico e os portadores dos titulos assim designados receberiam em troca d'elles o seu valor em numerario e mais outras acções especiaes ao portador ou coupons de uso-fructo, com todos os direitos das antigas acções, excepto o juro de 6 %, mas com o direito de receber uma parte proporcional do excedente do producto liquido.

## Os caminhos de ferro em Portugal

XV

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

A administração da Companhia que D. José Salamanca tratava de fundar era confiada a um conselho de 17 membros, dos quaes nove, pelo menos, seriam portuguezes ou hespanhoes, podendo aquelle numero elevar-se a 20, sendo então metade de qualquer das duas nações da Peninsula. Junto do conselho e com voto consultivo, havia um commissario regio nomeado pelo governo portuguez.

O primeiro conselho de administração seria composto por accionistas de, pelo menos, 100 acções, indicados pelo fundador, aprovados pela assembleia geral e confirmados pelo governo. Decorridos cinco annos seria renovado annualmente na quinta parte, sahindo os que fossem escolhidos por sorteio, e depois da renovação completa os mais antigos, sendo as vagas preenchidas pela assembleia geral, que poderia reeleger os que deixavam o cargo.

A primeira assembleia geral competia estipular a retribuição dos administradores, aos quaes, além d'isso, seria abonado 5 % do excedente do producto liquido annual, quando se dessem as condições que adeante diremos.

A séde do conselho era em Lisboa, mas os seus membros, residentes em França ou Inglaterra, formavam uma delegação em Paris.

Para o conselho deliberar era necessário estarem presentes pelo menos quatro membros e quando este caso se desse só eram validas as resoluções tomadas por unanimidade. Os que residissem no estrangeiro, ou lá estivessem temporariamente, podiam fazer-se representar por um dos seus collegas de Lisboa, mas cada um d'estes não poderia reunir ao seu voto mais de dois.

Por falecimento ou demissão de qualquer dos seus membros, no meio do anno, o conselho nomearia quem preenchesse a vaga.

O conselho tinha os mais amplos poderes dentro das

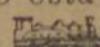
Sempre que a importancia dos juros e dividendos distribuidos aos accionistas fosse superior a 6 %, seriam d'aquelle excedente destinados 5 % para o conselho de administração, e outro tanto para o fundador e pessoas que este indicasse como tendo concorrido para a organização da sociedade, sendo esta ultima parte representada por *coupons* cuja forma e modo de transmissão ao conselho competia fixar.

As contestações levantadas entre a Companhia e terceiros ou accionistas e bem assim entre o conselho e accionistas, seriam decididas sem appellação nem recurso por um tribunal de arbitros, segundo o prescripto no Código Commercial.

As alterações nos estatutos, votadas pela assembleia geral, só seriam exequíveis depois de aprovadas pelo governo. O conselho de administração tinha, porém, plenos poderes para, com o voto de dois terços dos seus membros, presentes a uma sessão para isso especialmente convocada, aceitar as emendas feitas pelo governo nas deliberações da assembleia geral, sem modificar estas na sua essencia.

No diploma, cujas principaes disposições temos resumido, encontram-se ainda mais algumas relativas á dissolução da Companhia, mas como o caso n'ellas previsto se não deu, escusado nos parece extractá-las aqui.

Aos estatutos foi acrescentado, á ultima hora, um artigo já sem numero e com a indicação de addicional, declarando que D. José Salamanca entregaria gratuitamente á Companhia, uma carruagem destinada a seu uso pessoal, e na qual elle teria direito de viajar gratuitamente com as pessoas que o acompanhasssem nos trens da Companhia. Este additamento, de nenhum valor para a vida da sociedade, mostra bem o nunca desmentido amor que D. José Salamanca tinha por tudo que era ostentação; e, ao mesmo tempo, accentua claramente o papel predominante e a situação privilegiada que elle para si reservava na Companhia, cuja fundação estava promovendo. A. O.



## Exposição de S. Francisco da California

*Secções mineira e assucareira*

As circumstancias actuaes por que está passando o mundo e os constantes desmoronamentos do canal do Panamá, parece que se conjuraram para diminuir a extensão, a importancia e a imponencia que os Norte-americanos desejavam dar á Exposição, e influiram a tal ponto que em vez de ser uma exposição internacional e universal, que eclipsasse todos os certamens realizados em Berlim, Paris, Londres, etc., se limita apenas a uma Exposição americana.

Não obstante esta limitação, cremos que ella será importantissima.

Pelo que respeita á parte mineira, serão construidas no sub-solo do palacio destinado á Exposição, galerias analogas ás galerias ordinarias, que representarão as excavacões proprias das minas de carvão e as das minas metalicas mais importantes dos Estados Unidos.

Os proprietários procurarão reproduzir, o mais perfeitamente possível, nos compartimentos que lhes pertencem, a apparencia interior das suas respectivas minas. Os fabricantes de machinismos para minas, installarão n'ellas apparelhos de trabalho exactamente eguaes aos que tñham vendido a cada uma das empresas que tomem parte na exposição.

Aos visitantes serão dadas lampadas das que se usam nas minas, e poderão tambem descer lentamente em *gaiolas*, das que se empregam na realidade; os visitantes terão a impressão de terem descido a uma grande profundidade, por meio d'un engenho que dá perfeitamente a ideia de se descer a um poço. A seguir serão conduzidos através da galeria principal, aos lados da qual, como já

está dito, se encontram as diferentes explorações, cada uma com o seu nome respectivo.

Ouvem ahi explicações referentes ao funcionamento das minas e aos progressos alcançados sobre o assumpto.

A secção dedicada á industria dos assucares, terá como caracteristica a imitação de um engenho em miniatura, cujo projecto e planos completos se devem a um machinista empregado n'uma refinação de assucar, de Cuba. A capacidade productora será só de 4 litros por hora. Os visitantes poderão seguir detalhadamente o processo moderno da fabricação do assucar, pois para esse fim o pequeno machinismo estará funcionando constantemente.



## A industria da baleia em Hespanha

Já está introduzida em Hespanha e funciona actualmente com exito, esta importante industria, nos mares da Africa, entre Fernando-Pó e a costa hespanhola. O Governo concedeu, para esse fim, o monopolio da pesca á «Sociedade de Pescaria Hispano-africana», fazendo-se por enquanto a exploração com gente da Noruega habituada a esta classe de trabalhos, intervindo na direcção e administração marinheiros hespanhóes, que assumirão todo o trabalho quando tenham a necessaria experiencia.

A *Revista de Montes* diz que em principios de abril chegou o grande vapor norueguer *Polynesia*, á frente de uma flotilha de tres pequenos vapores e quatro lanchas-automoveis, que fundeu entre as praias do *Nacimiento* e *Capmany*, em Fernando Pó. Ao abrir-se a primeira das baleias capturadas, foram encontradas n'ella quatro crias. A sua lingua, tendo mais de um metro de largura, pesava uns 30 kilos.

A bocca, de mandibula a mandibula, tinha 3 metros.

As baleias pescadas mediam 6,10, 12 e mais metros, e a sua circumferencia mais de 6 metros. A gordura, a parte magra e os ossos reduzem-se a oleo, por meio de diferentes operações, o qual é aproveitado na fabricação de diferentes productos, entre elles o sabão. Parte do residuo dos ossos é aproveitado para a fabricação do cauchuc. Na baleia 90 % d'ella é oleo.

O vapor *Polynesia* pôde conter nos seus depositos 6.000 toneladas de oleo, e uma vez conseguido obter esta quantidade se dará por concluido, o negocio, por este anno.

Já se colheram até agora umas 40 baleias, e o maior numero foi capturado em frente de Laka, perto da ponta Horacio. Os vaporzitos vão munidos de um canhão que arremessa com força o harpão de ferro, cujas quatro pontas são ligadas de forma que, ao penetrarem no corpo do cetaceo, se abrem instantaneamente, fazendo explodir uma bomba que fulmina o animal.

O capitão do vapor *Santa Isabel*, que tem sido até agora o mais afortunado na pesca, é hespanhol.

Durante os mezes de outubro e novembro projectava-se pescar em Anno-Bom; e, o mais tardar, em dezembro, regressar á Europa. O estabelecimento de novas industrias em Hespanha é sempre motivo de satisfação, porque arrasta comsigo um desenvolvimento de riqueza.



