

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 650

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Janeiro de 95

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Aviso ao publico: Despacho central de «El Barco de Avila».

SUMMARIO

| | |
|---|----|
| A estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em 1913, por J. Fernando de Sousa..... | 17 |
| O regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro, por Raul Esteves..... | 19 |
| A Companhia Carris e a Empresa Eduardo Jorge..... | 20 |
| Os caminhos de ferro em Portugal—XVII—por A. O..... | 21 |
| O caminho de ferro do lungfrau..... | 22 |
| A guerra e os caminhos de ferro..... | 22 |
| Viagens e transportes..... | 23 |
| Viagens caseiras — VIII — Vizen e as suas antiguidades. — Um excellent hotel. — O que elle concorre para o bem da cidade..... | 24 |
| Publicações recebidas..... | 25 |
| Linhas portuguezas. — Bmal de Coimbra, e Linha de Louzã..... | 26 |
| Linhas estrangeiras — Japão..... | 26 |
| Mayor e menor cotação mensal e annual em 1914..... | 26 |
| Decrescimento da producção siderurgica..... | 27 |
| Brindes recebidos..... | 27 |
| Banco Nacional Ultramarino..... | 27 |
| Parte financeira..... | |
| Carteira dos accionistas..... | 28 |
| Boletim commercial e financeiro..... | 28 |
| Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... | 29 |
| Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 29 |
| Companhia Através d'Africa (Relatorio)..... | 30 |
| Arrematações..... | 30 |
| Horario dos combolos..... | 32 |

A estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em 1913

I

Confiado em que terei ao menos um *numeroso leitor*, a esse consagro o presente artigo, laborioso de redigir e fastidioso de ler. Os grandes annuarios estatísticos que as Administrações publicam, são comparaveis ás abruptas montanhas alpinas que ornarn a paizagem e que todos admiram... de longe, sem se aventurarem á sua extenuante ascensão, salvo as excepções dos raros alpinistas impenitentes.

De anno para anno tem crescido a estatística do Sul e Sueste, graças ao zelo competente do distincto funcionario que preside ao serviço e se empenha em reunir n'ella a maxima copia de esclarecimentos uteis para o estudo do trafego das linhas, até lhe fazer attingir perto de 200 paginas accrescentadas com numerosos e elucidativos graphicos.

Offerecera a estatística de 1912 a novidade de abrir com uma breve noticia sobre as características de cada estação, sob o ponto de vista do trafego: povoações servidas, sua população e produções, industrias e ramos de commercio predominantes, etc.

Era natural que essa introdução se não repetisse, mas

que tivesse o seu natural seguimento, como teve, na estatística de 1913, em que se analysam summariamente os resultados do exercicio e se comparam com os de 1912, não só no conjuncto, como em relação a quasi todas as estações individualmente consideradas.

Pouco mais será o meu artigo que a explanação d'essas considerações.

As receitas do trafego de 1913, captivas de impostos attingiram 2.012:547\$85, menos 22:054\$22 que em 1912.

Deduzindo 6,2 % para impostos, fica a receita de 1.877:769\$88.

As receitas em 1893 foram de 685:318\$87, e em 1903 1.231:158\$23, tendo pois havido os seguintes augmentos decennaes:

| | |
|----------------|-------------|
| 1893-1903..... | 545:839\$36 |
| 1903-1913..... | 656:611\$65 |

As extensões exploradas foram:

| | |
|-----------|------------|
| 1893..... | 475 km. |
| 1903..... | 518 » + 43 |
| 1913..... | 681 » + 63 |

O augmento medio annual de receita foi de 54:583\$94 no primeiro decennio e 65:661\$16 no segundo.

Esta rapida progressão é em grande parte devida ao augmento de extensão das linhas.

A receita bruta de passageiros em 1913 compõe-se das seguintes parcelas:

| | |
|------------------------------------|-------------|
| Bilhetes inteiros e reduzidos..... | 575:223\$73 |
| » de assignatura..... | 8:711\$27 |
| » de excursão..... | 933\$41 |
| » de banhos..... | 27:883\$28 |
| Livretes kilometricos..... | 7:185\$75 |
| Comboios de excursão..... | 2:498\$55 |
| Aluguer de vapores..... | 567\$00 |
| Cobranças nos tremvias..... | 17:074\$98 |
| » supplementares..... | 14:695\$62 |
| » por amphações de prazo..... | 1:266\$25 |
| | 656:039\$84 |

A deduzir:

| | |
|----------------------------------|-------------|
| Para imposto de assistencia..... | 4:637\$58 |
| | 651:402\$26 |

E' de notar o augmento que tem tido as cobranças pelos revisores. Tomarei para termo de comparação 1908, para abranger n'elle um quinquennio. Temos assim:

| | 1908 | 1913 |
|------------------------------|------------|------------|
| Bilhetes de papel (tremvias) | 12:311\$91 | 17:074\$98 |
| Cobranças supplementares. | 12:915\$05 | 14:695\$62 |
| Total..... | 25:226\$96 | 31:770\$60 |

O serviço prestado pelos comboios tremvias é accusado pelo numero de 144:378 passageiros que o aproveitaram (sem fallar nos que compram bilhetes de cartão nas estações e que não estão comprehendidos n'aquelle numero).

Também é digna de nota a utilização relativamente grande dos livretes kilometricos, apesar de se achar restricta a sua applicação aos caminhos de ferro do Estado. Aproveitaram-nos nas linhas do Sul e Sueste 210 passageiros.

Também se nota augmento sensível nos bilhetes de banhos:

| | 1908 | 1913 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Bilhetes de banho internos..... | 19:392\$90 | 25:785\$76 |
| » » » combinados.. | 1:859\$56 | 2:097\$51 |

O augmento tem-se dado quasi exclusivamente nos bilhetes internos.

O numero total de passageiros foi o seguinte:

| | 1908 | 1913 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| 1. ^a classe..... | 52:395 | 49:762 |
| 2. ^a » | 301:951 | 241:530 |
| 3. ^a » | 1.140:659 | 902:093 |
| | 1.495:005 | 1:193:385 |

Foi o anno de 1908 o primeiro em que o numero de passageiros excedeu 1.000:000. Em 1903 era ainda apenas de 629:280, e em 1890, primeiro anno completo de exploração da linha do Sul até Faro, de 340:915.

Aquelles 1.495:005 haverá ainda que juntar os 144:378 dos tremvias com bilhetes de papel e os portadores de outros bilhetes, o que dá um total superior a 1.650:000.

O numero de passageiros de via fluvial foi de 684:559. Em 1908 fôra apenas de 456:200, o que dá no quinquennio o augmento médio annual de 47:000.

Em 1890 houvera apenas 272:630 passageiros e em 1898, 383:213, a que corresponde o augmento annual de 13:823, reduzido a 7:288 no decennio de 1898 a 1908. A progressão tem-se pois accentuado notavelmente nos ultimos annos, por effeito da frequencia de carreiras e principalmente pela abertura do ramal de Aldeia-Gallega.

Em 1909, primeiro anno completo da sua exploração, houve 16:954 passageiros entre Aldeia-Gallega e Lisboa e em 1913, 37:904. Abatendo estes ao total de 1913, acham-se 646:655 de outras procedencias ou destinos, o que reduz o augmento annual (sem contar o ramal) a 38:000, ainda assim consideravel.

O percurso medio dos passageiros foi de 43^{km},15. Em 1908 fôra de 36^{km},62. Tem pois augmentado sensivelmente por effeito do accrescentamento de novas linhas e apesar do incremento das relações regionaes.

A tarifa media foi de 8,916, que se reduz a 8,363 pela deducção do imposto. Em 1908 fôra essa tarifa media respectivamente 10,93 e 10,25.

E ainda no seu calculo não entram os bilhetes de papel (tremvias, etc.) que mais ainda a fariam descer.

A percentagem das classes em numero e rendimento foi a seguinte:

| | 1908 | | 1913 | |
|----------------------|--------|---------|--------|---------|
| | Numero | Receita | Numero | Receita |
| 1. ^a | 4,2 | 14,1 | 3,5 | 11,5 |
| 2. ^a | 20,2 | 29,5 | 20,2 | 27,0 |
| 3. ^a | 75,6 | 56,4 | 76,3 | 61,6 |

Convem ainda comparar, além das percentagens, o total do rendimento por classes:

| | 1908 | | 1913 | |
|----------------------|---------|-------------|-----------|-------------|
| | Numero | Rendimento | Numero | Rendimento |
| 1. ^a | 49:762 | 67:180\$07 | 52:395 | 65:478\$37 |
| 2. ^a | 241:530 | 140:963\$49 | 301:951 | 155:350\$16 |
| 3. ^a | 902:093 | 269:745\$75 | 1.140:659 | 354:392\$20 |

A primeira classe tem diminuido em rendimento, embora augmentasse um pouco o numero de passageiros.

Da abertura da linha de Ayamonte a Huelva e consequente incremento do turismo, pôde-se legitimamente esperar melhora da utilização da 1.^a classe.

O ramal de Aldeia-Gallega dá logar a um affluxo con-

sideravel, pois foi de 67:762 o numero de passageiros que n'elle transitaram, dos quaes 37:904 representam as relações com Lisboa e 11:300 as com o ramal de Setubal.

O ramal de Setubal teve um movimento de 240:874, dos quaes 164:071 representam as relações com Lisboa. Em 1908 o ramal teve 162:694 passageiros, sendo pois grande o augmento no quinquennio.

A estação de Montemor teve 22:195 passageiros, dos quaes 5:861 correspondendo ás relações com Lisboa. Em 1910 houve 21:883. O movimento pouco tem pois augmentado.

As cifras caracteristicas da linha de Evora são

| | 1908 | 1913 |
|--------------------------------|--------|--------|
| Entre Casa Branca e Tojal..... | 71:541 | 92:293 |
| » Evora e Machede..... | 46:814 | 51:771 |
| » Extremoz e Arcos..... | 24:908 | 30:416 |
| » Borba e Villa-Viçosa..... | 15:768 | 18:935 |

Para a linha de Ponte de Sor a comparação deve ser feita com 1909, primeiro anno completo de exploração até Móra.

| | 1909 | 1913 |
|---------------------|--------|--------|
| Evora e Leões..... | 19:259 | 21:596 |
| Cabeção e Móra..... | 5:681 | 7:719 |

Vae crescendo lentamente o movimento, mantendo-se exiguo, como é natural em região tão pouco povoada.

As relações com a linha de Setil são representadas por

| | |
|-----------|--------------------|
| 1908..... | 19:847 passageiros |
| 1913..... | 18:176 » |

E' um ramo de trafego estacionario e pouco importante. A principal função de aquella ligação é o transporte de mercadorias. Todavia não se deve afferir o trafego de passageiros apenas pelo serviço combinado.

Assim, em 1912, passaram entre Vendas-Novas e Vidigal 38:318 passageiros, dos quaes 20:078 de serviço combinado.

Entre Setil e Morgado elevou-se o movimento a 52:704, graças ao tributo da zona entre Coruche e Setil.

A linha de Sueste continuou tendo exiguo movimento, embora crescente:

| | 1908 | 1913 |
|----------------------------|--------|--------|
| Entre Beja e Baleisão..... | 27:232 | 36:097 |
| » Machados e Moura..... | 13:935 | 17:032 |

O ramal de Portimão accusa progresso notavel:

| | 1908 | 1913 |
|----------------------------|--------|--------|
| Entre Tunes e Algôs..... | 31:01. | 49:907 |
| » Estombar e Portimão..... | 30:975 | 51:959 |

Ainda haveria que accrescentar o movimento dos tremvias, que representa no ramal pelo menos 30:000 passageiros.

Em toda a zona algarvia se nota esta frequentação de linha:

| | 1908 | 1913 |
|-----------------------------|--------|---------|
| Entre Messines e Tunes..... | 42:269 | 69:479 |
| » Tunes e Albufeira..... | 48:340 | 76:276 |
| » Faro e Olhão..... | 77:902 | 115:432 |
| » Luz e Tavira..... | 55:238 | 74:902 |
| » Monte-Gordo e Villa-Real. | 62:177 | 88:171 |

havendo ainda que accrescentar os bilhetes dos tremvias.

O movimento da linha principal accusa a influencia dos ramaes e revela notavel progresso do trafego.

| | 1908 | 1913 |
|-------------------------------|---------|---------|
| Entre Moita e Pinhal-Novo.... | 242:097 | 381:655 |
| » Pinhal-Novo e Valdera.. | 217:342 | 168:570 |
| » Bombel e Vendas-Novas. | 108:615 | 151:810 |
| » Escoural e Casa-Branca. | 108:977 | 155:386 |
| » Casa-Branca e Alcaçovas. | 79:534 | 155:669 |
| » S. Mathias e Beja..... | 80:546 | 120:620 |
| » Beja e St. Victoria..... | 56:157 | 80:657 |
| » S. Marcos e Messines... | 44:257 | 75:330 |

A's relações entre as estações além de Panoias e as aquem de Vendas Novas, que representam portanto, o tráfego de passageiros que da linha do Sul será desviado para a do Sado, corresponderam em 1913 apenas cerca de 33:000 passageiros, cifra irrisória se tivermos em conta a população do lugar ou nas suas relações com o resto do paiz. O incremento que hão-de tomar pela economia de tempo e dinheiro, que a nova linha lhes proporcionará, ha-de ser largamente compensador do deslocamento operado.

Antes de findar a analyse da estatística de passageiros porei em relevo a consideravel cifra attingida pelo rendimento de serviços extraordinarios nos ultimos tres annos e que tem oscillado entre 46 e 45 contos.

Bagagens e cães. — As quantidades e importancias accusadas pela estatística, são as seguintes:

| | 1908 | 1913 |
|--------------------------|-----------|------------|
| Toneladas de bagagens.. | 2:214 | 2:816 |
| Cães..... | 2:433 | 4:110 |
| Total das importancias.. | 9:672\$92 | 12:261\$37 |

Esta receita é captiva de impostos.

Em outro artigo analysarei o tráfego de mercadorias em grande e pequena velocidade.

J. Fernando de Souza.

O regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro

Num dos ultimos mezes do anno que findou, foi publicado pelo Estado-Maior do Exercito o *Regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro*, o qual, se não estamos em erro, é o primeiro diploma d'esse genero que entre nós se põe em execução.

O assumpto a que se refere este regulamento é por igual interessante pelo lado militar e sob o aspecto do serviço ferroviario; e portanto iremos fazer uma breve analyse das suas disposições, em especial no que toca á missão do tempo de guerra, que é naturalmente a mais importante a considerar n'aquelle regulamento.

Abrange o regulamento sete capitulos que tratam respectivamente dos seguintes pontos:

- 1.º — Organização geral do serviço militar de caminhos de ferro.
- 2.º — Atribuições dos differentes órgãos do serviço militar de caminhos de ferro.
- 3.º — Transportes ordinarios.
- 4.º — Transportes estrategicos.
- 5.º — Transportes especiaes.
- 6.º — Serviço de reabastecimento e evacuação.
- 7.º — Alimentação das tropas durante os transportes em caminhos de ferro.

Além d'estes capitulos, ha ainda tres annexos que conteem os extractos dos regulamentos: de policia e exploração de caminhos de ferro, dos transportes de passageiros e materiaes pertencentes ao Estado, e dos transportes de substancias explosivas.