## Primeiro centenario da illuminação a gaz

Passa este anno o primeiro centenario da utilização do gaz da hulha na illuminação publica, pois foi em 1814 que elle se empregou pela primeira vez na illuminação do bairro de Santa-Catharina, em Londres, com quanto já no anno anterior houvesse sido illuminada do mesmo modo a ponte de Westminster.

Desde essa data o uso do gaz extendeu-se rapidamente por toda a Inglaterra, e em 1823 já mais de cincuenta cidades inglezas o empregavam na illuminação das suas ruas e praças.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Transportes de cortiça, carvão vegetal, cascas para cortumes, etc.

Pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes foi recentemente apresentado á apreciação do governo um projecto de tarifa especial, destinado a substituir a actual interna n.º 13 de pequena velocidade, applicável aos transportes de carvão vegetal, cascas para cortumes, cortiça em bruto e fabricada, etc.

Esta reforma da tarifa tem por sim principal incitar ao desenvolvimento d'uma das principaes industrias do nosso paiz, a da cortiça; e estamos certos, pelo que conhecemos do projecto, que será attingido o sim que a Companhia se propõe.

Para proteger o trasego da cortiça, contem a tarifa, álem dos preços especiaes que actualmente vigoram, e que são mantidos apenas com a diferença de serem convertidos á nova moeda, outros para estações que até agora não figuravam na tarifa com preços especiaes. Assim, no § 2.º, alinea A, que na actual tarifa estabelece preços reduzidos para expedição de vagão completo de cortiça em bruto ou em pranchas de qualquer estação para as de Lisboa C. S., P. Bispo—Braço de Prata, Alcantara, e Belem ou vice-versa, figuram na tarifa em projecto tambem as estações de Vendas Novas, Castello Branco, e Portalegre; isto é, ficam figurando n'essa alinea todas as estações que servem localidades onde ha as principaes fabricas de cortiça, e de onde se exporta.

Para se poder avaliar da importancia da inclusão d'essas estações no referido §, citemos um exemplo:

Uma tonelada de cortiça em prancha vinda de Castello Branco para Lisboa C. S. que pela tarifa actual paga 5\$79, por tonelada, incluindo a manutenção, passará a pagar 5\$19, ou seja \$60 a menos em tonelada. Entre Lisboa e Portalegre a diferença em tonelada é de \$57.

Mas não é só esta a modificação que a tarifa vae sofrer, outras tão importantes ou mais ainda do que essa, contem o projecto.

Sobre os preços de applicação geral do § 1.º é feita uma importante reducção nos preços de transporte da cortiça em bruto e em pranchas, procedente das diferentes estações das linhas de Leste, Beira Baixa e Vendas Novas para as de Lisboa C. S., P. Bispo—Braço de Prata, Alcantara Terra ou Mar e Belem, quando os consignatarios tenham recebido durante o prazo maximo de um anno contado da data da primeira remessa, 500 toneladas, minimo, d'aquellas mercadorias. Essa reducção será feita por meio de reembolso, mediante a apresentação das respectivas cartas de porte.

Por exemplo: Um expedidor que transportar no prazo de um anno 500 toneladas de cortiça em bruto ou em prancha, de Ponte de Sôr para Lisboa C. S., virá a receber no fim do anno, a diferença entre o que pagou,  $(3\$97 \times 500) = 1.985\$00$  e o preço especial  $(3\$01 \times 500) 1.505\$00$ , ou seja 480\$00. E' claro, quanto mais transportar, maior reembolso recebe.

A'lem d'isso para a cortiça em quadros ou rolhas, aparas, raspas, ou outros desperdicios de cortiça acondicionados, quando procedentes de Vendas Novas, Portalegre ou Castello Branco com destino a Lisboa-Caes dos Soldados, são estabelecidos no projecto os seguintes preços especiaes;

### Cortiça em quadros ou rolhas:

De Vendas Novas	Expedição de vagões completos.....	2\$63 por ton.
	Expedição do minimo de 1.000 kilos.....	3\$22 >>

De Castello Branco ou Portalegre	Expedição de vagões completos.....	4\$50 por ton.
	Expedição do minimo de 1.000 kilos.....	6\$00 >>

### Aparas, raspas, etc., acondicionados:

Por expedição de vagão completo.....	De Vendas Novas 1\$11 por ton.
	De Castello Branco ou Portalegre 1\$90 >>

Eis em resumo, as principaes modificações que a actual tarifa 13 de pequena velocidade, da Companhia Portugueza, deve soffrer em breve, pois, sem duvida não se fará esperar muito a sancção do Governo, tratando-se, como no caso, d'uma medida que tanto vae beneficiar uma das nossas melhores fontes de riqueza.

## Bilhetes entre Luso-Bussaco e as estações do ramal de Vizeu

Segundo um aviso recentemente publicado pela Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, os bilhetes de ida e volta de Luso para as estações do ramal de Vizeu, da tarifa especial B. V. n.º 3 de grande velocidade, serão d'ora avante validos por dois mezes, sendo vendidos diariamente de 1 de maio a 15 d'outubro, tendo como ultimo dia para regresso, 31 d'outubro.

Este prazo pôde ser prorrogado por um ou dois periodos de um mez, mediante a compra de senhas d'ampliação, pagando o passageiro por cada ampliação de um mez, 10 % sobre o preço do bilhete. Estas ampliações de prazo só poderão ser pedidas na estação de Luso-Bussaco, mediante a apresentação dos respectivos bilhetes antes da expiração do seu prazo, ou da 1.ª ampliação ao requisitar a segunda, para a qual apresentar-se-ha tambem o bilhete.

Aos preços indicados na citada tarifa, deve addicionar-se o imposto do selo e assistencia actualmente em vigor, ficando assim sem effeito a condição 1.ª da mesma tarifa.

Com o presente numero distribuimos o respectivo aviso.

## Rapidos Lisboa-Porto e Sud-Express

O serviço dos comboios n.ºs 51 e 52, rapidos entre Lisboa e Porto, e n.ºs 53 e 54, Sud-Express, que devia cessar, conforme fôra anunciado, no dia 30 de novembro, foi prorrogado até 31 de dezembro proximo futuro.

## Passageiros entre Valdera e Aldegallega

A partir de hoje os preços dos bilhetes da tarifa n.º 5 de grande velocidade da Direcção do Sul e Sueste, correspondente ao percurso entre Valdera e Aldegallega, ficam sendo os seguintes: 1.ª classe, \$34 — 2.ª classe, \$27 — 3.ª classe, \$19.

## Bilhetes de ida e volta nas linhas do Porto á Povoa e Famalicão

Segundo um aviso da Companhia do Porto á Povoa e Famalicão, que entrou em vigor no dia 15 do mez findo, os passageiros munidos de bilhetes de ida e volta que viajarem em classes superior á indicada nos bilhetes, pagão o custo da passagem do logar que ocuparem, reduzida a importancia dos seus bilhetes. Os que seguirem álem do destino marcado nos bilhetes, pagão o preço da passagem correspondente ao excesso do percurso por tarifa geral.

# Viagens caseiras

VI

A linha d'Amarante.— Attractivos da villa.— De Amarante á Lixa.— Uma aldeia maior que muitas cidades.— O Sanatorio do Seixoso.— Uma vivenda encantadora.— A linha a Penafiel e a Entre-os-Rios.

O regresso de Miranda do Douro a Bragança, mesmo em trem, pôde fazer-se n'um dia; partindo-se cedo de Miranda ás 7 e meia, por exemplo, chega-se ao meio-dia a Vimioso.

Ahi se almoça, enquanto se atrellam outros cavallos, e, sahindo á 1 da tarde, pára-se no Outeiro das 3 e meia ás 5 e chega-se a Bragança pelas 9 e meia da noite, não muito estafado, porque só a primeira parte do trajecto é fatigante, sendo excellente a estrada desde Vimioso, como dissemos já.

Voltando de Bragança, onde nos dirigiremos, a ver alguma coisa nova para sobre ella conversar com os leitores?

Viagem reduzida, em extensão, correspondia-lhe bem visitar vias reduzidas em largura, tanto mais que algumas havia ainda não visitadas pelo auctor d'estas notas.

Assim, Bragança a Tua e d'esta á Livração, era o caminho.

Ahi se passa para as pequenas carruagens da linha do Valle do Tamega, preparadas para o comboio que d'allí parte pouco depois.

A linha é muito interessante; não tanto como a de Villa Real, mas bastante apreciavel pelos bellos panoramas que d'ella se teem, á direita, sobre as margens do Tamega, junto ás quaes vamos subindo sempre até final.

Entra-se em Amarante n'uma praça seguida de uma rua larga, mal calçada, mas muito animada e naturalmente pictoresca n'uma villa alcantilada como aquella em que os edifícios se sobrepõem em três alturas, vendo-se por toda a parte vegetação uberrima nos quintaes e jardins, que a tal proeminencia estão que nos parecem difficilmente accessíveis em passeio de recreio. E não o são, porque tortuosas ruas, em grande rampa é verdade, lá conduzem.

A uns 500 metros da estação, o hotel Silva offerece alojamento commodo e excellente cozinha. As suas janelas debruçam-se sobre o rio e as accommodações são confortaveis e limpas.

Além d'outros attractivos, Amarante tem uma agua excellente e um vinho verde, tão bom que até os que normalmente não bebem vinho não deixam de achar aquele delicioso.

Mais adeante está a velha ponte muito importante, e junto d'ella o grande templo de S. Gonçalo, onde, na sacristia, ha um crucifixo de grande valor.

O claustro e pateo estão profanados, fazendo-se ahí o mercado, o que, já se vê, os vae pondo em miseravel estado.

Mais acima, subindo a rua á esquerda, temos outra egreja, a de S. Pedro, com um notavel tecto de talha, na sacristia, que uns Ingleses já invejaram, offerecendo substitui-lo por outro em estuque e dar uns 20 contos de reis. A irmandade não quiz.

A villa, em si, é muito commercial e productora, com estabelecimentos numerosos e bem sortidos, varias doçarias em que se fabricam e vendem as *lerias* e *chalaças*, duas especialidades locaes de pequenas cavacas, umas d'ellas feitas com amendoa, muitas saborosas.

De Amarante fica tão perto a linha de Penafiel que faz vontade de ir percorrê-la; mas para não se ter que descer á Livração, melhor é ir directamente á Lixa, seu extremo, em trem, que não custa mais que 1\$50.

A estrada é boa, entre propriedades, cujas copas das

árvores veem, por vezes, por sobre os muros, formar um tunnel de verdura ensombrando o caminho.

Sobe-se continuamente.

A Lixa é, segundo a classificação que tem na chorographia portugueza, uma simples povoação d'uma freguesia do concelho de Felgueiras, mas já o Diccionario de Pinheiro Chagas nos diz que é «a maior aldeia de Portugal».

Com effeito, a povoação não está dilluida por pontos distantes; a população centraliza-se em duas grandes e bonitas praças e n'uma parte da estrada, ladeando tudo de bons edifícios, que lhe dão mais a apparencia de uma villa do que muitas pobres villas que conhecemos.

Para que se veja da sua importancia reunimos aqui, n'uma pagina, varios aspectos da importante povoação.

A freguesia, já em si tem o nome de Villa Cova da Lixa, e bem cabido seria que fosse elevada a villa uma agglomeração que se apresenta em tão bom aspecto.

E uma aldeia com dois hoteis, um café, do *High-life*, estabelecimentos varios, entre os quaes um de moveis, duas pharmacias, fabrica de pão de ló, carros de aluguer, e até ha automovel.

E chama-se-lhe *aldeia*, e chama-se *cidade* ao miseravel burgo de Miranda do Douro, que vimos de descrever!

Por isso a Lixa foi merecedora de um caminho de ferro, e tão importante é, que até deu titulo a essa linha, como ponto terminus.

O caminho de ferro de Penafiel á Lixa foi devido á tenacidade do um espirito emprehendedor, o doutor Cerqueira Magro, que não só concebeu a ideia, como, trabalhando persistentemente, conseguiu pô-la em pratica, organizando companhia, obtendo a concessão e removendo as mil dificuldades que sempre se oppõem ao inicio de empresas d'este genero, e em taes condições.

A linha é como se sabe, uma via americana, isto é, tremvia a vapor sobre a estrada, tendo a extensão de 33 kilometros entre os seus extremos actuaes, percurso que se faz ordinariamente, nos 30 kilometros da estação de Penafiel, na linha do Douro, á Lixa, em 2 horas, e em sentido inverso em 1 hora e 50 minutos, por causa das muitas paragens a que obrigam linhas d'este genero, destinadas a servir mesmo todas as pequenas povoações que atravessam.

No seu trajecto ha, além d'isso, apertadas curvas de 25 metros de raio e rampas de 76,8 millimetres, o que é superior ao maximo que se consegue em linha a vapor por adherencia.

Conseguiu-se porém evitar o emprego de cremalheira, adoptando-se potentes locomotivas apropriadas, da casa Henschel & Sohn, de Cassel.

A 2 kilometros da Lixa é o apeadeiro de Seixoso, que dá communicação, por uma bella estrada, para o Sanatorio d'este nome, pertencente tambem ao doutor Cerqueira Magro.

De longe, de muitos pontos da linha, antes e depois do apeadeiro, se vê sobre a montanha, entre copados arvoredos que a cobrem por completo, sobresahir um edificio elegante de alvas paredes elevando-se por sobre a matta.

Este edificio, que se vê na nossa pagina illustrada, é uma perspectiva que nos lembra — mas que nos lembra muito — outras que conhecemos na Suissa, nos Alpes, nos Pyrenéos.

Do apeadeiro para lá ha que tomar trem ou automovel, ou uma diligencia que parte ao primeiro comboio, porque a distancia é de mais de 2 kilometros, em subida, até á entrada na matta do Sanatorio, e dentro d'esta ha ainda que percorrer mais de um kilometro. O caminho é lindissimo e a estrada excellente.

O sanatorio é um estabelecimento modelar em todo o sentido: moderno, confortavel, com varias installações



LIXA — 1, SANATORIO DO SEIXOSO — 2, PRAÇA DO DR. JOSÉ JOAQUIM COIMBRA — 3, UM TRECHO DO LARGO DA PRAÇA E RUA DE SANTO ANTONIO — 4, UM ASPECTO DA RUA DA VICTORIA — 5, UM TRECHO DA RUA CENTRAL — 6, UM TRECHO DO LARGO DO COMMERCIÓ — 7, 8 E 9, VARIOS ASPECTOS DA FEIRA

para os seus alojados receberem as influencias da temperatura, necessarias ao seu robustecimento, visto destinarse simplesmente ao repouso, na convalescência de uma doença, ou á reacquisição de forças, nos organismos de pauperados. Foi criado como sanatorio para tuberculosos; mas, depois de um incendio que destruiu parte do edificio, o seu fundador reconstruiu-o, adaptando-o sómente a casa de repouso.

A agua é finissima, o ar purissimo, a alimentação cuidada ao ultimo ponto, só entrando n'ella generos de primeira qualidade; a hygiene é a mais rigorosa; é uma verdadeira casa de saúde, um armazem de saúde, de robustez, de vigor physico e moral, onde os enfraquecidos vão abastecer-se, como quem vai para o campo em época de verão.

E que delicioso campo aquelle, em que ha uma enorme area de ruas ensombradas para passear, entre pinheiraes, fontes de purissima agua, abrigos para repouso, pequenos jardins de recreio, terraços por todos os lados do edificio, muita luz, muito ar oxygenado, muitos cuidados por parte do pessoal, excellente mesa, bellos quartos, sossego, ordem—o bem-estar em todas as suas manifestações.

No caminho entre o Sanatorio e o apeadeiro, pôde ver-se, á direita, a propriedade de Simões, notavel por ter pertencido a Pedro Coelho, um dos assassinos de D. Ignez de Castro, tendo sido visitada por D. Pedro I, que fez arrasar as armas que encimavam o portal.

A quem do Seixoso, a linha segue sempre pela estrada de Cahide, muito pictoresca, de variados panoramas, e muito povoadas, vendo-se, ora a um ora a outro lado, pequenas e grandes vivendas, com suas quintas, na maior parte propriedades de Portuguezes que fizeram fortuna no Brasil e vieram installar-se na sua terra natal.