Para methodizar a analyse das disposições do regulamento, começaremos por resumir o que se refere á organização e atribuições dos diversos órgãos do serviço militar de caminhos de ferro, que constitue o objecto dos dois primeiros capitulos, e depois occupar-nos-hemos dos diversos typos de transportes militares, que veem classificados nos preliminares, mas que são tratados desenvolvidamente nos capitulos 3.º, 4.º e 5.º

Dos órgãos que interveem no serviço militar de caminhos de ferro, alguns ha que só exercem funcções em tempo de guerra, e para outros as funcções exercidas em tempo de guerra são com certas modificações as mesmas que se lhes attribuem em tempo de paz. De um modo geral, podemos classificar estes órgãos em: órgãos de direcção superior e órgãos de execução.

Em tempo de paz os órgãos de direcção superior são:

- a) Repartição competente do Ministerio da Guerra.
- b) Commissão superior de caminhos de ferro.
- c) Repartições competentes do Estado Maior do Exercito.
- d) Inspeção do serviço militar de caminhos de ferro.
- e) Comissões de linha.

As repartições competentes do Ministerio da Guerra são, em tempo de paz, os órgãos por onde se trata tudo o que diz respeito aos transportes ordinarios exigidos pelo serviço do exercito.

A commissão superior de caminhos de ferro é um órgão de consulta sobre os assumptos mais importantes do serviço militar dos caminhos de ferro, e em especial sobre o que se refere aos trabalhos de construcção de novas linhas e modificação das existentes, sob o ponto de vista da utilização militar da rede ferroviaria do paiz.

Os restantes órgãos que mencionámos são, em tempo de paz, especialmente destinados ao estudo e preparação do serviço de caminhos de ferro para o seu emprego na guerra. A Inspeção do Serviço Militar de caminhos de ferro cabe principalmente a direcção effectiva da preparação do serviço, quer na parte relativa a material, quer na parte que diz respeito ao pessoal, sendo ella que assegura, desde o tempo de paz, a organização militar do pessoal ferroviario, e quem prepara a sua mobilização.

Como se vê, em tempo de paz, tudo o que se refere a transportes militares por via ferrea, é tratado no Ministerio da Guerra, como assumpto de caracter meramente administrativo, e a parte referente á preparação para a guerra do serviço de caminhos ferro está a cargo dos outros órgãos, dependentes do Estado-Maior do Exercito, e dos quaes é a Inspeção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro que mais directamente intervem nas relações com as Companhias e Direcções de caminhos de ferro do paiz.

Em tempo de guerra, os órgãos de direcção superior são diversos, conforme se trata da zona de guerra, que é aquella onde se fazem sentir as operações do exercito, ou da zona do interior que abrange a restante parte do territorio nacional.

Na zona de guerra, a direcção superior fica a cargo da Direcção geral do serviço de caminhos de ferro de campanha, subordinada ao commando em chefe do exercito.

Na zona do interior, o serviço é regulado pela Inspeção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro, sob a auctoridade do Estado-Maior do Exercito, e segundo as ordens do Ministro da Guerra.

Exposta assim, nas suas linhas geraes, a organização da direcção superior do serviço em tempo de paz e em tempo de guerra, vejamos agora quaes são os órgãos de execução que o regulamento considera.

Os órgãos de execução do serviço militar de caminhos de ferro, cujas funcções, como é obvio, se referem especialmente ao tempo de guerra, são:

- a) Comissões de linha;
- b) Comissões de exploração militar;
- c) Commandos de estação;
- d) Secções de caminhos de ferro de campanha;
- e) Tropas de caminhos de ferro.

N'este assumpto temos tambem a considerar o caso

das linhas que ficam na zona do interior, e o das linhas da zona de guerra.

Na zona do interior, o serviço continua a ser desempenhado pelo pessoal da respectiva linha, e, em regra, subordina-se ás mesmas normas do tempo de paz. Em cada linha ou grupo de linhas existe, porém, uma *comissão de linha*, que é quem dirige superiormente todo o serviço. O pessoal d'estas linhas constitue, pela mobilização, a respectiva *brigada de caminhos de ferro*.

Na zona de guerra, ha ainda a distinguir dois casos.

1.º Linhas ferreas que conservam a administração do tempo de paz;

2.º Linhas ferreas que passam a ser exploradas militarmente.

Para as linhas que estejam no primeiro d'estes casos, o funcionamento é identico ao que se estabelece para as linhas da zona do interior, e os órgãos de execução são portanto:

- a) Comissões de linha;
- b) Commandos de estação;
- c) Brigadas de caminhos de ferro.

Nas linhas exploradas militarmente todo o serviço é feito por pessoal militar ou militarizado, e os órgãos de execução são:

- a) Comissões de exploração militar;
- b) Commandos de estação;
- c) Secções de caminhos de ferro de campanha;
- d) Tropas de caminhos de ferro.

Como facilmente se deprehende, as comissões de exploração militar desempenham, para estas linhas, o mesmo serviço que cabe ás comissões de linha n'aquellas em que continua a administração do tempo de paz. As linhas exploradas militarmente são especialmente aquellas cuja situação seja mais exposta, ou as que assumam uma excepional importancia nas operações de primeira linha.

O serviço nas linhas exploradas militarmente é executado pelas secções de caminhos de ferro de campanha constituídas por pessoal ferroviario que esteja sujeito ao serviço militar, e cuja composição é fixada no regulamento de mobilização. Pode admittir-se que uma secção de caminhos de ferro de campanha deverá ter um effectivo sufficiente para assegurar o serviço n'uma linha de 100 kilometros de extensão, e em determinadas condições de exploração.

As tropas de sapadores de caminhos de ferro podem tambem concorrer, em certos casos, para a execução do serviço nas linhas exploradas militarmente, mas a sua missão especial são os trabalhos de construção, reparação, e destruição de linhas ferreas nos pontos mais ameaçados.

Os commandos de estação, que figuram, como se vê, entre os órgãos de execução do serviço para as diversas linhas, são estabelecidos em todas as estações importantes sob o ponto de vista dos transportes militares. A estes commandos, de que faz parte o respectivo chefe de estação, compete em cada estação a direcção de todo o serviço militar e ferroviario, ficando subordinados ao órgão que dirigir a linha onde estejam situados.

A Companhia Carris e a Empresa Eduardo Jorge

O conhecido empresario de carros de carreira publica, Sr. Eduardo Jorge, enviou-nos, assim como a toda a imprensa de Lisboa, uma exposição que fez ao publico, pelo facto de, segundo affirma, a Companhia Carris ter requerido um exame á escripta d'aquella empresa, para, contra ella, tentar uma acção de perdas e danos.

Não percebemos como isso possa ser, nem podemos crer que haja juiz que lhe defira tal requerimento nem que acceite tal acção.

Mas temos visto tanta coisa, contra o que a nossa consciencia pensa ser a verdadeira justiça, que já vamos suspeitando que somos ingenuos, e, á força de idade, não acompanhamos a evolução rapida dos modos e forma de andamento e resolução das questões, que se resolviam antigamente pelo direito e pela razão.

E' talvez por isso que não comprehendemos como um commerciante possa pedir exame nos livros — que são o fóro intimo do negocio — do seu concorrente, com o qual não tem relações commerciaes, simplesmente porque elle lhe faz concorrência ao seu negocio.

Não cremos pois, repetimos, que a Companhia consiga o deferimento ao seu pedido, e até julgamos mais natural que a noticia de tal requerimento seja o resultado d'uma mystificação feita ao Sr. Eduardo Jorge, levando este a, por seu turno, mystificar o publico.

Mesmo porque, a admittir-se o principio, igual direito teria a Empresa Eduardo Jorge a pedir o exame da escripta da Companhia. E então se veriam muitas coisas que se ignoram. Por certo as receitas da Camara lucrariam com isso.

Tambem notamos que tendo este empresario enviado o seu protesto a *todos os jornaes*, só um a elle se refere, quando parecia logico que, tratando-se da defesa de uma empresa popular contra uma companhia poderosa e riquissima, todas as folhas que tanto defendem os desprotegidos se occupassem da questão em longos artigos e transcripções e referencias ao protesto do Sr. Jorge.

Este silencio, a não dever ser attribuido á amizade que á Companhia Carris ligam os nossos jornaes, sempre promptos a acharem o seu serviço o suprasummo da perfeição... e até, alguns, da barateza, só se explica por a noticia não ser verdadeira.

Não tendo elementos para o averiguar, registamos o facto e sobre elle bordaremos certas considerações, filhas do nosso modo de ver no assumpto da viação da capital.

Não sympathizamos com os individuos ou empresas que se estabelecem em concorrência com os já existentes, fazendo-lhes competencia e tirando-lhes os freguezes.

Achamos mesmo bem que a Companhia Carris tenha o monopolio da tracção electrica nas ruas em que ella, primeiro do que ninguem, o estabeleceu.

Da *tracção electrica* dissémos, mas só d'esta, e só nas ruas por ella servidas.

Mas valer-se d'isso para querer açambarcar em absoluto todo o serviço de transporte de passageiros — e até queria de mercadorias! — querer matar os que fazem esse serviço por outros meios, os que já existiam quando ella nasceu, os que estabelecem preços baratos e assim favorecem as classes mais modestas, n'isso não estamos de accordo.

Dando provas da sua ambição de fabulosos lucros, a Companhia guerreia os pequenos, os que vivem modestamente e teem mesmo mais direito á nossa sympathia, como empresas portuguezas e de poucos recursos, quando ella é estrangeira e riquissima.

Como indicámos no começo d'este artigo, tratámos em primeiro lugar das disposições do Regulamento que se referem á organização e attribuições dos diversos órgãos do serviço militar de caminhos de ferro. Para terminar a breve analyse d'aquelle diploma, resta-nos tratar das diversas especies de transportes a considerar, o que faremos no artigo seguinte.

E depois, para que os guerreira? Porque motivo desce ella do seu olympico orgulho e offerece carros ao povo; primeiro a 20 reis e agora até a 10 reis?

Para beneficiá-lo? Não; para prejudicar esse mesmo povo, tentando matar os pequenos industriaes que o servem a preço baixo, para só ella ficar em campo, e cobrar os seus elevados preços.

Isto é tão claro, que as carreiras baratas só existem nos *unicos pontos* em que ha serviço de carros avulso. Nem mesmo entre o Intendente e o Caminho de Ferro a Companhia dá essas vantagens, porque as empresas ainda não poseram carreiras entre esses pontos.

Differentes tentativas tem feito a Camara Municipal; varias fez, em tempo — ha cinco ou seis annos — a Sociedade Propaganda, para que a Companhia fixasse em 20 reis — *como é em toda a parte* — o preço das carreiras simples, já que não podia ser o de todas (como succede em tantas cidades estrangeiras) sem nada se conseguir.

Pois não foi preciso pedidos, instancias, negociações para que ella reduzisse os preços entre determinados pontos; bastou que um homem tenaz e corajoso, mantivesse na rua os seus carros a preços baratos, para a Companhia se lembrar de tambem baratear os seus.

E como nem assim consegue derrotá-lo, recorrerá a outros meios? E' possivel; é capaz d'isso, de tudo.

Mas fiamos em que não conseguirá matar o modesto concorrente.

Porque seria um escandaloso favoritismo a uma Companhia poderosa.

E mal lhe iria se o fizesse, porque no dia em que os carros particulares desaparecessem e ella fizesse, por isso, desaparecer tambem os carros baratos, certamente que o publico, indignado, a obrigaria a ser menos ambiciosa. A paciencia tem limites e não se zomba impune-mente com a população inteira d'uma cidade.

Que uma zombaria são já os carros de 2 e 1 centavos, pela manutenção dos quaes a Companhia sarcasticamente diz ao publico:

— Vês? eu não reduzo as tarifas porque não quero, porque obtive um contracto que maneo a meu modo e pelo qual te sugo quanto me apraz. Podia dar-te carreiras baratissimas e ainda ganhava dinheiro, mas só t'as dou onde ha outros carros; para a Avenida, para a Estrella, Lumiar, Bemfica, Poço do Bispo — onde ha muito povo — não ponho carros baratos; só os ponho onde me convem.

E o povo admite o motejo, porque vae utilizando com a concorrência, que lhe offerece carreiras baratas.

No dia em que ellas acabassem, o que faria?



Os caminhos de ferro em Portugal

XVII

Construção da linha de Leste e da linha do Norte até Gaia

Quando D. José Salamanca tomou conta da exploração do caminho de ferro de Lisboa á Ponte de Asseca, já havia algumas obras para o seu prolongamento até Santarem, assim como de Santa Apolonia para o Caes dos Soldados, onde tinha de ser edificada a nova estação da capital.

Cuidou logo o activo empresario de adeantar todas essas obras e de proceder ao alargamento da via n'aquella secção, ao mesmo tempo que mandava completar os estudos já feitos nas outras, para poder apresentar os projectos definitivos.

Approvado pelas Côrtes o contracto, com as modificações que indicámos, tratou de constituir o pessoal superior da empresa constructora e nomeou director geral da construção e exploração o engenheiro hespanhol D. Angel

Retortillo. Como este, pelas suas occupações officiaes e particulares, não podia sahir de Madrid, ficou n'essa cidade, junto de Salamanca, e para Lisboa veio como director outro engenheiro hespanhol, D. Eusebio Page, que exerceu o cargo até 1864, sendo então substituido pelo seu collega D. Angel Arribas, que ainda o desempenhava quando a Companhia tomou posse das linhas ferreas.

Para seus immediatos, na parte da construção da linha do Norte, escolheu Page D. Adolpho Ibaneta, e desejando confiar egual logar na linha de Leste a algum engenheiro sabido da escola de pontes e calçadas de Paris, perguntou para lá a quem havia de dirigir-se. A resposta foi que, sem recorrer a extranhos, tinha em Portugal o distincto engenheiro Sr. João Evangelista de Abreu, que pouco antes cursara aquella escola, e que nenhum mais competente poderia encontrar para commissão tão difficil e de tanta responsabilidade.

Acceitou João Evangelista o convite, e ficando em 1861 encarregado da construção das duas linhas, pela retirada de Ibaneta para Hespanha, assim continuou ao serviço da empresa até o deixar quando sahiu o director Page.

Foi nomeado fiscal da construção, por parte da Companhia, o engenheiro Bogueriu, e por parte do governo o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar, e além d'essa fiscalização constante foram os trabalhos inspeccionados em 1861, 1862 e 1864 pelo engenheiro Molard, chefe de construção na companhia Paris-Lyão-Mediterraneo, delegado do engenheiro Talabot, que, como dissemos, era o arbitro nomeado pelos estatutos para decidir as questões suscitadas entre a companhia e a empresa construtora.

Disposto assim tudo para a marcha regular dos trabalhos, tomaram estes maior incremento, e em setembro de 1860 andava-se demolindo o quartel do Caes dos Soldados em Lisboa, encontrava-se quasi concluido o alargamento da via até á Ponte d'Asseca, adeantára-se bastante d'ahi até Santarem, trabalhava-se nos alicerces dos encontros da ponte do Tejo, para a qual já tinham sabido de Inglaterra muitos materiaes, e na margem esquerda do rio havia alguns movimentos de terra executados, ao mesmo passo que na linha do Norte estavam em construção uns 40 kilometros nas immedições de Ovar. O numero de operarios em todas essas obras regulava por uns 6:000.

No anno seguinte foi aberto o caminho de ferro até Santarem, e maior actividade se imprimiu aos trabalhos para que elle podesse ser aproveitado até Abrantes.

Se até Santarem o transporte de materiaes tinha sido difficil, por estar sujeito ás más condições da navegação do Tejo, d'ahi em diante mais custoso se tornava, principalmente além de Abrantes, por faltar a via fluvial. Era preciso fazer passar os materiaes em barcos da margem direita para a esquerda do rio e depois levá-los em carros alemtejanos, que, sendo poucos e necessarios para os trabalhos agricolas, só por alto preço podiam ser alugados pela empresa constructora.

Ao mesmo tempo trabalhava-se com afino nas primeiras secções da linha do Norte, onde havia a rasgar fundas e longas trincheiras e a abrir os tunneis de Chão de Maças e de Albergaria, sendo preciso para este ultimo mandar vir da Irlanda mineiros, praticos n'esse serviço, porque, como disse Molard, as condições do terreno eram as mais desvantajosas que se podem encontrar para um trabalho d'esse genero.

Nas outras secções da linha do Norte em todas se trabalhava mais ou menos. De Coimbra ao Vouga era preciso abrir em rocha altas trincheiras e logo adeante através de panes e lagôas, estabelecer aterros elevados e extensos, cortados de espaço a espaço por innumeradas pontes, mas os aterros abatiam a todo o passo pela fluidez do terreno e as fundações das pontes eram extremamente difficéis

por não serem conhecidos processos que hoje se podem empregar em taes circumstancias.

Na ultima parte d'essa linha estavam quasi promptos 45 kilometros, e tinha-se dado começo ao tunnel da Serra do Pilar entre a estação de Gaia e a margem do Douro. N'esse anno foi de 22:000 a media dos operarios.

Em 1862 foi aberto á circulação o caminho até Abrantes, o que permittiu dar grande impulso aos trabalhos na ultima parte da linha de Leste, de modo que no fim d'esse anno já havia para além d'aquella estação 44 kilometros de via assente e o avanço em cada dia regulava por 800 a 1:000 metros.

Na linha do Norte ficou concluido o tunnel do Chão de Maças e o de Albergaria aberto em metade da sua extensão; e d'ahi até Coimbra algumas obras se fizeram, começando a ser vencida a resistencia dos proprietarios ás expropriações, unico obstaculo encontrado pela empresa na construcção d'esse lanço, que, a não ser isso, pouca difficuldade apresentava. Entre o Mondego e o Douro continuaram as obras que estavam em andamento no anno anterior e ficou completa a parte entre Gaia e Estarreja.

O numero de operarios da empresa n'esse anno, foi muito grande, chegando a quasi 45:000 em alguns mezes.

No anno de 1863 foi aberta á circulação toda a linha do Leste e tambem o lanço de Gaia a Estarreja, na linha do Norte, progredindo em todas as outras secções d'esta ultima as obras, de modo que em dezembro estava quasi concluido o tunnel de Albergaria, e o de Coimbra a Estarreja encontrava-se tudo muito adiantado. De Gaia para deante continuava a perfuração do tunnel da Serra e começava-se a construcção do viaducto, mas tendo o governo manifestado o desejo de que fosse alterado o local da ponte sobre o Douro, afim de tornar mais facil a ligação do caminho de ferro do Norte com os que estavam projectados para o Minho e Douro, sem comtudo afastar a estação do Porto do centro da cidade, iniciavam-se os estudos para descobrir um novo traçado que satisfizesse a essas condições.

Durante o anno de 1864 continuaram os trabalhos com toda a actividade, entre o Entroncamento e a margem esquerda do Douro, de modo que, em principio de julho, foi aberta provisoriamente á circulação a linha do Norte até ás Devesas, que, como é sabido, por muitos annos foi a estação *terminus* d'essa linha.

A. O.

O caminho de ferro do lungfrau

Entre os numerosos attractivos que offerece a Suissa, figura em logar de destaque a linha do lungfrau, evidente demonstração da intelligencia do homem, cujas iniciativas e commettimentos não podem já ser soffeados por quaesquer inconveniencias nem obstaculos, que se outr'ora eram considerados invenciveis, já hoje não offerecem serias difficuldades para a realização de qualquer empresa por enorme que pareça.

O lungfrau mede cerca de 4.000 metros de altura. Faz parte do grupo dos Alpes bernenses, que separam os cantões de Vallais e de Berne e abarca do cume os panoramas mais pictorescos e as mais encantadoras perspectivas, que parecem filhas da exuberante phantasia de um genio que se houvesse comprazido em trasladar para um extenso campo uma terra ideal de valles alegres, de picos alterosos erguendo para o céu os seu capellos brancos, e de cimos cobertos de gelo inaccessiveis aos homens. É uma paizagem magica, dotada de bellezas indescriveis, que, ao passo que deslumbram a vista, empolgam a intelligencia e convidam a um sonhar desperto em mundos poetizados pela prodiga Natureza.

Sem duvida se lhe chama «Virgem», pelo manto de arminho que constantemente o cobre, ou porque, em vista da sua altura, só as possantes aguias lhe haviam attingido

o cume, até que no seculo passado intrepidos viajantes realizaram a sua temeraria exploração. Estre estes citam-se os irmãos Meyer e varios habitantes do Grindewald, que em 1828, expondo a vida a todo o momento, conseguiram attingir o pico mais elevado, que termina n'uma agulha rematada por uma banqueta de 0,77 de largura.

Em 1841 tambem Agassis Forbes fez a mesma atrevida excursão; a este se seguiram outros exploradores, e a partir d'esta data, viajantes de todas as nacionalidades accudiram decididos a sentar-se na temerosa banqueta, comquanto em grande maioria desistissem do proposito pelo perigoso da aventura.

A linha que percorre tão pictoresca região mede duas e meia leguas de extensão e sobe cerca de dois kilometros, ou seja metade approximadamente da altura total da ingreme cordilheira. Parte de Scheidogg e atravessa os montes de Eiger, Monch e por ultimo o lungfrau, que lhe dá o nome, no alto do qual está installado um tubo de 70 metros para facilitar aos viajantes a ascensão ao cume.

Este tubo é como um poço vertical gigantesco, aberto na rocha, contendo commodos ascensores accionados por um dynamo, com utilização das aguas do lago Luchinen, para communicar áquelle o movimento por meio de um motor hydraulico.

Tambem existe no poço uma escada de caracol, para quem prefira a ascensão a pé, com receio de entrar para o ascensor.

São curiosas as sete estações da linha, pois para construi-las foi preciso escavar na propria rocha, e abrir n'esta compartimentos muito acanhados, e dormitorios á semelhança dos beliches de um grande paquete.

A linha, no seu terminus do lungfrau, tem, á sahida dos passageiros, de um lado um hotel provido de todos os confortos modernos, e do outro o poço por onde seguem os ascensores, ou onde está a escada em caracol para os que queiram ir a pé; e o panorama do lungfrau e dos montes circumjacentes apresenta-se no alto como uma interminavel pellicula cinematographica, que desenrola aos olhos deslumbrados uma serie de bellezas que surpreendem e maravilham.



A guerra e os caminhos de ferro

Uma das características da actual guerra é o ser uma guerra de caminhos de ferro, cuja enorme efficacia se demonstrou em França com os deslocamentos de numerosos contingentes de forças realizados na maior ordem e com a maior celeridade. Só nos poucos dias em que Paris esteve ameaçado, foram transportados rapidamente do sul ao norte exercitos gigantescos.

Attendendo a que para transportar um corpo de exercito, com todo o seu material, são necessarios 125 comboios, e a que o intervallo minimo de comboio a comboio é de dez minutos, são precisas vinte e cinco horas e meia, com via dupla, para o fazer sahir de uma estação.

Mas isto não dá ideia sequer do movimento ferroviario. É preciso pensar nos comboios de munições e de viveres á frente da batalha, e nos de feridos retirados das linhas de fogo.

Em França houve necessidade de estabelecer estações reguladoras do movimento, e á testa de cada uma está um official do estado-maior, dos que prepararam o horario ferroviario para o caso de guerra. Cada estação reguladora dispõe de um parque de vagões, deposito de munições, de gado, de viveres, de forragem, etc. A partida dos comboios faz-se segundo a oportunidade; e seguem, desde o começo da guerra, á velocidade fixa de 25 kilometros á hora. Ha um numero constante de comboios diarios, e entre estes intercalam-se os extraordinarios.

Só os caminhos de ferro é que tornam possivel esta guerra de milhões de combatentes.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas tarifas da Companhia Nacional

Como dissemos no nosso ultimo numero, a reforma das tarifas especiaes de pequena velocidade foi ainda mais radical do que das de grande velocidade e representa um importante progresso na tariffação.

A *classificação geral de mercadorias* foi grandemente ampliada, segundo as normas da Companhia Portuguesa.

Todas as antigas tarifas internas de pequena velocidade foram annulladas e substituidas por um jogo de 12 tarifas como segue:

N.º 1—Transporte de *Taras* para expedições do minimo de 100 kilos ou pagando como tal.

E' uma tarifa inteiramente nova, analoga á n.º 1 da Companhia Portuguesa. Applicavel ao minimo de percurso de 20 kilometros ou pagando como tal.

Tem os seus preços divididos em tres series, cujas bases são respectivamente de \$022, \$02 e \$018 por tonelada e kilometro.

Os preços estabelecidos para zonas de cinco kilometros constam d'uma tabella inserta na tarifa.

Em todas as demais tarifas são tambem os preços da applicação geral apresentados pela mesma forma.

N.º 2—*Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinagre e bebidas diversas*.—Congenere da do mesmo numero da Companhia Portuguesa, estabelece preços para remessas de detalhe e de vagão completo, divididos em tres series cujas bases são respectivamente de \$025 e \$024; \$019 e \$018; \$015 e \$014, por tonelada e kilometro. Minimo de percurso 20 kilometros ou pagando como tal.

N.º 3 — *Madeiras, lenha, matto, etc.*, por vagão completo ou pagando como tal. Minimo de percurso 20 kilometros como nas anteriores.

A sua classificação estabelece tres series nos preços da applicação geral (§ 1.º), cujas bases são respectivamente de \$025; \$016 e \$014 por tonelada e kilometro.

Do § 2.º constam os preços especiaes assignalados na classificação para as madeiras de construção: barrotes, postes, vigas, cavernas, lascas, toros, varas de castanho, ripas, etc., para attender aos transportes destinados a Santa Comba, e que são os seguintes:

De Vizeu, \$54 por tonelada; Figueiró \$52; Torre d'Eita \$50; Tondella \$32.

Estabelece o minimo de 8 toneladas para as madeiras de mais de 5^m,5 até 11 metros, e o de 12 para as de mais de 11 até 16^m,5.

Quando da mesma remessa façam parte peças de mais de 5,5 e outras de menor dimensão, serão aquellas taxadas pelos minimos acima indicados e as outras como remessa distincta, se não resultar mais economica a applicação do preço da tarifa pelo minimo de 10 toneladas por cada vagão empregado, e pelo preço applicavel á mercadoria da serie mais elevada.

A tarifa concede o retorno dos encerados que servirem para resguardo das mercadorias.

Todas as mercadorias classificadas n'esta tarifa, assim como as da n.º 2 figuravam anteriormente na tarifa n.º 1.

N.º 4—*Materias inflammaveis, explosivas e perigosas*.—Expedição do minimo de 100 kilos. E' identica á antiga tarifa n.º 10.

N.º 5—*Gado vaccum, suino, ovelhum e caprino, por vagão completo*.—Substitue a antiga tarifa 4. Apresenta uma tabella de preços por vagão de qualquer dos gados acima indicados, applicaveis ao minimo de percurso de

50 kilometros ou pagando como tal. Base de \$07 por vagão e kilometro.

Estabelece as cargas maximas por vagão de: 10 bois ou vaccas; 20 vitellos; 20 porcos; 40 carneiros, ovelhas, chibos ou cabras; 80 cordeiros, cabritos ou leitões.

Os excedentes d'estes maximos serão taxados por cabeça, pelos preços d'uma tabella especial constante da tarifa.

Concede o transporte gratuito d'um guardador por cada dois vagões, limitado a tres por cada expedição, seja qual fôr o numero de vagões.

N.º 6—*Touros, animais ferozes, etc.*—Similar da n.º 6 da Companhia Portuguesa. Alem dos preços d'applicação geral, estabelece preços especiaes para os touros, vaccas bravas, etc., destinados a espectaculos que se effectuem em localidades servidas pelas linhas da Companhia.

Esta tarifa tem o u.º 12 na serie de grande velocidade, em que os seus preços são elevados ao dobro da pequena velocidade.

No antigo regimen não havia tarifa para estes transportes.

N.º 7 — *Mercadorias diversas*, por expedição do minimo de 500 kilos ou pagando como tal. Figuram na classificação d'esta tarifa mercadorias que estavam na antiga 1 e ainda outras que só tinham preços na geral.

Applicavel ao minimo de percurso de 20 kilometros, tem os preços divididos em seis series—bases de \$028, \$025, \$022, \$020, \$018 e \$015 por tonelada e kilometro.

Estabelece bonificações importantes para os expedidores que no prazo de um anno effectuem o transporte minimo de 500 toneladas de cal commum em pedra ou em pó. Essas bonificações tornam-se effectivas por meio de reembolso mediante a apresentação das cartas de porte respectivas.

Para as massas indivisiveis até 10 toneladas e cujo comprimento não exceda 5^m,5 são estabelecidas as seguintes sobretaxas:

| | |
|------|--|
| 15 % | para pesos indivisiveis de 3 até 4 toneladas |
| 25 % | » » » » mais de 4 até 6 toneladas |
| 50 % | » » » » » 6 » 10 » |

As peças de mais de 5^m,5 até 16^m,5 de comprimento e de pezo indivisivel inferior a 3 toneladas, serão taxadas pelos preços da 1.ª serie com sujeição aos seguintes minimos de peso:

| | |
|--------|--|
| 8 ton. | para os volumes de mais de 5 ^m ,5 até 11 ^m |
| 12 » | » » » » » 11 ^m » 16 ^m ,5 |

Os volumes de mais de 5^m,5 e de peso maximo de 3 a 10 toneladas ficam sujeitos ás sobretaxas e minimos de peso acima indicadas.

As operações de carga e descarga dos volumes de 3 até 10 toneladas serão feitas por conta dos expedidores e consignatarios e com gente sua.

N.º 8 — *Mercadorias diversas* por vagão completo ou pagando como tal.

Attende a algumas das mercadorias que tambem figuram na tarifa 7 e ainda a varias outras que antigamente eram taxadas pela 1 ou pela geral.

Tem seis series de preços applicaveis ao minimo de 20 kilometros.—Bases de \$023, \$020, \$015, \$012, \$010 e \$005 por tonelada e kilometro.

Entre as mercadorias da 1.ª serie figuram os adornos metallicos e de barro, as manilhas de grês, de barro e de ferro, os tubos d'aço, de ferro, de barro e de cimento

armado, e o oleo de petroleo para iluminação em vagões reservatórios.

Na 2.^a, entre muitas outras, o aço em obra, o arame de aço ou de ferro, azulejos, os cimentos magnesianos, mosaico; na 3.^a a cal apagada e a common em pedra e em pó, chumbo, estanho e outros metaes, pasta de madeira, os ocre, tijolos, telhas e outros productos ceramicos; na 4.^a os mineraes, os combustiveis fosseis, as diversas sucatas de metaes, de vidro, de papel, etc.; na 5.^a o basalto, cascalho e saibro, e na 6.^a o bagaço d'azeitona e a pedra britada para construcção d'estradas.