Passa-se a villa de Felgueiras, assás importante, de onde a linha volta para o sul pela estrada de Penafiel, parando em Margaride, onde são as fabricas do afamado pão de ló, Longra, Unhão, Louzada; e por fim chega-se á estação da linha do Douro, em Penafiel, ainda a uns 4 kilometros da villa d'este nome, para a qual a linha da Lixa segue cruzando a do Douro proximo da estação.

De Penafiel, a linha está já em adeantada construção para Entre-os-Rios, o que lhe dará um enorme desenvolvimento de trafego de passageiros e mercadorias, por ser a região muito populosa e muito productiva e aquellas caldas muito frequentadas na estação propria.

A linha do Douro lucrará tambem com esta nova via de comunicação, porque os aquistas e visitantes d'aquelle estancia d'aguas, que, na maior parte vão do Porto ou da linha do Norte, e até do sul do paiz, preferirão ir a Penafiel tomar a linha americana, a fazer o transporte por Cette, percorrendo assim mais 9 kilometros.

Na excursão que descrevemos, a necessidade de seguir para o Porto impediu-nos de visitar Penafiel, o que não contraria os nossos leitores que o são desde alguns annos, porque já na pagina 371 do nosso volume de 1898 nos ocupámos d'esta pequena mas interessante cidade.



## A mobilização dos ferro-viarios em Hespanha

Antes que se trate d'este assumpto, em Portugal, ou por que seja possivel que em breve venha a tratar-se, será curioso saber como elle é tratado na vizinha Hespanha.

A este respeito publicou o *Diario Official* a seguinte Real orden circular:

«Como seja conveniente para o caso de greves, de escholas praticas, e em geral de mobilização, que o pessoal com responsabilidade militar empregado nas diversas empresas ferroviarias, satisfaça á revista annual regulamentar de uma maneira effectiva, e se mantenha sim-

taneamente em relações intimas com o regulamento dos Caminhos de ferro, El-Rey (q. D. g.) houve por bem resolver que sejam observadas as instruções seguintes:

Artigo 1.º — Todos os individuos sujeitos á lei do recrutamento que pertençam ás diferentes empresas ferroviarias da Peninsula, irão á revista annual perante o capitão da companhia de deposito do regimento dos Caminhos de Ferro, á qual se acha adscripta a linha em que prestem serviço; e, para facilitar a mesma revista, os capitães das mencionadas coimpanhias pôr-se-hão previamente de acordo com as direcções das linhas em que os empregados sirvam.

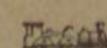
Artigo 2.º — A documentação de todo o pessoal ferroviario com responsabilidade militar, exceptuando os individuos que se encontrem na primeira situação do serviço activo, estabelecer-se-ha nas correspondentes coimpanhias de deposito, para o que os diferentes corpos e unidades do exercito remetterão ao regimento dos Caminhos de Ferro a documentação pessoal referente ás classes e individuos que pertençam a alguma empresa ferroviaria; e nas restantes situações militares os corpos activos remetterão ao dito regimento dos Caminhos de Ferro relação nominal dos que se encontrem nos tres primeiros annos de serviço.

O pessoal primeiramente citado determinará alta e baixa nos citados organismos, na seguinte revista de inspecção.

Artigo 3.º — Com a anticipação necessaria para a concentração e destino ao corpo das substituições annuaes, o regimento dos Caminhos de Ferro remetterá á secção do Estado-Maior d'este ministerio, relações nominaes dos recrutas ferro-viarios comprehendidos no serviço de instrucção de cada anno, por ordem preferente de profissões ou officios.

Artigo 4.º — Assim de que o regimento dos Caminhos de Ferro possa cumprir o antecedentemente ordenado, sollicitará no primeiro trimestre de cada anno, das diversas empresas ferro-viarias, a relação nominal dos empregados affectos aos serviços de via e obras, material, tracção, movimento, estações e officinas, com as profissões e officios applicaveis á construcção e á exploração, que tenham sido sorteados durante o anno, com indicação da freguezia em que foram alistados, e o officio, destino e categoria dentro do serviço de cada empresa.

Artigo 5.º — Todos os individuos com responsabilidade militar que tenham servido em corpos activos distintos do regimento dos Caminhos de Ferro, poderão ser mobiliados para ficarem pertencendo indistinctamente a este corpo, ou áquelle em que houvessem recebido primeiramente a instrucção militar, para o quê figurarão nos respectivos corpos, ou batalhões, ou depositos de reserva, relações nominaes dos indicados individuos.



## Ascensores para barcos em Niederfinow

Quando as vertentes fluviales são muito pronunciadas, o sistema das eclusas para vencê-las, nem sempre é pratico; assim succede na via de grande navegação de Berlim a Stettin que termina em Niederfinow, e cujo declive, de 35,7<sup>m</sup>, deve vencer-se em virtude da lei sobre vias navegaveis allemaes de 1 de abril de 1905, por duplas instalações, consistindo a primeira n'uma serie de eclusas e a segunda n'um plano inclinado e n'um ascensor mechanico.

O primeiro sistema, já estabelecido, compõe-se de quatro eclusas, de 9 metros de salto, que deverão ser abertas á exploração no decorrer do presente anno.

A escolha do segundo sistema de descida foi mais trabalhosa, tanto pelo que se refere á segurança, como pelo que se refere á exploração, tendo sido até reprova-

dos todos os projectos apresentados; mas, posteriormente, foram estudados outros tres projectos, um pela «Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg», de Gustavburg, outro pela «Siemens Schückert», associada a outras casas, e o terceiro pela casa «Benzelt & C.º», de Grünberg, os quaes ofereciam segurança na exploração e garantias na execução. Foi adoptado definitivamente pelo Ministerio das Obras Publicas da Prussia, o de «Benzelt & C.º», porque se adaptava melhor que nenhum outro ás condições locaes e especiaes de Niederfinow.

O *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure* traz sobre o assumpto o seguinte resumo: Os dois depositos do ascensor, supportados cada um por quatro pares de palancas de 30 metros de comprimento e que devem dar passagem a barcos de 600 toneladas, teem 68 metros de comprimento util, 9,º6 de largura e 2,º5 de calado d'agua; a sua capacidade é pois de 1.700 metros cubicos e o seu peso total de 2.100 toneladas. O conjunto está suspenso de umas vigas de balancim solidamente unidas entre si, e as palancas abraçam uns munhões no eixo dos depositos e no dos supports massícos sobre os quaes descansa toda a superstructura. De resto, a ampla base d'estes supports permite, por intermedio de uma infra-structura de argamassa, tambem muito solida, reduzir a acção sobre o sub-solo e realizar uma cimentação absolutamente segura.

Graças á disposição adoptada, as peças de machina do ascensor propriamente dito, limitam-se a 12 munhões regulaveis, podendo, por outro lado, verificar-se sempre o seu alinhamento por meio de uma mira situada no eixo commun dos depositos.

No seu movimento, os depositos descrevem um arco de circulo, cuja posição vertical está sempre assegurada, sem balanço nenhum.

A installação comprehende um freio hidráulico simples e forte, dando em exploração normal um movimento suave ás massas que são movidas, movimento capaz de verificar-se mesmo que falte o peso de 1.700 toneladas de um dos depositos, no caso de se haver esvaziado durante a manobra.

O freio consta de quatro placas fixas nos montantes verticaes e mantidas constantemente na posição horizontal com o auxilio de parallelogrammos articulados; estas placas acompanham o movimento das palancas e movem-se n'umas camaras de enfremento cheias de agua á altura de 4 metros. Deixou-se a pressão minima entre a peripheria das placas e as paredes das camaras.

Segundo os calculos feitos, a manobra do ascensor não exige mais que uma potencia de 75 cavallos, actuando sobre segmentos de cremalheira fixos nos montantes das placas de enfremento. Haverá outro motor de reserva.

Afóra a simplicidade e a segurança da installação, convém indicar que todas as peças da construcção estão sempre accessíveis, que só ficam debaixo d'agua as placas de enfremento, e que não é para temer qualquer corrente de agua nos fluctuadores que possa interromper o funcionamento da installação.



**Companhia Portugueza.** — Proseguem os trabalhos da 2.ª via do norte no troço Coimbra B a Aveiro, na extensão de 54 kilometros.