Concede bonificações para o transporte de cal common em pedra ou em pó eguaes ás da tarifa 7.

Para volumes de dimensões anormaes estabelece os minimos de peso eguaes aos da tarifa 7.

Tambem concede o retorno gratuito de encerados.

N.^o 9—*Cereaes, legumes, farinhas, batatas, forragens, verduras, etc.*—E' similar da 11 da Companhia Portuguesa. Tem preços para minimos de vagões completos, divididos em tres series. — Bases de \$022, \$02 e \$015 por tonelada e kilometo.

Tambem concede o retorno dos encerados.

N.^o 10—*Adubos, correctivos, machinas e instrumentos agricolas.*—Similar da 12 da Companhia Portuguesa. Os preços d'applicação geral (§ 1.^o) são divididos em tres series; os da 1.^a correspondendo ás diversas machinas agricolas, base de \$025 por tonelada e kilometro; os da 2.^a aos instrumentos agricolas, base de \$018 por tonelada e kilometro; e os da 3.^a aos diversos adubos e correctivos, base de \$015 para remessas de detalhe e de \$014 para as de vagão completo.

No § 2.^o tem preços especiaes de gáre a gare para adubos e correctivos por vagão completo e para remessas de detalhe, da estação de Tua para todas as de Mirandella a Bragança, e da de Santa Comba para as do ramal de Vizeu, sem reciprocidade.

Estabelece as sobretaxas de 10, 20 e 30 % para volumes de pesos vidicinaes de 3 a 4 toneladas, mais de 4 até 6 e mais de 6 até 10, respectivamente, e minimos de peso para pesos de grandes dimensões e pouco peso como na 8.

N.^o 11—*Carvão vegetal, casca para cortumes, cortiça etc.* por vagão completo. Similar da 13 da Companhia Portuguesa. Só tem preços d'applicação geral em 5 series — Bases de \$028, \$025, \$020, \$015 e \$012 por tonelada e kilometro.

Concede retorno d'encerados.

N.^o 12 — *Disposição sobre transportes em vagões de propriedades dos expedidores.*—Corresponde a tarifa 14 da Companhia Portuguesa, sobre a qual se póde dizer foi decalcada.

Condições geraes d'applicação das tarifas internas de pequena velocidade.—Estabelecem varias disposições sobre zona d'acção, reexpedições, mudanças de destino, prazos de transporte, agrupamentos para vagões completos, etc., semelhantemente ás que vigoram nas linhas da Companhia Portuguesa.

Das antigas tarifas combinadas de pequena velocidade continuam em vigor a B. V. n.^o 1 e sua ampliação de Outubro de 1901, combinadas com a Companhia da Beira Alta para os transportes de telha e teijolo.

Como acima dissemos esta remodelação representa um progresso na tarificação da Companhia Nacional que com ella consegue attingir tres fins: beneficiar, pelo barateamento, um grande numero de transportes, augmentar as suas receitas, e simplificar o processo das taxas, o que tambem é importante.

Transporte de cereaes, farinhas e legumes

Em harmonia com as disposições de decreto N.^o 1223 de 30 de Dezembro de 1914 e do seu complementar de

8 de Janeiro de 1915, as estações de caminhos de ferro não acceitam para expedir, remessas de trigo ou de farinha em quantidade superior a 30 litros, bem como de milho, farinha de milho, centeio, arroz, feijão branco ou de côr, feijão frade e fava em quantidade superior a 80 litros, que tenham de transitar de um para outro concelho do Paiz, quando não sejam acompanhadas de uma guia de qualquer modelo ou mesmo manuscrita, em papel não sellado, authenticada pela administração do concelho ou pelas regedorias de parochias de origem, e na qual se mencione os nomes do remetente e consignatario e respectivas residencias, numero de volumes, quantidade das mercadorias e a via que seguem.

As referidas guias acompanharão a escripturação das remessas até destino e serão entregues aos consignatarios que terão de as apresentar nas regedorias das parochias destinarias ou nas administrações dos respectivos concelhos.

Os transportes do Estado estão, é claro, isentos d'estas prescripções.

Passageiros para além da fronteira

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro de Beira Alta, as estações da sua rede só vendem, por determinação do governo, bilhetes para além da fronteira, a passageiros que apresentem bilhetes de identidade ou passaporte emitidos pelos governos civis.



Viagens caseiras

VIII

Vizeu e as suas antiguidades. — Um excellente hotel. — O que concorre para o bem da cidade.

Já aqui fallámos, mais de uma vez, de Vizeu, e apenas hoje voltamos a referir-nos á interessante cidade de Viriato porque ahi terminou a nossa *viagem caseira* do anno passado.

Pouco tem progredido ella, desde a ultima vez que a visitámos, conservando o seu *cachet* da cidade antiga, com as suas velhas habitações solarengas, em que os brasões de velhas familias denotam a linhagem fidalga dos seus passados habitantes.

Se a democracia moderna, no seu furor demolidor do passado, quizesse tirar essas recordações de gerações idas, muito tinham que fazer alli os canteiros.

Não só pelos brasões, mas pela luxuosa ornamentação de janellas e portaes de vetustas casas, se torna interessante um passeio pelas ruas, o que ainda não fizemos com este espirito observador.

Por exemplo: a casa que faz esquina da rua João Mendes no largo Alves Martins, e tem os numeros 9 e 11, é curiosissima pela sua fachada ornamentada e pela fleira de gargulas, de variadas formas, algumas bastante comicas que lhe deram o nome de «casa das boccas».

Tambem na rua Direita, as casas com os numeros, 51, 153 e 155 tem importantes frontarias com as janellas e portas ricamente ornamentadas.

As modernas instituições transformaram o antigo paço do Foutello, residencia do bispo, em tribunaes e prisão militar, mas, áparte pequenos trabalhos de apropriação do edificio, nada fizeram em melhoria do parque e da estrada—a carreira—que alli conduz, e que bem o merecia, porque ha alli arvores seculares de uma belleza extraordinaria, exemplares magníficos que, a falta de tratamento do terreno em que estão, e o completo abandono á acção do tempo e ao vandalismo dos ignorantes que passam, vão fatalmente condemnando ao anniquilamento.

Tambem a *Casa do Viriato* e parte do campo annexo poderiam constituir um bello jardim, mas Vizeu pouco tem

cuidado de melhoramentos locais; apenas, como em tempo notámos, se prepara um novo bairro, e uma nova avenida que, de futuro, conduzirá à estação do caminho de ferro.

Bem precisa d'isso, porque as ruas que hoje alli conduzem são más e obrigam a uma grande volta inútil, de mais de um kilometro, que poderia ser reduzida a metade pela nova estrada.

E' n'esse bairro que se encontram alguns novos edificios estylo moderno e principalmente o *Hotel Portugal*, que merece especial menção.

Desde muito que, por todas as formas ao nosso alcance, preconiza quem estas notas escreve, a construcção de pequenos hotéis de provincia, com um certo conforto, com muito asseio, boa comida; hotéis habitaveis por outra população que não seja a vulgar dos que vão comprar ou vender aos mercados, dos caixeiros viajantes e classes similares que com tudo se accommodam.

Sempre entendemos que um bom hotel, n'uma cidade ou villa, é um verdadeiro atractivo para os que viajam por prazer ou por hygiene, do corpo ou do espirito, pelo desejo de conhecer terras, pelo gosto de passear, apenas.

O automobilismo tem, nos ultimos annos, desenvolvido extraordinariamente a excursão em todos os paizes e por todas as povoações, mesmo as mais modestas; mas para o exercer é indispensavel ter a certeza de encontrar, no caminho, onde comer razoavelmente, onde pernoitar confortavelmente.

A' falta de um bom hotel, o excursionista evita o caminho onde não o encontra, e vai em busca de outro ponto onde tenha essa commodidade.

O hotel é, portanto, um atractivo para a cidade ou a villa; e é até banal repetirmos isto que é hoje axiomático por toda a parte, e tão antigo que desde dezenas de seculos, se fundaram na Palestina os conventos-dormitorios para os peregrinos, e na Argelia os caravans-serralhos, que outra coisa não eram que hotéis primitivos para abrigo das caravanas que atravessavam o deserto.

Não havia, n'esse tempo, automoveis nem caminhos de ferro.

Nos tempos modernos, em todos os paizes se pensou n'isso, e por toda a parte se elevaram grandiosos e pequenos edificios para alojamento dos forasteiros. Haja vista os pequenos e galantes hotéis da Noruega, sem os quaes não podia fazer-se a travessia, que ainda ha poucos annos era obrigatoria, por não haver caminho de ferro, entre a costa atlantica e a capital.

Entre nós pouco se tem feito, e não falta quem desdenhe da proficuidade do receituário.

Pois o exemplo ali está.

Se Vizeu tivesse, bem organizada, uma estatística do numero dos visitantes, ha dez annos e hoje, veria o beneficio influxo que, para o desenvolvimento da cidade, tem sido o hotel que um Viziense de iniciativa alli construiu, e que outro Viziense de provada competencia explora.

O *Hotel Portugal* não é rodeado de parques ou jardins, mas tem uma bella exposição, ar e sol por todos os lados; não tem concerto ao jantar, mas tem excellente cozinha, bem feita; não nos serve complicados pratos á franceza mas dá-nos comida limpa feita com generos sãos e bons; não nos offerece luxuosas cadeiras *mapple*, sofás alcatifas d'Aubusson, mas os seus alojamentos são de um asseio irreprehensivel, o chão bem lavado, as roupas cheiram a linho novo e... os enxergões são de arame e os colchões de lã; não tem pessoal agalado e porteiro de *bonnet* de dourado monogramma, mas os creados vestindo o seu modesto e alvissimo jaleco branco, as creadas com os seus fatinhos de chita, são de uma amabilidade captivante, e o dono da casa e a sua irmã dirigem tudo, olham por tudo, attendem a tudo, com o cuidado e a sinceridade da nossa sympathica provincia.

Por isso a affluencia alli é continua; a todo o momento

entram hospedes, páram à porta os automoveis, chegam bagagens dos que vão vindo.

E a tudo attende o gerente, o proprietario, que é, afinal, o estimado cavalleiro tauromachico Casimiro d'Almeida.

Quem nos diria que no estofo de um arrojado toureiro se abrigava um competente hoteleiro!

Nós proprios o duvidámos, quando o soubemos.

Enganamo-nos; ainda bem. Uma só falta tem o hotel: um omnibus que nos traga da estação e nos conduza alli. Para a chegada, ainda se encontram uns carrinhos que, a 200 reis por cabeça, nos conduzem ao hotel. Para a sahida ha que mandar vir um trem que, por pouco mais de um kilometro, exige 1.500 reis! E' demais! Um omnibus ou um automovel faria a commodidade do publico e dava lucro ao hotel.

*

Aqui terminam as notas sobre a nossa excursão do anno findo. A do anno corrente onde será? Não fazemos programma como antigamente, porque os tempos mudaram. O estrangeiro não está viajavel.

Mesmo que a guerra acabe, se acabar em mezes (?) não dá gosto visitar paizes assolados pela desgraça ou affectados pelas consequencias d'um tremendo cataclysmo.

Alem d'isso, com francos a 270 ou mais e libras a 6\$70 (ou mais tambem) quem pode viajar por prazer? Só os ricos, e n'essa honrosa classe não enfileiramos

Ficar-nos-hemos, pois, por cá, onde, apesar de todo o paiz conhecermos, ainda ha muito que ver. Ponto é que outras circumstancias não no-lo impeçam.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diario de Noticias, sua fundação e seus fundadores, por Alfredo da Cunha. — Duplicando a commemoração de cinquentenario d'este jornal, já celebrada pela festa a que nos referimos ha quinze dias, publicou o seu actual director este livro, que é, incontestavelmente, de um valor extraordinario.

Revela elle, no seu conjuncto a veneração de um espirito superior pelos homens trabalhadores e intelligentes que fundaram o *Diario de Noticias* e em especial por Eduardo Coelho, a um tempo pae da instituição benemerita que o auctor com tanto saber tem continuado e pae da esposa digna e querida a quem o livro é dedicado. E' portanto um livro baseado, todo elle, em sentimentos nobres que dignificam.

Mas é, além disso, para o jornalismo portuguez e para a sua historia, um repositório de documentos de um valor inestimavel, porque n'elle se registam e se condensam não só todos os factos da genesis e da successiva evolução da vida d'aquella folha, n'uma das mais importantes do paiz, como um sem numero de notas e investigações preciosissimas sobre os primeiros jornaes mundiaes e especialmente, no que se refere ao nosso paiz, sobre todas as mais antigas gazetas que aqui se publicaram, e da qual o livro reproduz as fac-similes das primitivas paginas.

N'uma longa serie de *notas finaes* encontramos um estudo proficientemente baseado em dados e documentos que só um espirito investigador e tenazmente observador pôde rebuscar nos archivos e bibliothecas publicas e particulares. Illustram o livro setenta gravuras primorosamente impressas, algumas a côres e ouro.

E' pois, um livro que se estima como um thesouro, e terá que ser consultado e estudado por todos que de futuro se occupem da historia do periodismo em Portugal.

Agradecemos á Empresa do «*Diario de Noticias*» a amavel offerta que d'elle nos fez.



Ramal de Coimbra, e Linha da Louzã.—Póde considerar-se normalizado o serviço de comboios na linha da Louzã, onde já a 8 de corrente logar os comboios n.ºs 601, 602, 605 e 606.

O restabelecimento do serviço entre as duas estações de Coimbra não póde ser desde já anunciado, embora se espere consegui-lo de um momento para o outro. Já hontem transitaram pelo ramal alguns vagões que a interrupção delivra em Coimbra B.

Pelo que respeita a passageiros e bagagens, póde contar-se com o serviço da tracção electrica que a Camara municipal de Coimbra gentilmente accedeu em combinar com a Companhia portugueza, inclusivamente para a hora matutina da passagem dos comboios n.ºs 51 e 601.

As povoações servidas pela linha da Louzã estão muito gratas à Camara de Coimbra, que assim accudiu a evitar os transtornos que a interrupção do serviço lhes causaria.

Japão

O Japão accitou as propostas feitas pela «A. E. G.» de Berlim, para a electrificação do caminho de ferro de Usni-Toge, de via de 0,º67, que reúne as costas oriental e occidental, atravessando uma grande aresta montanhosa, e que, para se vencer, n'uma extensão de 11 kilometros, o desnível de 560 metros, foi dotado em 1893, de uma cremalheira entre Yokogawa e Kanizawa, assegurando-se o percurso de 26 locomotivas de cremalheira de tres eixos e com a velocidade de 9 a 10 kilometros á hora. Apesar de tudo, o serviço foi julgado insufficiente, e para o remediar, e suprimir ao mesmo tempo o incommodo do fumo nos seus 26 tunneis, recorreu-se por fim á electrificação.

A's obras careceram do dispêndio de cerca de 1.050.000\$ de escudos; e 12 locomotivas de cremalheira, movidas por corrente continua de 650 volts, conduzida por tres carris, estão em serviço desde 1912.

Estas machinas foram construidas pelo systema mixto; isto é, com motores distinctos para a marcha por adherencia e para a marcha por cremalheira; podem rebocar cada uma um comboio de 90 toneladas em pendente de 67 millimetros, á velocidade de 16 kilometros. A duração do percurso de Yokogawa a Kanizawa ponde reduzir-se assim, de hora e meia que era, a quarenta minutos, como é actualmente.

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1914, dos fundos do Estado, titulos

| Bolsa | Titulos | Janeiro | | Fevereiro | | Março | | Abril | | Maio | | Junho | |
|------------|-------------------------------------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor |
| Lisboa... | Divida Interna 3% assentamento.. | 39,50 | 38,90 | 40 | 39,15 | 40,30 | 39,75 | 40,50 | 40,05 | 40,55 | 40,48 | 40,70 | 39,50 |
| | " " 3% coupon..... | 39,25 | 38,82 | 39,70 | 39,10 | 40,10 | 39,60 | 40,15 | 39,85 | 40,45 | 40,15 | 40,30 | 39,20 |
| | " " 4% 1888 c/ premios | 21,500 | 20,575 | 21,500 | 20,580 | 21,530 | 21,500 | 21,530 | 21,520 | 22,520 | 21,540 | 22,500 | 21,550 |
| | " " 4 1/2% 1888/9..... | 56,550 | 55,500 | 56,500 | 55,730 | 56,560 | 57,550 | 57,510 | 56,560 | 57,590 | 56,580 | 58,500 | 57,500 |
| | " " 4% 1890..... | 50,550 | 50,500 | 50,560 | 50,550 | 50,580 | 50,550 | 50,540 | 50,500 | 50,540 | 50,530 | 50,575 | 50,550 |
| | " " 3% 1905 c/ premios | 9,500 | 9,500 | 9,510 | 9,505 | 9,520 | 9,515 | 9,520 | 9,505 | 9,515 | 9,500 | 9,510 | 9,500 |
| | " " 4 1/2% 1905 C. F. E. | 80,530 | 80,500 | 80,500 | 80,500 | 80,550 | 80,500 | 80,510 | 79,560 | 80,520 | 80,500 | 80,520 | 78,550 |
| | " " 5% 1909 ob. C. F. E. | 80,500 | 79,550 | 80,540 | 80,540 | 81,500 | 80,580 | 80,540 | 79,520 | 80,550 | 80,550 | 81,500 | 80,510 |
| | " " 4% 1912 ouro..... | — | — | — | — | 89,500 | 88,550 | 89,500 | 88,550 | 89,500 | 88,520 | 89,580 | 89,540 |
| | " Externa 3% 1.ª serie..... | 67,510 | 66,550 | 66,590 | 66,510 | 67,510 | 66,580 | 67,510 | 66,590 | 67,580 | 66,590 | 68,500 | 67,540 |
| | " " 3% 2.ª serie..... | 66,520 | 66,500 | 66,520 | 65,580 | 66,520 | 66,500 | 66,520 | 66,500 | 66,550 | 66,510 | 66,560 | 66,550 |
| | " " 3% 3.ª serie..... | 68,560 | 68,530 | 70,500 | 68,540 | 69,540 | 68,580 | 69,530 | 68,500 | 70,520 | 69,520 | 70,550 | 70,530 |
| | Obrigações dos Tabacos 4 1/2%... | — | — | — | — | 103,560 | 102,500 | 101,560 | 101,560 | — | — | — | — |
| | Ações Banco de Portugal..... | 159,550 | 157,500 | 162,580 | 162,500 | 163,550 | 158,500 | 167,500 | 166,500 | 166,570 | 166,550 | 168,550 | 166,520 |
| | " " Commercial de Lisboa | 142,500 | 141,500 | 138,500 | 138,500 | 140,500 | 140,500 | 145,530 | 142,500 | 146,500 | 145,550 | 146,500 | 145,550 |
| | " " Nacional Ultramarino | 101,520 | 100,560 | 102,500 | 100,550 | 100,570 | 99,550 | 100,550 | 99,570 | 100,520 | 99,560 | 99,580 | 98,560 |
| | " " Lisboa & Açores..... | 116,550 | 116,500 | 115,500 | 108,570 | 108,550 | 106,585 | 109,560 | 107,500 | 109,580 | 109,500 | 111,500 | 110,500 |
| | " Companhia Cam. F. Port... | — | — | — | — | — | — | 59,500 | 59,500 | — | — | — | — |
| | " " Nacional..... | 5,560 | 5,550 | — | — | — | — | 5,500 | 5,500 | 4,560 | 4,560 | — | — |
| | " " dos Tabacos..... | 68,510 | 67,580 | 68,500 | 67,580 | 65,500 | 64,500 | 64,580 | 64,510 | 68,500 | 66,500 | 67,500 | 66,500 |
| | " " dos Phosphoros..... | 58,520 | 57,560 | 59,500 | 58,520 | 59,500 | 58,500 | 55,530 | 54,570 | 55,520 | 54,560 | 54,560 | 53,550 |
| | Obrig. Comp. Através d'Africa..... | 87,550 | 86,500 | 86,560 | 86,540 | 87,550 | 86,550 | 86,590 | 86,560 | 88,500 | 86,570 | 88,500 | 87,580 |
| | " " Benguela..... | — | — | — | — | 79,550 | 79,550 | 79,550 | 79,550 | 79,550 | 79,550 | — | — |
| | " " C. F. P. 3% 1.º grau | 64,520 | 63,550 | 63,570 | 63,530 | 63,550 | 63,530 | 63,570 | 63,500 | 63,550 | 63,500 | 62,590 | 62,550 |
| | " " C. F. P. 3% 2.º grau | 47,540 | 45,530 | 46,510 | 45,550 | 45,590 | 45,510 | 43,530 | 43,500 | 43,530 | 43,500 | 41,500 | 39,570 |
| | " " B. Alta 3% 1.º grau. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 58,550 | 58,550 |
| | " " B. Alta 3% 2.º grau. | 17,530 | 17,500 | 16,595 | 16,580 | 16,580 | 16,510 | 16,545 | 16,510 | 16,560 | 16,510 | 16,535 | 16,500 |
| | " " Nac. coupon 1.ª serie | 74,500 | 74,500 | 74,500 | 74,500 | 75,520 | 74,500 | 74,500 | 73,500 | 74,500 | 74,500 | 75,550 | 74,550 |
| | " " Nac. coupon 2.ª serie | 63,520 | 63,520 | 63,560 | 63,560 | 63,560 | 63,560 | 64,500 | 63,550 | 64,500 | 64,500 | 64,550 | 64,550 |
| | " " Aguas..... | — | — | — | — | 77,526 | 77,500 | 77,530 | 77,500 | 77,580 | 77,550 | 77,530 | 75,500 |
| | " prediaes 6%..... | — | — | 87,540 | 87,500 | 87,540 | 87,530 | 87,540 | 87,520 | 89,520 | 89,500 | 90,500 | 89,500 |
| | " " 5%..... | 77,500 | 77,500 | 76,500 | 75,510 | 75,580 | 75,510 | 75,550 | 74,500 | 76,570 | 75,500 | 78,500 | 76,550 |
| | " " 4 1/2%..... | — | — | 71,550 | 71,550 | 72,530 | 72,530 | 73,500 | 73,500 | 73,500 | 73,500 | 75,550 | 75,500 |
| Paris... | 3% portuguez, 1.ª serie..... | 64 | 62,10 | 62,80 | 62,40 | 63,37 | 62,50 | 62,50 | 62,00 | 63,40 | 62,15 | 65 | 64 |
| | Ações Companhia Cam. F. Port... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | " Madrid-Caceres-Portugal... | 27 | 24 | 32 | 26,50 | 28 | 25 | 25 | 24 | 24 | 23 | 23 | 15,75 |
| | " Madrid-Zaragoza-Alicante... | 438,75 | 435,50 | 456 | 449 | 453 | 441 | 450 | 433 | 450 | 439 | 456 | 450 |
| Londres... | " Andaluzes..... | 307,50 | 307 | 327 | 318 | 327 | 316 | 324 | 316 | 324 | 315 | 323 | 318 |
| | Obrig. Comp. Cam. F. P. 1.º grau... | 304 | 294 | 301 | 297 | 301 | 296 | 300,50 | 296 | 298,50 | 296 | 301 | 296 |
| | " " Cam. F. P. 2.º grau... | 221 | 210 | 219 | 216 | 218 | 207 | 206 | 202 | 204 | 190 | 193 | 187 |
| | " " da Beira Alta..... | 275 | 266 | 275 | 275 | 277 | 274,25 | 276,50 | 274 | 277 | 276 | 274,75 | 274,75 |
| Amsterd... | " Madrid-Caceres-Portugal... | 160 | 156 | 163 | 157 | 159 | 153 | 149 | 143 | 149 | 144,25 | 142,25 | 139 |
| | 3% portuguez..... | 62 | 62 | 63 | 62 | 63 | 63 | 63 | 62,50 | 63,75 | 62,50 | 65 | 62 1/8 |
| Amsterd... | Obrig. Através d'Africa..... | 81,93 | 80,75 | 81,56 | 81,12 | 81,50 | 81 | 81 7/16 | 79 3/4 | 81,25 | 81 1/16 | 81,93 | 81 1/2 |

~~Page 10~~

Wash.

| Julho | | Agosto | | Setembro | | Outubro | | Novembro | | Dezembro | | Durante o anno | | | |
|---------|---------|--------|-------|----------|-------|---------|---------|----------|---------|----------|---------|---------------------------|---------|------------------------|---------|
| Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | Menor | Maior | | Menor | |
| 41 | 39,45 | — | — | — | — | 40 | 39,80 | 39,80 | 39,50 | 39,80 | 39,80 | Julho | 41 | Janeiro | 38,90 |
| 40,03 | 39,45 | — | — | — | — | 39,95 | 39,40 | 39,40 | 39,40 | 39,80 | 38,50 | Junho | 40,30 | " | 38,82 |
| 21,550 | 21,500 | — | — | — | — | 21,540 | 21,500 | 21,530 | 20,90 | 21,510 | 20,90 | Mai | 22,520 | " | 20,575 |
| 58,500 | 57,570 | — | — | — | — | 57,550 | 54,590 | 55,530 | 55,500 | 55,550 | 55,500 | Fevereiro | 59,500 | Outubro | 54,590 |
| 51,500 | 50,550 | — | — | — | — | 49,540 | 49,530 | 48,550 | 48,550 | 49,500 | 48,570 | Julho | 51,500 | Novembro .. | 48,550 |
| 9,515 | 9,500 | — | — | — | — | 9,510 | 9,500 | 9,500 | 8,585 | 8,595 | 8,590 | Março e Abril | 9,520 | " | 8,585 |
| 78,550 | 78,500 | — | — | — | — | — | — | 78,550 | 78,500 | 80,550 | 80,550 | Março e Dez.º | 80,550 | Julho e Nov.º .. | 78,500 |
| 79,500 | 78,510 | — | — | — | — | 77,550 | 77,550 | 79,500 | 78,500 | 79,550 | 79,500 | Março e Jun.º | 81,500 | Outubro | 77,550 |
| 88,500 | 87,520 | — | — | — | — | 87,580 | 87,500 | 88,520 | 86,550 | 89,550 | 88,550 | Junho | 89,580 | Novembro .. | 86,550 |
| 67,500 | 65,560 | — | — | — | — | 70,500 | 67,500 | 70,550 | 67,580 | 70,500 | 69,580 | Novembro | 70,550 | Julho | 65,560 |
| 66,500 | 65,520 | — | — | — | — | 66,500 | 66,500 | 69,500 | 67,500 | 69,520 | 69,500 | Dezembro | 69,520 | " | 65,520 |
| 69,510 | 68,530 | — | — | — | — | 70,500 | 69,500 | 71,500 | 70,550 | 71,530 | 70,530 | " | 71,530 | Jan.º e Julho .. | 68,530 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 105,500 | 105,500 | 110,500 | 110,500 | " | 110,500 | Abril | 101,520 |
| 165,560 | 165,500 | — | — | — | — | 164,580 | 164,500 | 165,550 | 164,580 | 170,500 | 160,500 | " | 170,500 | Janeiro | 157,500 |
| 146,500 | 140,500 | — | — | — | — | 143,550 | 143,500 | 142,560 | 142,550 | 144,500 | 144,500 | Mai, Jun.º e Julho | 146,500 | Fevereiro | 138,500 |
| 99,520 | 96,500 | — | — | — | — | 95,500 | 95,500 | 96,550 | 95,500 | 99,500 | 98,500 | Fevereiro | 102,500 | Out.º e Nov.º .. | 95,500 |
| 111,500 | 108,500 | — | — | — | — | — | — | 108,550 | 108,500 | 108,500 | 108,500 | Janeiro | 116,550 | Março | 106,585 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Abril | 59,500 | Abril | 59,500 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Janeiro | 59,500 | Mai | 4,560 |
| 68,550 | 68,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | 66,500 | 66,500 | Julho | 68,550 | Março | 64,500 |
| 51,570 | 53,550 | — | — | — | — | 51,570 | 50,560 | 51,550 | 50,550 | 52,550 | 51,500 | Fevereiro | 59,500 | Novembro .. | 50,550 |
| 85,570 | 84,500 | — | — | — | — | 82,500 | 82,500 | 81,550 | 82,500 | 86,510 | 84,550 | Mai e Junho | 88,500 | Out.º e Nov.º .. | 82,500 |
| — | — | — | — | — | — | 77,550 | 77,500 | 77,550 | 77,550 | 77,550 | 77,550 | Março, Abril e Maio | 79,550 | Outubro | 77,500 |
| 60,590 | 60,520 | — | — | — | — | 61,500 | 61,500 | 65,500 | 61,560 | 66,500 | 65,550 | Dezembro | 66,500 | Julho | 60,520 |
| 41,510 | 38,500 | — | — | — | — | — | — | — | — | 39,500 | 39,500 | Janeiro | 47,540 | " | 38,500 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 58,500 | 58,500 | 59,500 | 59,500 | Dezembro | 59,500 | Novembro .. | 58,500 |
| 15,585 | 15,530 | — | — | — | — | 16,550 | 16,550 | 15,500 | 15,500 | 15,500 | 15,500 | Janeiro | 17,530 | Nov.º e Dez.º .. | 15,500 |
| 75,550 | 75,550 | — | — | — | — | 72,550 | 72,550 | 73,500 | 72,550 | 73,550 | 72,550 | Junho e Julho | 75,550 | Out.º Nov.º e Dez.º .. | 72,550 |
| 63,550 | 63,500 | — | — | — | — | 63,500 | 63,500 | — | — | — | — | Junho | 64,550 | Julho e Out.º .. | 63,500 |
| 75,510 | 75,500 | — | — | — | — | 75,500 | 74,500 | 76,520 | 74,520 | 78,550 | 77,500 | Dezembro | 78,550 | Outubro | 74,500 |
| 87,560 | 87,550 | — | — | — | — | 89,510 | 89,500 | 87,550 | 87,550 | 87,550 | 87,550 | Junho | 90,500 | Fevereiro .. | 87,500 |
| 76,500 | 75,500 | — | — | — | — | 75,500 | 75,500 | 76,500 | 75,530 | 77,550 | 76,550 | Dezembro | 77,550 | Abril | 74,500 |
| 72,500 | 71,550 | — | — | — | — | 71,500 | 71,500 | 71,500 | 71,500 | — | — | Junho | 75,550 | Out.º e Nov.º .. | 71,500 |
| 65 | 63,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Junho e Julho | 65 | Abril | 62 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 18,25 | 15,75 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Fevereiro .. | 32 | Junho e Julho .. | 15,75 |
| 459 | 373 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Julho | 459 | Julho | 373 |
| 336 | 283 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | " | 336 | " | 283 |
| 299 | 285 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Janeiro | 304 | " | 285 |
| 201 | 183 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | " | 221 | " | 183 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Março e Maio .. | 277 | Janeiro | 266 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Fevereiro | 163 | Junho | 139 |
| 64 1/8 | 63 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Junho | 65 | Jan.º e Fev.º .. | 62 |
| 83 1/4 | 82 1/8 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | Julho | 83 1/4 | Janeiro | 80,75 |

cros e perdas», «Dividendo», «Fundo de reserva» e «Reserva para liquidações».