Na parte de Coimbra B a Pampilhosa está já feita a terraplenagem; entre Pampilhosa e Mogofores, está concluído o assentamento da via, faltando apenas ligá-la as estações de Pampilhosa e Mogofores. No restante, entre Mogofores e Aveiro, vae já bastante adeantada a terraplenagem.

— Estão quasi concluidas as obras de ampliação do edificio da estação de Albergaria, que ficou com mais um andar.

**Beira Alta.** — As duas novas carruagens de 3.ª classe, que esta Companhia tem em construcção nas suas officinas da Figueira, estão bastante adeantadas, devendo entrar em serviço em fevereiro ou março próximo.

Uma d'ellas está já quasi prompta, e por ella se vê que serão sem duvida das melhores e mais confortaveis que existem, pois são dotadas de aquecimento; corredor lateral, retrete, lavatorio, iluminação a gaz, estofoes nas costas e tres janellas por compartimento.

Teem 72 logares, distribuidos por 7 compartimentos, e para maior commodidade dos passageiros teem 4 portas de cada lado.

Entrarão na composição dos comboios 3 e 4, onde já circulam as magnificas carruagens de 1.ª e 2.ª classe feitas tambem na Figueira.

— Está sendo montada a iluminação a gaz na estação da Figueira.

— Em virtude da guerra europeia, o governo francês apoderou-se dos automoveis que esta Companhia tinha enviado á casa constructora para modificar os motores, e que eram para o serviço das localidades mais importantes e as suas estações, ficando assim sem efecto a encommenda.

— Prosegue a renovação da via no troço Nellas a Mangualde, onde estão sendo empregados carris de 12 metros e 40 kilos, eguaes aos que já existem de Pampilhosa a Nellas. Tambem a britagem da linha vae muito augmentada, não só na parte renovada como na outra.

E' para lamentar que a Companhia, tão sollicita, dentro dos seus fracos recursos, em commodidades para o publico, não tenha dos poderes publicos o auxilio a que tinha jus, como seja as obras do porto da Figueira, que por varias vezes se teem tentado executar, mas que permanecem no esquecimento.

**Cintra ao Atlântico.** — A antiga companhia «Cintra ao Oceano», que explorava as linhas electricas da Estação de Cintra, a Cintra e a Collares e Praia das Maçãs, foi arrematada por um grupo de capitalistas que continuam a sua exploração com o nome de «Companhia Cintra ao Atlântico».

**Elevador da Biblioteca.** — A Camara Municipal de Lisboa resolveu aceitar a offerta do Elevador da Biblioteca, feita pelo Sr. Conde do Ameal.



#### Hespanha

Trata-se de obter a concessão de um caminho de ferro, que, através da Serra, ligue Granada com Almeria, e que poderá prolongar-se até ao Norte, em direcção de Jaén.

Para esta obra, segundo a memoria apresentada, calcula-se a despesa total de 76.800.000 pesetas, e o valor do kilometro construido será de 528.000 pesetas.

A linha parte de Granada, subindo em recta até Cenes, onde se construirá uma estação que se chamará Cenes-Huétor-Vega, dirigindo-se depois por Pinos Genil e Güejar até á Casa da Estrella, que é um dos centros mineiros mais importantes da Serra e que fica a uns 1.500 kilometros de altitude.

Depois de um tunnel, e na altitude de 1.580 kilometros, erguer-se-ha, na margem direita do rio Poqueira, a estação de Capilleira. A extensão total da linha é de 143,3 kilometros.

Entre as obras d'arte merece mencionar-se o tunnel, de cerca de 3.500 metros, na Serra Nevada, cuja perfuração levará quatro ou cinco annos.

A viagem de Granada a Almeria, que hoje se faz em nove horas, poderá ser feita em duas, em expresso.

## PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1914

	1:180 obrigações de 3 %, privilegiadas de 2.º grau.					
N.º	1.836 a 1.840	3.551 a 3.560	3.600	3.783		
4.136	4.215	4.216	4.536 a 4.538	5.571 a 5.576		
6.754	7.507	8.574	10.231	10.680 a 10.686	10.898	
10.899	11.156	13.217	13.218	13.257	15.567 a 15.571	
17.125	17.167	18.406	18.584 a 18.586	20.767	21.326	
21.991 a 21.995	22.692	22.693	23.194 a 23.206	23.212 a		
23.217	26.989	26.990	27.914 a 27.922	29.724 a 29.727		
30.291	30.353	30.354	31.023	32.100	32.123	32.308
32.442	32.443	35.255	35.256	35.963	35.964	37.757 a
37.761	39.145	39.146	39.225	40.051	40.362	42.631
44.372 a 44.374	45.719	45.724	48.694 a 48.693	48.702		
51.751 a 51.760	52.655	54.492	56.809	56.940 a 56.943		
57.351	57.384	57.385	58.221 a 58.224	58.332 a 58.342		
58.411	58.412	58.548 a 58.552	59.001 a 59.006	61.358 a		
61.360	62.059	62.060	65.503 a 65.506	65.800 a 65.803		
66.738	67.755	67.768 a 67.770	68.299	68.300	70.153	
70.154	72.765	73.963	73.964	74.471	74.472	74.533 a
74.535	75.520	75.521	75.792	76.877 a 76.879	77.644	
80.431	80.432	84.324	84.396	84.701	88.317	88.696 a
88.700	88.724 a 88.727	88.773	88.826 a 88.837	88.851		
88.852	89.794	89.795	98.382	98.385	101.680 a 101.682	
103.282	103.283	103.480 a 103.482	103.698	103.699	104.821	
105.383 a 105.386	105.705 a 105.709	107.036	108.454 a 108.462			
108.465 a 108.468	114.079	114.545 a 114.549	115.678	115.679		
116.327	119.380	120.551 a 120.555	120.743	125.250	125.251	
125.306	126.465 a 126.468	126.736	127.273	127.589	127.603 a	
127.612	128.031	128.032	129.407	129.408	130.082	130.085
130.086	131.545	132.297 a 132.218	134.818 a 134.821	134.882 a		
134.887	135.455	135.456	136.056	136.057	138.609	138.610
138.805	138.806	138.941	140.317	141.983 a 141.997	144.436	
145.790	145.791	147.462	147.463	148.248	150.148	155.414
155.415	155.455 a 155.464	156.255	156.256	157.768	157.769	
160.015 a 160.018	160.773	160.774	160.853	162.095 a 162.097		
163.672 a 163.676	167.336	169.306	172.853	175.983	177.480	
177.499	177.500	177.616	177.732	179.856 a 179.858	181.230	
181.231	181.592	183.510 a 183.513	183.583	183.584	184.231	
184.232	184.933	184.934	185.512	186.019 a 186.027	186.062	
186.202	187.955 a 187.957	189.020	189.021	190.143	190.144	
191.213	191.258 a 191.263	191.265 a 191.272	193.451	193.886 a		
193.888	195.574	195.596	196.257 a 196.261	196.294	198.651	
198.652	199.145	199.146	200.237	200.238	200.825	201.714
201.770	201.843	201.844	202.203	202.204	202.452	202.453
202.469 a 202.476	202.875	202.876	203.384	203.898	203.899	
203.905	205.210 a 205.212	206.723 a 206.727	207.029	207.030		
207.420 a 207.426	207.435	208.164 a 208.169	208.610	211.083		
214.059	217.663	217.664	217.701 a 217.705	222.526 a 222.530		
223.035	223.036	223.248 a 223.251	223.729	223.730	226.510	
226.544	229.427	229.428	230.061	230.457 a 230.162	230.639	
230.727	230.728	231.249 a 231.258	231.263 a 231.268	232.341		
233.204 a 233.206	233.967	233.968	234.059	234.060	234.297	
234.807	236.113	236.356 a 236.366	240.827	240.918 a 240.923		
242.127	242.854 a 242.873	244.041	245.258	246.408	246.506 a	
246.530	248.693	248.694	249.926	250.476	251.020	251.084 a
251.088	253.807	253.808	253.828	253.829	255.444	258.404 a
258.407	259.102	259.428	259.429	259.989 a 259.994	261.501	
261.502	262.549	262.550	262.892 a 262.901	262.913 a 262.922		
263.080	264.263	264.264	266.946 a 266.958	267.005	267.752	
267.753	268.463	268.766	268.767	269.769	269.829 a 269.837	
269.848 a 269.856	269.987 a 269.997	272.154	275.514	275.853		
275.854	277.205 a 277.230	279.568	279.710	279.711	281.283	
281.643	283.869 a 283.876	283.983 a 283.988	287.361	287.362		
288.297 a 288.300	288.779 a 288.785	290.248	290.381	295.260		
296.070	296.636	296.993	298.144 a 298.152	300.929 a 300.936		
302.739 a 302.744	303.143 a 303.147	304.744	305.279 a 305.284			
305.817 a 305.819	306.005	306.006	306.097	306.098	311.788	
314.953	314.954	313.007	313.017 a 313.019	314.369	314.370	
315.081 a 315.083	316.103	318.951	319.236	319.476	320.558 a	
320.560	321.510	321.511	321.590	321.755	321.995	322.786 a
322.789	323.927	323.928	324.231	324.561 a 324.586	335.435	
329.353	332.272	333.922 a 333.924	334.740 a 334.746	335.746 a		
335.750	337.476	338.011	338.012	338.879 a 338.881	340.313 a	