A' simples vista se aprecia ali que, em cinquenta annos, a primeira d'aquellas contas passou por varias vicissitudes, elevando-se de 60 contos a 275 em 1879, para voltar a 60 em 1887, começando ali a sua progressão, quasi constante, até 780 contos em 1913.

Os «Dividendos» oscillaram entre 8 e 7 % nos primeiros 12 annos, decrescendo depois, e chegando mesmo a nada distribuir durante o periodo de crise, de 1882 a 1886, recomeçando depois a distribuição por 2 % para ha dois annos estarem em 7 %.

O «Fundo de reserva», nascido em 0,53 % chegou a 15 %, perdeu-se de todo em 1881 e 1882, e desde o anno seguinte subiu continuamente, desde 3,75 % até 40 % em que estava em 1913, com o total de 1.140 contos.

Em 1883 foi creada, com 35 contos, a reserva para liquidações na sede e no Ultramar, e está hoje em 1.720 contos.

O movimento total da Caixa em Lisboa e Porto, que em 1865 foi de 26.483 contos, foi em 1913 de 262.578 contos, ou muito perto do decuplo. O de depositos, que se elevou a 72.000 contos em 1875, reduziu-se a quasi zero no periodo de crise; mas, restaurado o credito, começou a ascender e está hoje em 160.000 contos.

Para maior interesse, a parte commemorativa d'esta honrosa celebração foi pela Direcção confiada ás primorosas pennas dos nossos mais competentes economistas e colonias, como Anselmo d'Andrade, Alfredo Barjona, que escreve sobre Cabo-Verde; Carlos Pereira, sobre a Guiné-Francisco Mantero, sobre S. Thomé e Príncipe; Alves Roçadas, sobre Angola; Joaquim José Machado, sobre Moçambique; Arnaldo de Novaes, sobre Gôa; doutor Gonçalves Pereira, sobre Macau; Julio Montalvão Silva, sobre Timor e finalmente, Lobo d'Avila Lima, sobre a acção do Banco no Brasil, por meio da sua filial no Rio de Janeiro.

E' de justiça consignar aqui, que para o estado de extraordinaria prosperidade em que se encontra actualmente esta instituição bancaria, muito tem concorrido, pela sua rasgada iniciativa, a actual direcção, á qual aqui registamos o nosso applauso e as nossas felicitações.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1915.

No passado dia 11 foi apresentado á Camara dos Deputados o orçamento geral do Estado, em harmonia do prescripto na Constituição.

N'esse importante documento as receitas e despesas para o proximo anno economico, são calculadas da seguinte forma, numeros redondos:

Receitas:

| | |
|----------------------|---------------|
| Ordinarias..... | 76:923 contos |
| Extraordinarias..... | 4:232 " |

Despesas:

| | |
|----------------------|----------|
| Ordinarias..... | 75:313 " |
| Extraordinarias..... | 5:629 " |

havendo um saldo positivo de 213 contos approximadamente.

A' simples vista se percebe que na elaboração do orçamento se procurou obter numeros precisos para apresentar saldos positivos, não se preocupando com a possibilidade da sua realização.

A nossa situação financeira aggrava-se, devido em grande par-

te á crise europeia, é certo, mas mesmo sem contarmos com as extraordinarias despesas que já fizemos e que ainda teremos a fazer devido ás expedições á Africa, e quem sabe se tambem ao continente europeu, a situação, embora não seja grave, é comtudo de molde a desalentar, e o projecto do orçamento não é, parece-nos, a sincera expressão da verdade.

Notamos que algumas verbas da despesa estão lançadas por importancias inferiores ás necessarias, e algumas das receitas vão além do que seria equitativo, tendo-se por objectivo avolumar a respectiva somma.

No orçamento apresentado, calculam-se os impostos indirectos em 24.926:000\$ contra 25.680:000\$ calculados para 1914-15, do que resulta uma differença sómente de 754 contos.

Tendo as Alfandegas produzido até ao fim de dezembro proximo passado, menos 2:600 contos que no anno antecedente, é quasi certo que o seu rendimento será este anno muito menor, devido á crise que todos os paizes atravessam n'este momento.

As despesas do ministerio das Colonias, ordinarias e extraordinarias, que, no orçamento de 1914-15, foram calculadas em 2:312 contos, figuram reduzidas a 1:579 contos, menos 733 contos.

No ministerio do Fomento, passou-se de 4:334 contos a 4:013, menos 321 contos.

Nas do ministerio dos Estrangeiros figura uma diminuição de 577 contos, apesar do aggravamento cambial.

Isto, sem fallar na crise operaria que se aggrava dia a dia e obrigará a dispendir enormes quantias em novos trabalhos.

Não pretendemos desanimar; é, porém, certo, infelizmente, que amargos dias nos estão reservados. Preferiamos pois que os ministros das Finanças nos dissessem toda a verdade, embora isso muito custe aos bons Portuguezes.

Bolsa. — Com prazer notamos que as transacções sobre valores de credito foram deveras numerosas, o que é digno de nota n'este momento, mostrando todos os papeis tendencia firme como se verifica nas cotagões que adeante publicamos.

Grande foi a aquisição de diversos valores, principalmente do Estado, por parte dos capitalistas particulares, devido ao accrescimento de disponibilidades, proveniente da cobrança de juros.

O mappa comparativo que hoje damos e que o nosso jornal é o unico a publicar no paiz, demonstra, com effeito, que especialmente em valores do Estado, as cotagões melhoraram, apesar da má situação financeira do paiz.

Se cotejamos esse mappa com o que publicamos ha um anno vemos que em dezembro de 1914 os fundos publicos, estavam á mesma cotação de 1913, e alguns até em subida; o mesmo succedia as acções do Banco de Portugal.

O papel dos outros bancos e companhias tinha certas alterações para menos; as obrigações Ambaca cotavam-se a menos 3\$00, o 1.º grau da Companhia Caminhos de Ferro mais 1\$00, o Beira Alta idem e em Prediaes desceram as de 6 % 12\$00, tendo subido as de 5 % 8\$00 e as de 4 1/2 % 2\$50.

Das bolsas estrangeiras não fazemos comparação, porque essas só funcionaram até julho.

Os cambios tinham os seguintes cursos em dezembro de 1913 e 1914:

Pregos de venda:

| | 1913 | 1914 |
|-----------------|----------|---------|
| S/ Londres..... | 44 13/16 | 39 9/16 |
| S/ Paris..... | 63,5 | 78,7 |
| S/ Madrid..... | 15 | 1\$30 |

Cambios. — No orçamento a que nos reportamos, nota-se que as differenças de cambio dos encargos da Divida Publica estão calculadas a 40 %.

A differença de cambio chega a ser já de cerca de 50 %.

Caso não desca, será preciso uma somma bastante elevada para satisfazer os encargos da Divida Publica.

E' da maior inconveniencia o governo fazer concorrência ao commercio, incumbindo um corretor de comprar para o Estado uma grande parte dos disponibilidades do mercado.

O mercado cambial que abriu no principio do anno a 37 1/4, chegou a attingir agora 35 1/2 mantendo-se sempre firme, até que ante-hontem baixou um pouco. A Junta de Credito Publico chegou a pagar o coupon da Divida Externa a 2\$028!

Os cambios revelam-nos um dos maus aspectos da nossa situação; no entanto ha a contar com os recursos do nosso paiz e com a proxima normalização da situação brasileira, que muito nos ha-de animar.

Damos algumas cotagões dos titulos mais importantes negociados nas Bolsas francezas:

Lyon:

Crédit Lyonnais, 1,409; Panamá, 98; Russo 1880, 73.

Marselha:

Russo 1906, 95; Japão 1903, 87; Japão 1907, 90; Panamá, 99;
Crédit Lyonnais, 1,125; Russo 1903, 87.

Curso de cambios, comparados

| | EM 15 DE JANEIRO | | EM 31 DE DEZEMBRO | |
|------------------------|------------------|----------|-------------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 35 15/16 | 35 13/16 | 37 | 36 7/8 |
| " 90 dv. | 36 5/16 | — | 37 3/8 | — |
| Paris cheque | 793 | 801 | 775 | 780 |
| Berlim " | 300 | 320 | 300 | 320 |
| Amsterdam cheque | 552 | 557 | 525 | 535 |
| Madrid cheque | 1320 | 1335 | 1260 | 1300 |

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

| Bolsas e títulos | JANEIRO | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|---|---|
| | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | — | — |
| Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento | — | 39,80 | — | — | — | — | — | — | 38,75 | 38,75 | 38,75 | 38,80 | — | — |
| Divida interna 3%, coupon | — | 20,80 | 38,55 | 38,60 | 38,60 | — | 38,65 | — | 38,75 | 38,75 | — | 38,95 | — | — |
| " 4%, 1888, c/premios | — | 55,820 | — | 20,90 | 21,800 | — | 21,850 | — | — | 21,860 | 21,870 | — | — | — |
| " 4%, 1888/9 | — | 49,800 | — | 55,850 | 55,830 | — | 55,850 | — | — | — | — | 56,800 | — | — |
| " 4%, 1890 | — | — | — | — | — | — | 49,820 | — | — | — | — | — | — | — |
| " 3%, 1905 c/premios | — | — | — | 8,895 | — | — | 9,800 | — | — | 9,800 | — | — | — | — |
| " 5%, 1905, (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | 79,850 | 79,850 | — | — | 80,800 | — | — |
| " 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est) | — | — | — | — | — | — | — | 78,850 | — | — | — | — | — | — |
| " 4%, 1912, ouro | — | — | — | — | — | — | — | — | 87,860 | — | 88,800 | 88,800 | — | — |
| externa 3%, coupon 1.ª serie | — | — | 68,880 | — | 69,810 | 69,850 | 70,800 | 70,830 | 70,860 | 70,860 | 70,860 | — | — | — |
| " 3%, 2.ª serie | — | — | — | 69,850 | 70,800 | — | 71,850 | — | 72,800 | — | 72,800 | — | — | — |
| " 3%, 3.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrigações dos Tabacos 4 1/2 % | — | — | — | — | 175,800 | — | — | 175,800 | 175,800 | — | — | — | — | — |
| Ações Banco de Portugal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Commercial de Lisboa | — | 144,800 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Nacional Ultramarino | 99,800 | 99,820 | 99,830 | 99,850 | — | 99,880 | 100,800 | 100,800 | 100,800 | 100,800 | — | — | — | — |
| " Lisboa & Acores | 108,850 | — | — | — | — | 108,850 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia Cam. F.º Port | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia Tabacos, coupon | 66,800 | — | — | 67,800 | — | — | — | 68,800 | — | 70,800 | 70,800 | — | — | — |
| " Companhia dos Phosphoros, coupon | — | 52,850 | — | 52,850 | — | 52,850 | — | — | 54,800 | 54,800 | 54,800 | 54,800 | — | — |
| Obrig. Companhia Atraves d'Africa | 83,80 | — | 83,850 | 83,850 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia C. F. de Benguela | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia Cam. F.º Port. 3%, 1.º grau | — | — | 66,850 | — | — | — | — | — | 66,850 | — | — | — | — | — |
| " Companhia Cam. F.º Port. 3%, 2.º grau | — | — | — | — | 39,800 | — | — | — | — | — | — | 39,800 | — | — |
| " Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 15,800 | 15,800 | — | — | — |
| " Companhia Nacional coupon 1.ª serie | — | 73,880 | — | — | — | — | — | — | 62,800 | — | — | 62,820 | — | — |
| " Companhia Nacional coupon 2.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia das Aguas de Lisboa | 76,850 | — | 76,850 | — | 77,800 | 77,800 | 89,800 | — | — | — | — | — | — | — |
| " prediaes 6 % | — | — | — | 87,850 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 5 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " 4 1/2 % | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 71,850 | — | — |
| Paris: 3 % portuguez 1.ª serie | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações Companhia Cam. F.º Port | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Caceres-Portugal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Zaragoza-Alicante | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Andaluzes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia Cam. F.º Port. 1.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia Cam. F.º Port. 2.º grau | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Companhia da Beira Alta | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Madrid-Caceres-Portugal | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3 % portuguez | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| LINHAS | Desde 1 de janeiro até | PRODUCTOS TOTAES | | | | | MEDIA KILOMETRICA | | | |
|--|------------------------------|------------------|---------|---------------|---------|-------------------------|-------------------|-----------|-------------------------|-----------|
| | | 1914 | | 1913 | | Diferença em 1914 | 1914 | 1913 | Diferença em 1914 | |
| | | Kil. | Totaes | Kil. | Totaes | | | | | |
| Portuguezas | | | Escudos | | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | Escudos | |
| Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas... | Rede geral | 31 Dezembro | 1.073 | 6:679.514,500 | 1.073 | 6:990.089,500 | -310.575,500 | 6.225,508 | 6.514,552 | - 289,544 |
| | Vendas Novas... | " " | 70 | 140.265,500 | 70 | 149.898,579 | - 9.633,579 | 2.003,578 | 2.141,541 | - 137,563 |
| | Coimbra a Louzã | " " | 29 | 31.463,500 | 29 | 34.934,595 | - 3.471,595 | 1.084,593 | 1.204,565 | - 119,572 |
| Sul e Sueste..... | " " | " " | 681 | 1.966.716,587 | 681 | 2:012.547,585 | - 45.830,598 | 2.887,598 | 2.955,528 | - 67,530 |
| Minho e Douro | 20 " | " " | 471 | 1.819.633,500 | 471 | 1:936.445,520 | -116.812,520 | 3.863,533 | 4.111,534 | - 248,501 |
| Beira Alta | 11 Novembro | " " | 253 | 487.030,539 | 253 | 534.632,554 | - 47.602,515 | 1.925,502 | 2.113,517 | - 188,515 |
| Companhia Nacional | 9 Dezembro | " " | 185 | 151.734,504 | 185 | 175.616,567 | - 23.882,563 | 820,518 | 949,527 | - 129,509 |
| Valle do Vouga..... | 31 " | " " | 174 | 167.434,523 | 110 | 94.945,503 | + 72.849,520 | 962,536 | 863,513 | + 99,523 |
| Porto á Povo e Famalicão | 30 Novembro | " " | 56 | 157.424,567 | 56 | 162.103,559 | - 4.678,592 | 2.811,515 | 2.894,570 | - 83,555 |
| Guimarães | 31 Outubro | " " | 64 | 121.173,538 | 64 | 127.892,546 | - 6.719,508 | 1.893,533 | 1.998,531 | - 104,598 |
| Hespanholas | | | Pesetas | | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | Pesetas | |
| Nôrte de Hespanha..... | 20 Dezembro | " " | 3.681 | 144.540.271 | 3.681 | 150.474.831 | - 8.934.560 | 38.451 | 40.878 | - 2.427 |
| Madrid-Zaragoza-Alicante..... | " " | " " | 3.664 | 124.477.741 | 3.664 | 130.104.780 | - 5.627.039 | 33.973 | 35.508 | - 1.535 |
| Andaluzes..... | " " | " " | 1.083 | 28.106.113 | 1.083 | 28.377.799 | - 271.686 | 25.952 | 26.202 | - 250 |
| Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp | 31 " | " " | 777 | 10.065.157 | 777 | 10.389.663 | - 324.506 | 12.953 | 13.371 | - 418 |
| Lorca a Baza e Aguilas. | 2 Janeiro | " " | 168 | 26.169 | 168 | 59.381 | - 33.212 | 155 | 353 | - 198 |

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1914.