340.317	340.372	341.764	344.010 a 344.025	345.152 a 345.160
345.278	346.003	346.004	347.889	347.890
349.616	352.153 a 352.164	353.465	353.466	356.983
358.098	359.125 a 359.128	359.948	362.359 a 362.361	362.668
363.234 a 363.236	364.695 a 364.697	365.060	365.300	366.499
367.182	367.711 a 367.714	367.856 a 367.868	368.055 a 368.060	
368.693	368.694	368.919	368.920</td	

1886, 470—Chinez 4 %, 1895, 77,50 — Hespanhol Exteno 4 %, 480 — Rio Tinto, 1290.

**Cambios.**—A quinzena foi quasi isenta de operações cambiais variando as cotações entre 38 - 37  $\frac{3}{4}$  e 37  $\frac{7}{8}$  - 37  $\frac{5}{8}$ .

No mercado livre tem havido compradores de £ a 6\$38 e vendedores a 6\$40.

Consta que o Governo está já habilitado com recursos necessários para satisfazer o pagamento do coupo externo com vencimento em janeiro próximo, dizendo-se que recorreu ao Banco de Portugal para esse fim.

A libra no mercado livre ficou hoje a 6\$25-6\$40.

Rio-Londres: 13 9/16 reis, 17\$695.

## **Curso de cambios, comparados**

	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 14 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	37 3/4	37 5/8	37 1/8	37
* 90 d/v.....	38 3/16	--	37 1/2	--
Paris cheque.....	750	770	770	780
Berlim " .....	290	320	300	320
Amsterdam cheque .....	525	540	--	--
Madrid cheque .....	1225	1245	1220	1260

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

## **NOVEMBRO**

# Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914		
		Kil.	Totas	Kil.	Totas						
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos		
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes	Rede geral Vendas Novas Coimbra a Louzã	18 Novembro *	1.073 70 29	5.918.742\$00 124.783\$00 28.062\$00	6.280.108\$00 132.707\$00 30.506\$00	-361.366\$00 7.924\$00 2.444\$00	5.516\$06 1.782\$61 967\$65	5.852\$84 1.895\$81 1.051\$93	-336\$78 -113\$20 84\$28		
Sul e Sueste		20	"	681	1.788.688\$52	681	1.799.349\$19	-10.660\$67	2.626\$56	2.642\$21	-15\$65
Minho e Douro		10	"	471	1.639.117\$00	471	1.734.778\$16	-95.661\$16	3.480\$07	3.683\$18	-203\$11
Beira Alta		28	Outubro	253	460.557\$99	253	508.564\$08	-48.006\$09	1.820\$38	2.010\$13	-189\$75
Companhia Nacional		"	"	185	130.124\$61	185	153.315\$92	-23.191\$31	703\$37	828\$73	-125\$36
Valle do Vouga		20	"	173	137.406\$87	97	74.410\$64	+62.996\$23	794\$25	649\$44	+144\$81
Guimaraes		31	Agosto	56	97.296\$08	56	101.275\$98	-3.979\$90	1.737\$43	1.808\$49	-71\$06
Porto à Povoa e Famalicão		30	"	64	128.544\$46	64	132.551\$99	+4.007\$53	2.008\$50	2.071\$12	+62\$62
Hespanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha		31	Outubro	3.681	126.139.362	3.681	132.942.956	-6.803.594	34.267	36.115	-1.848
Madrid-Zaragoza-Alicante		*	"	3.664	110.587.543	3.664	114.846.114	-4.248.571	30.182	31.341	-1.159
Andaluzes		10	Novembro	1.083	25.135.764	1.083	25.046.648	+89.116	23.219	23.427	+92
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp		20	"	777	8.934.600	777	9.219.276	-264.676	11.524	11.865	-341
Lorca a Baza e Aguilas		21	"	168	3.053.405	168	3.834.892	-781.487	18.175	22.826	-4.651

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 646)

Do exame da Conta de «Ganhos e Perdas», compara com a do anno anterior, verifica-se um ligeiro aumento nas receitas affectas pela Companhia..	768\$45
Augmentaram as receitas proprias, deduzido o excedente da despesa sobre a receita das casas, que são sua propriedade, em.....	2.514\$81,2
Foi maior n'este exercicio a reversão de joias e quotas por falecimento, demissão e reforma de empregados, sendo a diferença para mais de.....	1.626\$57,5
Somma—Escudos.....	4.909\$83,7

Os encargos aumentaram, sendo o aumento:

em reformados.....	1.731\$87,5
em pensionistas.....	1.721\$05

Em liquidação de despesas e operações relativas a exercícios anteriores, houve um movimento de	965\$40,5
	4.418\$33

Logo o exercicio accusa um excedente de receita na comparação acima, de.....	491\$50,7
deduzindo o deficit do anno anterior.....	23.928\$65,9

O deficit no exercicio de 1913 foi de...	23.437\$15,2
que addicionado do saldo devedor da Conta Ganhos e Perdas «Exercícios anteriores» em 31 de dezembro de 1912, de.....	20.524\$50
Dá um total de Escudos.....	43.961\$65,2

somma que representa a subvenção da Companhia no anno de 1913 a esta Caixa, extinguindo-se o deficit existente.

A Companhia subsidiou a «Caixa de Reformas e Pensões» n'este anno, como segue:

Totalidade das receitas affectas a este Serviço....	23.758\$93
Subvenção da Companhia—Exercicio de 1913....	43.961\$65,2
Somma—Escudos.....	67.720\$58,2

## Papeis de Credito

Esta conta, que represenla a parte de contribuição de joias e quotas invertida em valores de carteira, foi este anno:

accrescida de	
200 obrigações de 3 % da «Beira Baixa» privilegiadas de 1.º grau da nossa Companhia que custaram.....	15.063\$21,5

e diminuida de	
3 obrigações do Governo Portuguez de 4 %. (Emprestimo de 1888), amortizadas — (Valor d'escripta).....	60\$000
Diferença.....	15.003\$21,5

Existencia em 31 de dezembro de 1913

Designação	Quan-	Cotação	Escudos
<b>Acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:</b>			
de capital.....	59	71\$10	4.194\$90
de usofructo.....	1	5\$10	5\$10
<b>Obrigações da Companhia Geral do Credito Previdencial Portuguez:</b>			
de 5 %.....	28	89\$00	2.492\$00
de 4 1/2 %.....	39	85\$00	3.315\$00
<b>Obrigações do Governo Portuguez de 4 % (Emprestimo de 1888).....</b>			
	146	20\$00	2.920\$00
<b>Obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de 3 %, 1.º grau (inalienaveis).....</b>			
» 3 %, 1.º »	1.282	71\$00	91.022\$00
» 3 %, 1.º » Beira Baixa	1.134	71\$00	80.514\$00
» 3 %, 1.º »	1.535	76\$88,573	118.019\$59
» 3 %, 2.º »	268	57\$65	15.450\$20
Representando Escudos.....		317.932\$79	

## Pessoal

O movimento do pessoal foi o seguinte:

### Pessoal Inscripto:

Empregados e operarios inscriptos em 31 de dezembro de 1912.....	3.274
Em 1913:	

Inscriptos durante o anno.....	178
3.452	

Deixaram de fazer parte em 1913:

por reforma.....	27
por demissão.....	36
por falecimento.....	29

92

3.360

3:360

Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1913.....

251

278

27

278

### Pessoal reformado:

Reformados existentes em 31 de dezembro de 1912.....	251
Em 1913:	

Reformados durante o anno.....	66
798	

21

22

256

256

### Pensionistas:

Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1912.....	732
Em 1913:	

Habilitados durante o anno.....	66
798	

15

26

13

54

744

744

Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1913.....

Conforme — O Presidente do Conselho de Administração

José Adolpho de Mello Sousa

## ARREMATAÇÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda d'um grupo electrogeneo a petroleo

Esta Companhia recebe propostas para a venda de:

Um motor vertical a petroleo de 2 H. P., conjugado com um dynamo bipolar de 100 volts por 16 ampères;

Duas baterias d'accumuladores sistema Fulmen-Blot composta cada uma de 48 elementos, sendo uma de 60 Ampères-horas e outra de 90 Ampères-horas;

Todos os apparelhos de medição e regulação necessarios ao seu funcionamento.

As propostas deverão ser enviadas até ao dia 10 do corrente, ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) onde poderão ser fornecidos todos os esclarecimentos que forem necessarios.

### Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

#### Linhos do Bougado-Guimarães-Fafe

No dia 20 do corrente, ás 12 horas, na estação de Guimarães, proceder-se-ha, de harmonia com o artigo 108.º das tarifas geraes d'este Caminho de Ferro, á arrematação de todas as remessas armazenadas ha mais de dois meses, bem como de outros volumes não reclamados.

Pelo presente avisam-se os consignatarios das remessas e donos dos volumes, de que pôdem ainda retira-los, dirigindo-se para esse fim, até ao dia 18 do corrente, ao serviço do tráfego d'este Caminho de Ferro, praça do Coronel Pacheco, 60—Porto.

### OLYMPIA O mais distinto Cinema de Lisboa

#### RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores

espectaculos cinematographicos da Capital

# Vapores a sahir do porto de Lisboa


**Africa Occidental**

Vapor portuguez **MALANGE**. Sahirá a 7 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação R. do Commercio, 85.


**Africa Oriental**

Vapor portuguez **AFRICA**. Sahirá a 10 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação R. do Commercio, 85.



**Bahia, Rio de Janeiro, Santos**  
Vapor inglez **CAMÕES**. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes, Garland Laidley, & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Guiné**

Vapor portuguez **BOLAMA**. Sahirá a 14 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação Rua do Commercio, 85.


**Iquitos**

Vapor inglez **ATAHUALPA**. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Leixões e Liverpool**

Vapor inglez **ANTONY**. Sahirá a 3 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


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

Vapor inglez **AMAZON**. Sahirá a 8 de dezembro. Agentes, James Rawes, & C.º R. do Corpo Santo, 47, 1.º


**Marselha**

Vapor frances **ROMA**. Sahirá a 9 de dezembro. Agentes, Grey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º


**Natal, Lourenço Marques e Beira**

Vapor inglez **CLAUDAVI-DSON**. Sahirá a 4 de dezembro. Agentes Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º


**Pará e Manaus**

Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 7 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


**Port-Said, Suez, Colombo, Padang, Batavia, India, China e Japão**

Vapor hollandez **RINDJANI**. Sahirá a 7 de dezembro. Agentes, Henry Burnay, & C.º R. dos Fanqueiros, 10, 1.º


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

Vapor hollandez **HOLLANDIA**. Sahirá a 21 de dezembro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º


**S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flóres e Côrvo**

Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, C.º do Sodré, 84, 2.º


**Vigo, Dover Londres e Amsterdam**

Vapor hollandez **FRISIA**. 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 Aires**

Vapor frances **AMIRAL SAL-LANDROUZE DE LAMOR-NAIX**. Sahirá a 8 de dezembro. Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.º R. de S. Francisco, 7.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1914

**CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES**

PART.	GHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	CHEG.	PART.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	Lisboa-R	Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	Lisboa	Móra	Lisboa	Tua	Bragança	Lisboa	Porto	Povea	Porto	Tua	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	9 10	10 14	4 15	a 2 35	3 15	6 55	q 4 30	11 10	8 12	6 35	8 5	8 5	13 32	
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	8 5	7 40	—	5 26	4 30	10 15	2 30	8 10	q 2 40	1 50	1 50	8 50	7 19	
—	—	g 5 40	5 50	—	—	6 24	1 8	5 50	11	—	—	—	—	—	—	—	10 10
Lisboa-P	V. França	Lisboa-P	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	Entrone.	Lisboa	Moura	Lisboa	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	Porto	Povea	Porto	Tua	
6 56	8 7	—	6 17	11 8	8 4	1 30	9 10	4 30	6 10	5 35	7 2	6	6 35	8 40	8 40	12 40	
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	Lisboa-R	Beja	Lisboa	Portimão	Lisboa	Sarnada	Espinho	Porto	Povea	Porto	Tua	
—	—	—	a 8 30	2 16	6 28	5 26	4 2	12 5	a 2 35	8 15	10 46	7 35	10 15	12 10	12 10	12 10	
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9	9 10	8 42	a 8 37	8 5	10 15	5 50	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
12 50	1 47	9 23	10 26	a 1	6 8	a 1 27	8 5	10 15	5 50	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
3	4 9	11 15	12 13	a 6 55	12 30	a 6 48	9 35	10 15	5 50	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
a 5 13	6 5	1 12	2 13	e 6 56	f 1 15	7 55	9 35	1 15	—	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49	7 24	8 24	6 27	7 24	8 24	—	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
7 17	8 24	5 24	6 27	10 11	a 6 48	7 29	10 11	10 11	—	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
9	10 11	a 6 48	7 29	11 33	7 30	8 36	11 33	11 33	—	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
10 24	11 53	9 10	10 7	12 48	12 5	11 11	12 48	12 48	—	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
11 53	12 59	11 13	12 15	12 48	12 5	11 11	12 48	12 48	—	9 10	8 15	7 35	1 42	8 50	1 42	7 19	
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	Queluz	Queluz	Santarem	Lisboa-R	Santarem	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas	Setil	Porto	Porto	Porto	
4 15	4 42	9 1	9 37	5 5	7 20	9 55	11 57	9 12	11 4	5 20	8 36	9 12	11 4	9 20	9 20	9 20	
Mais os de Cintra,	—	—	—	6 5	7 20	9 55	11 57	10 7	7 20	7 32	9 50	10 20	7 32	10 25	10 25	10 25	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Cascaes	Entronc.	Alfarelos	Entronc.	Entronc.	9 46	11 10	1 4	6 30	8 55	8	12 30	12 30	12 30	
6	7 8	5 25	6 31	3 22	9 44	2 35	8 6	8 8	10 7	7 20	9 17	8 36	8	12 30	12 30	12 30	
7 10	8 1	b 7	7 47	1 12	9 3	4 5	11 28	6 30	8 15	10	12 28	8 40	4	10 46	10 46	10 46	
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59	10 18	b 8 50	9 37	11 28	7 20	9 12	2 54	4 55	8 40	5	10 46	10 46	10 46	
9 10	10 18	b 8 50	9 37	a 10 10	a 9 14	9 56	11 28	11 30	1 8	4 50	6 44	8 40	6	10 46	10 46	10 46	
a 10 10	10 46	a 9 14	9 56	10 45	11 53	10 41	11 28	11 30	a 8 55	10 40	11 14	8 40	4	10 46	10 46	10 46	
10 45	11 53	9 35	10 41	12 20	1 28	a 11 5	11 41	11 30	2 5	4 30	a 8 55	10 40	11 14	8 40	4	10 46	
12 20	1 28	a 11 5	11 41	2	3 8	11 20	12 26	2	5	4 30	a 8 55	10 40	11 14	8 40	4	10 46	
3	3 8	11 20	12 26	3 40	4 48	12 50	1 56	3 40	2 5	4 30	a 8 55	10 40	11 14	8 40	4	10 46	
a 5 10	5 46	2															

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

# TINTURARIA DE P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16 --- 175-A, R. de S. Bento, 175-A  
OFFICINAS A VAPOR — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

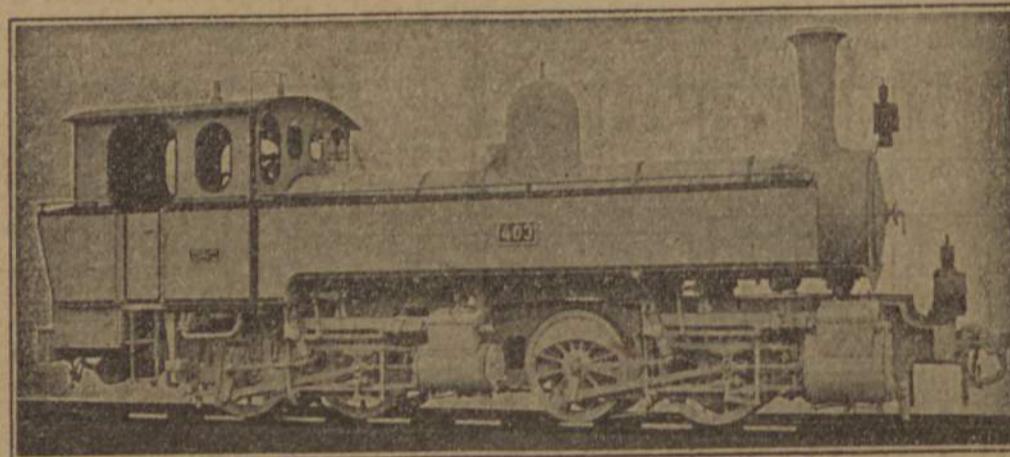
Limpa pelo processo parisiense fatto de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

# HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Allemanha) Fabrica de LOCOMOTIVAS

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

Mais de 12.500 locomotivas construídas



Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

Produção anual  
Mais de 1.000 locomotivas

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

LOCOMOTIVAS pequenas para usos industriaes e empreiteiros

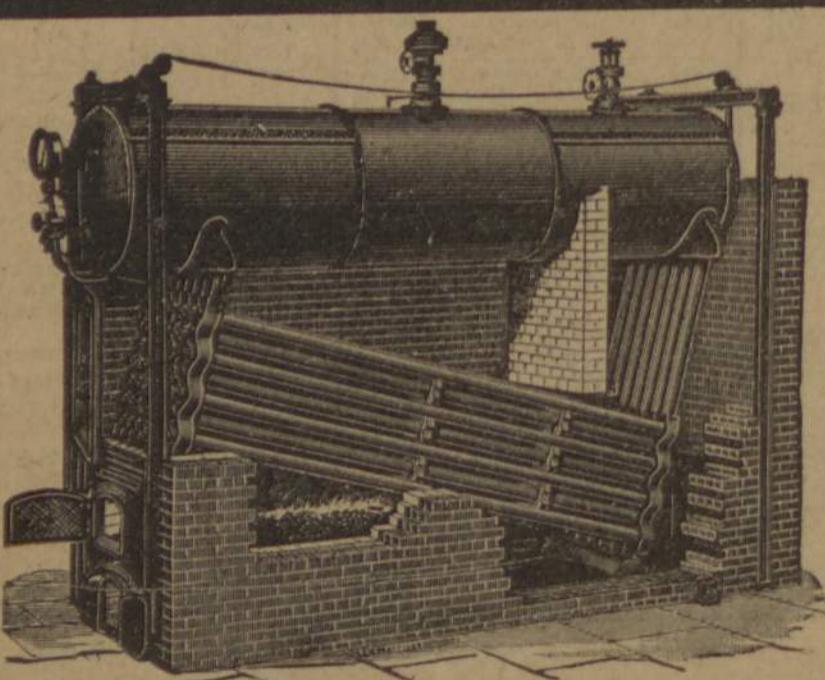
CALDEIRASE TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTEIS PARA LOCOMOTIVAS

Prensas para porcas (Systema KETTELLER) trabalhando sem desperdicios

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

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

Agentes geraes: **HENRY BURNAY & C.º** — LISBOA



Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre

**BABCOCK & WILCOX Ltd.**

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 11.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrams: «BABCOCK» — LISBOA



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

# AVISO AO PÚBLICO

1.<sup>a</sup> Ampliação á Tarifa Especial Interna n.<sup>o</sup> 5

## GRANDE VELOCIDADE

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

A partir de 1 de Dezembro de 1914, os preços da Tarifa Especial Interna n.<sup>o</sup> 5 de Grande Velocidade, correspondentes ás estações de VALDERA para ALDEAGALEGA ou vice-versa, são modificados como se segue:

1.<sup>a</sup> classe—\$34 2.<sup>a</sup> classe—\$27 3.<sup>a</sup> classe—\$19

Em tudo o mais, ficam em vigor as condições da referida tarifa.

Lisboa, 3 de Novembro de 1914

B n.<sup>o</sup> 336

Exp. n.<sup>o</sup> 1397

O Engenheiro Director

Arthur Nenes



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

## AVISO AO PÚBLICO

Modificação á Tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade

*Transporte de diversas mercadorias  
indicadas  
no parágrafo 2.º daquela tarifa, em pórtes a pagar*

A partir de 10 de Novembro de 1914, as reméssas constituídas pelas mercadorias mencionadas no § 2.º da tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, em vigor desde 15 de Janeiro de 1904, e abaixo designadas, poderão ser expedidas em pórtes a pagar á chegada:

**Água mineral, azeite em latas ou bilhas, batatas, bebidas gazózicas ou refrigerantes, biscoitos, bolachas, frutas secas, manteiga, ovos, queijo e vinho em garrafas, barris ou garrafões.**

Em tudo que não seja contrário ao que se dispõe no presente AVISO, ficam em vigor as condições da referida tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade.

Porto, 10 de Outubro de 1914.

Pelo Engenheiro Director,

**Ernesto E. Alves de Souza J.<sup>or</sup>**  
Engenheiro Sub-Director

D. n.º 904

Exp. T n.º 580/3



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

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

## AVISO AO PÚBLICO

*Despacho de remessas constituídas  
por mercadorias transportadas ao abrigo da tarifa  
especial combinada L. N. M. D. № 3-bis,  
de grande velocidade, em pórtes a pagar á chegada*

A partir de 10 de Novembro de 1914, as remessas constituídas pelas mercadorias indicadas na tarifa especial L. N. M. D. n.º 3-bis, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Setembro de 1882, e abaixo designadas, poderão ser aceites em pórtes a pagar á chegada:

**Limonadas, Gazoza, Biscoitos, Bolachas, Cer-  
veja, Manteiga, Ovos e Queijo.**

Ficam em vigor as condições constantes da referida tarifa.

Porto, 10 de Outubro de 1914.

Pelo Engenheiro Director,  
**Ernesto E. Alves de Souza J.º**  
Engenheiro Sub-Director

D. n.º 905

Exp. T n.º 753

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

## AVISO AO PUBLICO

Ampliação á tarifa especial B. V. n.º 3—Grande velocidade

Em vigor desde 15 de Novembro de 1914

**Os bilhetes de ida e volta da tarifa especial B. V. n.º 3 de grande velocidade, serão d'ora avante validos por dois mezes, sendo vendidos diariamente de 1 de maio a 15 d'outubro, tendo como ultimo dia para regresso 31 d'outubro.**

**Este prazo pode ser prorrogado por um ou dois periodos de um mez, mediante a compra de senhas d'ampliação, pagando o passageiro por cada ampliação de um mez, 10 % sobre o preço do bilhete. Estas ampliações de prazo só poderão ser pedidas na estação de LUSO-BUSSACO, mediante a apresentação dos respectivos bilhetes antes da expiração do seu prazo, ou da 1.ª ampliação ao requisitar a segunda, para a qual apresentar-se-ha também o bilhete.**

**Aos preços indicados na citada tarifa deve adicionar-se o imposto do selo e assistencia atualmente em vigor, ficando assim sem efeito a condição 1.ª da mesma tarifa.**

**Em tudo que não seja contrario ao que dispõe a presente ampliação fica em vigor o estatuido na referida tarifa especial B. V. n.º 3 de 19 de julho de 1897.**

Lisboa, 6 de novembro de 1914.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna