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 32.º e 33.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte:

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1914

| | | |
|---|------------------|------------------|
| Propriedade..... | 59:028\$93,7 | |
| Moveis e utensilios..... | 20:669\$78,6 | |
| Construção..... | 12.459:342\$85,4 | |
| Estudos além de Ambaca.... | 36:842\$23,6 | |
| Thesouro portuguez, conta nova..... | 317:959\$84,6 | |
| Papeis de credito..... | 188:019\$50 | |
| Trustees..... £ 48.035.3.6 | 216:158\$28,7 | |
| Capital..... | | 3.600:000\$00 |
| Obrigações..... | | 8.289:900\$00 |
| Banco de Portugal..... | | 169:580\$77,6 |
| Obrigações sorteadas..... | | 7:200\$00 |
| Lucros suspensos..... | | 1.843:074\$39 |
| Trustees c/ de dep. £ 5.000.00 | 22:500\$00 | |
| Letras a pagar..... | | 48:146\$71,9 |
| Accções em caução..... | 34:200\$00 | |
| Corpos gerentes, conta de caução..... | | 34:200\$00 |
| Thesouro, conta de reclamações..... | 574:603\$05 | |
| Artigos 25.º e 26.º do contracto de 25 de setembro de 1885..... | | 574:603\$05 |
| Administrador delegado em Lisboa..... | 6:045\$06,7 | |
| Banco Alliança, conta corrente caucionada..... | | 45:571\$79 |
| Direcção em Loanda..... | 16:397\$79,8 | |
| Devedores e credores..... | 29:902\$26,5 | |
| Exploração..... | 629:589\$74,4 | |
| Caixa..... | 1:017\$35,5 | |
| | 14.612:276\$72,5 | 14.612:276\$72,5 |

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:

| | | |
|--|------------|-------------|
| 1 obrigação da Companhia a..... | 79\$50 | |
| 2:000 accções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$00..... | 90:000\$00 | |
| 2:000 accções da Mala Real Portuguesa (Memoria)..... | 20\$00 | |
| 1:600 accções da Companhia a 61\$20..... | 97:920\$00 | 188:019\$40 |

Obrigações

| | | | |
|-----------------------|---------------|-------------|---------------|
| Creadas: | | | |
| 9:450 de 450\$00..... | 4.252:500\$00 | | |
| 47:250 de 90\$00..... | 4.252:500\$00 | | |
| | 8.505:000\$00 | | |
| Menos sorteadas: | | | |
| 236 de 450\$00..... | 106:200\$00 | | |
| 1:210 de 90\$00..... | 108:900\$00 | 215:100\$00 | 8.289:900\$00 |

Explicações

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Somma das obrigações creadas.... | 8.505:000\$00 | |
| Da qual: | | |
| Recebido dos Trustees em pagamento da construção..... | 6.186:450\$00 | |
| Diferença na emissão..... | 2.296:350\$00 | |
| Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 5:000..... | 22:500\$00 | 8.505:000\$00 |

(Continua)

ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas diversas

No dia 4 de fevereiro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento d'artigos electricos

No dia 4 de fevereiro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento d'artigos electricos.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 4 de fevereiro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de bitas

No dia 8 de Fevereiro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500 bitas

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Venda de barris

No dia 28 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda de 3.300 barris vazios servidos a oleos diversos.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Repartição Central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha d'Evora a Reguengos

No dia 26 do corrente mez, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas IV e D, respectivamente de construcção das estações de Perdiganite e Montoito e suas dependencias, da linha de Evora a Reguengos.

Para a empreitada IV, a base de licitação, é de 7.058\$00 e para a D, é de 7.986\$00; e os depositos provisórios respectivos que devem ser effectuados em qualquer dos Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ás 15 horas do proximo dia 25, são de 178\$45 e de 190\$65.

Os programmas do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na séde da secção em Evora, rua do Mesquita, n.º 39, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis dos 10 ás 16 horas.

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinéas ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores espectaculos cinematographicos da Capital

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

por combinação com todos os caminhos de ferro de Portugal fornece na sua Redacção—
Rua Nova da Trindade, 48

Bilhetes circulatorios ou de excursão

Itinerario A



Lisboa, Valencia d'Alcantara (saida para Hespanha) Villar Formoso (entrada) Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfaiellos, Lisboa.

Validade 60 dias
1.ª classe, 11\$10; 2.ª, 8\$28

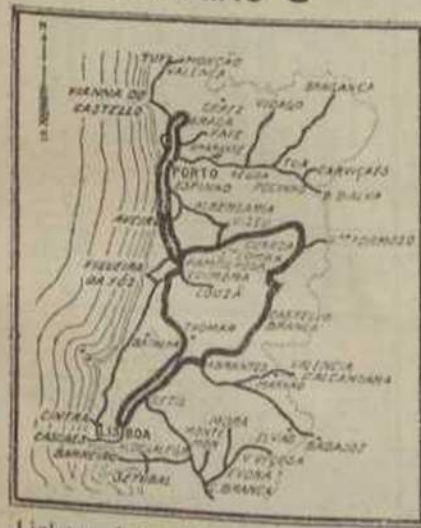
Itinerario B



Porto, Vidago, Barca d'Alva (saida para Hespanha) Villar Formoso (entrada), Coimbra, Porto, Braga, Porto.

Validade 60 dias
1.ª classe, 11\$70; 2.ª, 8\$78

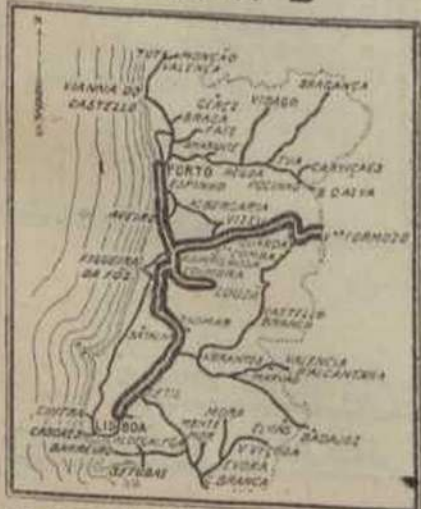
Itinerario C



Lisboa, Beira-Baixa, Beira-Alta, Pampilhosa, Porto, Braga, Porto, Entroneamento, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 15\$30; 2.ª, 11\$48

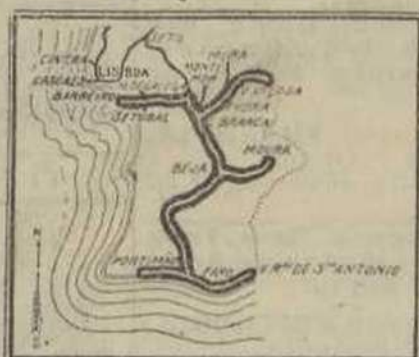
Itinerario D



Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (saida para Hespanha e entrada), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias

Itinerario E



Lisboa (sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vieosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que queiram do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$38

Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroneamento, Porto, Braga, Vianna, volta até Alfaiellos, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 18\$90; 2.ª, 14\$18

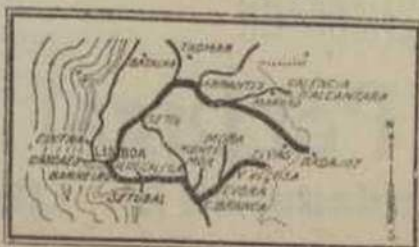
Itinerario G



Lisboa, Pampilhosa, Santa-Comba, Vizeu, Pampilhosa, Porto, Regoa, Pedras Salgadas, Ermesinde, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 20\$44; 2.ª, 16\$42

Itinerario H



Pequeno circulo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Villa-Vieosa a Lisboa

Validade 30 dias

Itinerario I



Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizeu, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$36; 2.ª, 11\$16

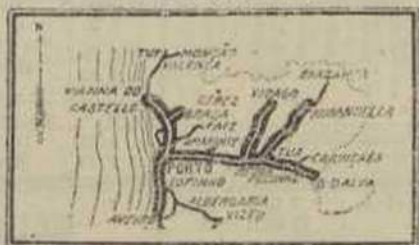
Itinerario J



Porto, Valencia, Braga, Vidago, Mirandella e volta ao Porto.

Validade 60 dias
1.ª classe, 12\$30; 2.ª, 9\$38

Itinerario K



Porto, Aveiro, Vianna, Braga, Vidago, Mirandella, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$10; 2.ª, 10\$58

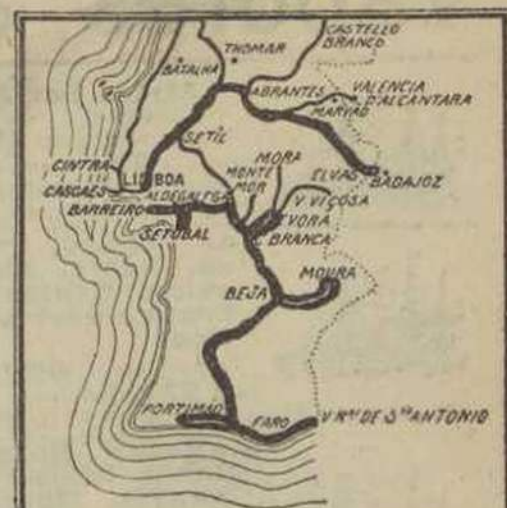
Itinerario L



Compreheende, por assim dizer, todo o paiz, desde Valencia a Villa-Real de Santo Antonio, com ramificações até Braga, Vidago, Povoia de Varzim, Vizeu, Guarda, Villar Formoso, Figueira por Oeste a Lisboa, Villa-Vieosa e Portimão.

Validade 140 dias
1.ª classe, 36\$10; 2.ª, 27\$08

Itinerario M



Lisboa-Rocio, Badajoz, Villa Real de Santo Antonio, Faro, Portimão, Tunes, Beja, Moura, Casa Branca, Evora, Pinhal Novo, Setubal, Lisboa-Praca do Commercio.

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$00; 2.ª, 10\$90

Itinerario N



Lisboa-Rocio, Abrantes, Covilhã, Guarda, Santa Comba, Vizeu, Pampilhosa, Coimbra, Louzã, Alfaiellos, Figueira, Leiria, Caldas, Torres Vedras, Lisboa-Rocio.

Validade 80 dias
1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$72

Coupons supplementares

Linha de Guimarães

Para ampliar os itinerarios B C F G J K L:

Trofa a Guimarães e volta, ou vice-versa, 1.ª classe 1\$08.

Trofa a Fafe e volta, ou vice-versa, 1.ª classe 1\$58.

Linha do Valle do Vouga

Para todos os itinerarios excepto A E H J e N:

Espinho a Albergaria-a-Velha e volta ou vice-versa, 1.ª classe 1\$66, 2.ª classe 1\$21.

Aveiro a Oliveira d'Azemeis e volta ou vice-versa, 1.ª classe 1\$91, 2.ª classe 1\$39.

Aveiro a Espinho ou vice-versa, simples, 1.ª classe 1\$36, 2.ª classe 1\$05.

Em negociações: bilhetes de Aveiro e de Espinho a Vizeu.

Linha de Salamanca

Para os itinerarios A B D K L.

Bilhetes de Fuentes de Oñoro e de Barca d'Alva a Salamanca e vice-versa.

Vantagens d'estes bilhetes

Estarem promptos á venda todos os dias uteis, das 10 da manhã ás 6 da tarde:

Poderem ser utilizados no sentido indicado ou no inverso;

A viagem poder começar em qualquer ponto do percurso, e ali terminar sem augmento de preços;

O assignante poder requisitar durante todo o anno quantos bilhetes quizer, para si, senhoras e menores da familia, socios das firmas commerciaes e seus calceiros viajantes, sendo as collecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos á

Redacção: Rua Nova da Trindade, 48 1.º — LISBOA

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

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



Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORONSA**. Sahirá a 27 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C. do Sodré, 64, 1.º



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

Vapor inglez **ALCANTARA**. Sahirá a 18 de janeiro.

Agentes, James Bawes, & C.ª R. do Corpo Santo, 47, 1.º



Madeira, S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal

Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a 20 de janeiro.

Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º



Marselha

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 30 de janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor hollandez **KAWI**. Sahirá a 29 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay, & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



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

Vapor hollandez **TUBANTIA**. Sahirá a 25 de janeiro.

Agentes Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Providence e New York e mais cidades da America do Norte

Vapor francez **BRITANNIA**. Sahirá a 27 de janeiro.

Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires

Vapor hespanhol **LEON XIII**. Sahirá a 10 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay, & C.ª R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **HERSCHEL**. Sahirá a 28 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª T. do Corpo Santo, 11, 2.º



Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 17 de janeiro.

Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

A sahir de Leixões



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francez **AMIRAL JAU-RÉQUIBERRY**. Sahirá a 18 de janeiro.

Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.ª R. de S. Francisco, 7.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1915

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|----------------------------------|-----------|----------|----------|
| Lisboa-R | Cintra | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 7 16 | 8 45 | 5 30 | 6 37 |
| 9 48 | 10 54 | 7 5 | 8 6 |
| 10 50 | 11 56 | 7 55 | 8 58 |
| a 12 15 | 12 56 | a 8 28 | 9 9 |
| 12 50 | 1 47 | 9 23 | 10 26 |
| 3 | 4 9 | 11 15 | 12 13 |
| a 5 13 | 6 5 | 1 12 | 2 13 |
| 5 34 | 6 41 | 3 17 | 4 20 |
| b 6 15 | 7 4 | a 4 10 | 4 49 |
| 7 17 | 8 24 | 5 24 | 6 27 |
| 9 | 10 11 | a 6 48 | 7 29 |
| 10 24 | 11 33 | 7 30 | 8 36 |
| 11 53 | 12 59 | 9 10 | 10 7 |
| 12 55 | 2 5 | 11 13 | 12 15 |
| Lisboa-R | Queluz | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 4 15 | 4 42 | 9 1 | 9 37 |
| Mais os de Cintra. | | | |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | C. Sodré |
| 6 | 7 8 | 5 25 | 6 31 |
| 7 10 | 8 1 | b 7 | 7 47 |
| b 8 10 | 9 1 | b 8 10 | 8 59 |
| 9 10 | 10 18 | b 8 50 | 9 37 |
| a 10 10 | 10 16 | a 9 10 | 9 46 |
| 10 45 | 11 53 | 9 35 | 10 41 |
| a 11 29 | 12 5 | b 10 35 | 11 22 |
| 12 20 | 1 28 | 11 20 | 12 26 |
| 2 | 3 8 | a 12 14 | 12 50 |
| a 3 40 | 4 48 | 12 5 | 1 56 |
| a 5 10 | 5 46 | 2 20 | 3 26 |
| b 5 15 | 6 6 | b 3 50 | 4 56 |
| b 6 | 6 51 | b 5 20 | 6 9 |
| a 6 40 | 7 21 | a 6 10 | 6 46 |
| 7 | 8 3 | 6 25 | 7 25 |
| 7 45 | 8 48 | b 7 50 | 8 37 |
| 8 40 | 9 48 | 9 10 | 10 16 |
| 10 10 | 11 18 | 10 30 | 11 36 |
| 11 40 | 12 48 | b 11 30 | 12 17 |
| b 12 45 | 1 36 | 12 10 | 1 16 |
| C. Sodré | P. Arcos | C. Sodré | C. Sodré |
| 7 15 | 7 51 | 7 5 | 7 38 |
| 8 15 | 8 45 | 8 15 | 8 50 |
| 4 30 | 5 6 | 8 55 | 9 30 |
| 5 20 | 5 56 | 9 16 | 9 46 |
| 6 5 | 6 41 | 9 5 | 6 40 |
| 12 45 | 1 21 | 7 50 | 8 25 |
| Mais os de Cascaes, excepto os e | | | |
| Lisboa-R | V. Franca | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 6 46 | 8 | 5 42 | 7 5 |
| 9 56 | 11 4 | 6 53 | 8 23 |
| 1 25 | 2 47 | 8 25 | 9 46 |
| b 5 5 | 6 7 | 11 30 | 12 54 |
| 5 41 | 7 4 | 3 4 | 4 30 |
| 10 36 | 11 56 | 9 10 | 10 37 |
| 12 47 | 2 5 | — | — |
| Lisboa-R | Sacavem | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 6 46 | 7 27 | 6 29 | 7 5 |
| 8 44 | 9 29 | 7 37 | 8 23 |
| 9 56 | 10 41 | 9 1 | 9 46 |
| 11 10 | 11 55 | 10 48 | 11 31 |
| 1 25 | 2 12 | 12 11 | 12 54 |
| 3 55 | 4 38 | 1 12 | 1 59 |
| a 5 5 | 5 40 | 3 45 | 4 30 |
| 5 41 | 6 29 | 5 21 | 6 8 |
| 7 10 | 7 50 | 8 6 | 8 52 |
| 9 7 | 9 47 | 9 51 | 10 36 |
| 10 36 | 11 22 | 10 42 | 11 22 |
| 12 47 | 1 31 | a 11 28 | 11 57 |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|---------------------------|------------|----------|----------|
| Lisboa-P | E. Prata | Lisboa-P | Lisboa-P |
| g 7 35 | 7 45 | g 6 40 | 6 50 |
| g 5 10 | 5 21 | g 9 25 | 9 33 |
| — | — | g 5 40 | 5 50 |
| Lisboa-P | V. Franca | Lisboa-P | Lisboa-P |
| 6 56 | 8 7 | — | — |
| Lisboa-R | Porto | Lisboa-R | Lisboa-R |
| a 8 30 | 2 16 | a 6 28 | 5 26 |
| 9 10 | 8 42 | a 8 37 | 2 35 |
| a 6 55 | 12 30 | a 6 48 | 1 8 |
| c 6 56 | 1 15 | 7 55 | 6 25 |
| 9 35 | 7 56 | — | — |
| Lisboa R | Pampilhosa | Lisboa R | Lisboa R |
| a 1 | 4 3 | a 3 30 | 7 8 |
| Lisboa-R | Entrone | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 8 5 | 11 38 | 7 20 | 11 14 |
| — | — | 11 40 | 5 |
| Lisboa-R | Santarem | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 5 5 | 7 20 | 9 55 | 11 57 |
| Entrone | Alfarellos | Entrone | Entrone |
| 3 22 | 9 44 | 2 35 | 8 6 |
| 1 12 | 9 3 | 4 5 | 11 28 |
| Figueira | Coimbra | Figueira | Figueira |
| a 6 30 | 8 15 | 10 | 12 28 |
| 7 20 | 9 12 | 2 54 | 4 55 |
| 11 30 | 1 8 | 4 50 | 6 44 |
| 2 5 | 4 30 | a 8 55 | 10 40 |
| a 8 45 | 10 22 | 11 39 | 1 34 |
| 10 40 | 12 25 | — | — |
| Coimbra | Louza | Coimbra | Coimbra |
| 5 25 | 6 54 | 7 10 | 8 39 |
| 4 35 | 5 50 | 6 5 | 7 14 |
| Figueira | Alfarellos | Figueira | Figueira |
| 10 30 | 10 55 | 3 35 | 4 36 |
| Mais os para e de Coimbra | | | |
| Lisboa-R | Figueira | Lisboa R | Lisboa R |
| 8 10 | 3 5 | 3 25 | 12 27 |
| 4 15 | 12 44 | 5 40 | 12 35 |
| Lisboa-R | T. Vedras | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 5 54 | 8 43 | 6 20 | 9 37 |
| Porto | Aveiro | Porto | Porto |
| 6 28 | 8 31 | 6 5 | 8 50 |
| 2 27 | 4 56 | 6 45 | 9 26 |
| 6 56 | 9 25 | — | — |
| Porto | Ovar | Porto | Porto |
| 5 46 | 7 13 | 5 30 | 7 12 |
| 10 16 | 11 53 | 8 | 9 38 |
| 4 10 | 5 49 | 12 22 | 2 4 |
| 12 46 | 2 13 | 6 14 | 7 47 |
| Mais os de Aveiro | | | |
| Porto | Espinho | Porto | Porto |
| 6 50 | 7 53 | 9 40 | 10 43 |
| 8 58 | 9 50 | 10 49 | 11 36 |
| 12 31 | 2 53 | 4 12 | 5 9 |
| a 1 51 | 1 11 | 9 48 | 10 46 |
| g 5 21 | 6 15 | 11 10 | 12 7 |
| 9 50 | 10 43 | — | — |
| Lisboa-R | Val d'Ale | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 9 10 | 6 55 | 7 42 | de Mad. |
| a Mad. | 9 | 8 10 | 5 26 |
| a 4 35 | 9 43 | a 11 25 | de Mad. |
| a Mad. | 8 1 | a 9 28 | 1 22 |
| 8 5 | 7 50 | 5 53 | a 1 8 |
| — | — | 5 5 | — |

| PART. | CHEG. | PART. | CHEG. |
|--------------|--------------|----------|----------|
| Lisboa-R | Badajoz | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 9 10 | 10 14 | 4 15 | a 2 35 |
| 8 5 | 7 40 | — | 5 26 |
| — | — | 6 24 | 1 |
| Entrone | T. das Var. | Entrone | Entrone |
| 6 17 | 11 8 | 8 4 | 1 30 |
| Lisboa-R | Guarda | Lisboa-R | Lisboa-R |
| 9 10 | 4 2 | 12 5 | a 2 35 |
| 8 5 | 10 8 | 3 40 | a 1 8 |
| 9 35 | — | — | 5 5 |
| Setil | Vendas Novas | Setil | Setil |
| 9 12 | 11 4 | 5 20 | 8 30 |
| 7 11 | 10 20 | 7 32 | 9 50 |
| BEIRA ALTA | | | |
| Figueira | Pampilhosa | Figueira | Figueira |
| 7 52 | 9 46 | 11 10 | 1 4 |
| 8 8 | 10 7 | 7 20 | 9 17 |
| Pampilh. | F. Onoro | Pampilh. | Pampilh. |
| 10 50 | 5 | 1 58 | 9 25 |
| 11 15 | 5 34 | 11 | 6 47 |
| Pampilh. | Guarda | Pampilh. | Pampilh. |
| 5 30 | 2 7 | 4 32 | 10 |
| Pampilh. | St. Comba | Pampilh. | Pampilh. |
| 12 34 | 2 3 | 10 2 | 11 10 |
| SUL E SUESTE | | | |
| Lisboa | Barreiro | Lisboa | Lisboa |
| 6 25 | 7 | 6 3 | 6 40 |
| 8 10 | 8 45 | 7 20 | 7 55 |
| 9 10 | 9 45 | 9 15 | 9 50 |
| 10 10 | 10 45 | 10 25 | 11 |
| 11 30 | 12 5 | 11 35 | 12 10 |
| 1 | 1 35 | 1 15 | 1 50 |
| 2 35 | 3 10 | 3 5 | 3 40 |
| 4 30 | 5 5 | 4 30 | 5 5 |
| 6 5 | 6 40 | 6 2 | 6 40 |
| 8 40 | 9 20 | 8 25 | 8 45 |
| 11 30 | 12 10 | 10 20 | 11 |
| 1 | 1 40 | — | — |
| Lisboa | Setubal | Lisboa | Lisboa |
| 8 10 | 9 45 | 8 10 | 9 59 |
| 11 30 | 12 55 | 10 50 | 12 10 |
| 4 35 | 6 18 | 2 | 3 40 |
| 6 5 | 7 45 | 5 15 | 6 40 |
| 8 40 | 10 30 | 9 15 | 11 |
| Lisboa | Aldegallega | Lisboa | Lisboa |
| 9 10 | 10 45 | 8 | 9 50 |
| 11 30 | 1 | 12 | 1 50 |
| 6 5 | 7 47 | 4 50 | 6 40 |
| 8 40 | 10 30 | 9 | 11 |
| Lisboa | Evora | Lisboa | Lisboa |
| 9 10 | 1 6 | 9 30 | 1 50 |
| 4 30 | 9 36 | 7 | 11 |
| 8 40 | 12 35 | 1 52 | 6 40 |
| Gadanha | Montemor | Gadanha | Gadanha |
| 11 52 | 12 20 | 10 15 | 10 44 |
| 10 22 | 10 50 | 7 25 | 7 54 |
| Lisboa | Villa Viçosa | Lisboa | Lisboa |
| 9 10 | 4 15 | 6 40 | 1 50 |
| 4 30 | 12 46 | 11 | 6 40 |

| CHEG. | PART. | PART. | CHEG. |
|---------------|---------------|------------|------------|
| Lisboa | Mora | Lisboa | Lisboa |
| 9 10 | 3 15 | 6 55 | 1 50 |
| Lisboa | Beja | Lisboa | Lisboa |
| 9 10 | 1 42 | 8 50 | 1 50 |
| 4 30 | 10 15 | 5 50 | 11 |
| Lisboa | Moura | Lisboa | Lisboa |
| 9 10 | 4 30 | 6 10 | 1 50 |
| 8 40 | 4 | 10 | 6 40 |
| Lisboa | Villa Real | Lisboa | Lisboa |
| 8 | 9 | 5 | 6 40 |
| Lisboa | Portimão | Lisboa | Lisboa |
| 8 | 7 15 | 6 30 | 6 40 |
| Faro | Portimão | Faro | Faro |
| 5 30 | 9 20 | 6 20 | 9 41 |
| Faro | V. R. S. Ant. | Faro | Faro |
| 9 55 | 12 25 | 8 15 | 10 45 |
| 4 15 | 6 50 | 2 30 | 5 |
| Villa Real | Tunes | Villa Real | Villa Real |
| 6 30 | 8 55 | 8 | 12 30 |
| Tunes | Portimão | Tunes | Tunes |
| 9 24 | 10 25 | 4 50 | 5 51 |
| MINHO E DOURO | | | |
| Porto | Nine | Porto | Porto |
| 3 20 | 5 4 | — | — |
| Porto | Famalicão | Porto | Porto |
| — | — | 5 6 | 6 43 |
| Porto | Braga | Porto | Porto |
| 8 21 | 10 49 | 5 57 | 8 36 |
| a 5 10 | 7 4 | a 8 17 | 10 5 |
| 6 40 | 9 40 | 5 54 | 8 9 |
| Porto | Valença | Porto | Porto |
| 8 21 | 1 5 | 3 21 | 8 36 |
| 5 10 | 9 38 | 5 22 | 10 5 |
| 6 40 | 12 45 | 3 30 | 8 9 |
| Porto | Lapela | Porto | Porto |
| 8 21 | 1 47 | 2 55 | 8 9 |
| Vianna | Valença | Vianna | Vianna |
| 8 40 | 10 41 | 5 26 | 7 30 |
| 5 30 | 8 18 | 7 25 | 9 35 |
| 7 40 | 9 38 | 4 40 | 6 48 |
| Porto | Penafiel | Porto | Porto |
| 5 37 | 7 20 | 4 48 | 6 43 |
| Porto | Barça d'Alva | Porto | Porto |
| 8 | 3 45 | 12 10 | 7 51 |
| Porto | Regos | Porto | Porto |
| 7 25 | 12 35 | 3 45 | 8 13 |
| Porto | Tua | Porto | Porto |
| 4 17 | 8 53 | 5 45 | 10 3 |
| Porto | Amarante | Porto | Porto |
| 8 | 11 | 7 55 | 10 30 |
| 4 17 | 6 43 | 10 30 | 7 54 |
| Regos | Vidago | Regos | Regos |
| 12 47 | 4 21 | 11 55 | 3 10 |
| Regos | V. Real | Regos | Regos |
| 7 45 | 9 11 | 5 27 | 6 37 |
| Pocinho | Carviçais | Pocinho | Pocinho |
| 3 15 | 5 | 11 7 | 12 45 |
| NACIONAL | | | |
| St. Comba | Vizeu | St. Comba | St. Comba |
| q 5 10 | 7 8 | r 5 50 | 7 48 |
| 7 20 | 9 20 | q 3 10 | 5 7 |
| r 2 15 | 4 8 | 6 50 | 8 47 |

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com a
Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

Aviso ao publico**Despacho Central de «El Barco de Avila»**

Segundo comunicação da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, acha-se aberto a todo o serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, um Despacho Central na povoação de **El Barco de Avila**, em correspondencia com a estação de Béjar, situada na linha do Oeste de Espanha (a 235 quilometros da fronteira de Valencia d'Alcantara e a 76 quilometros de Plasencia-Empalme.)

As taxas a cobrar pelo transporte das remessas expedidas directamente do Despacho Central com destino ás estações desta Companhia, ou vice-versa, são as estabelecidas nas respectivas tarifas para as procedencias ou destinos de Béjar, mais as sobretaxas seguintes:

| Camionagem entre a estação de Béjar e o Despacho Central de El Barco de Avila , ou vice-versa | Preço | | Minimo de cobrança por expedição | |
|--|---------|---------|----------------------------------|---------|
| | Escudos | Pesetas | Escudos | Pesetas |
| MERCADORIAS DE TODAS AS CLASSES | | | | |
| EM GRANDE VELOCIDADE: | | | | |
| Até 50 quilos, inclusivè, por fracções de 10 quilogramas..... | \$05,4 | 0,30 | \$09 | 0,50 |
| Passando de 50 quilos, por fracções de 10 quilogramas | \$04,5 | 0,25 | — | — |
| Praso de transporte: trinta e seis horas | | | | |
| EM PEQUENA VELOCIDADE: | | | | |
| Por tonelada, applicável por fracções de 10 quilogramas..... | 2\$16 | 12,00 | \$18 | 1,00 |
| Praso de transporte: setenta e duas horas | | | | |

Serão taxados pelos preços acima indicados com um aumento de 50 %, tanto nos transportes em grande como em pequena velocidade, os objectos de arte e os espelhos.

A camionagem será convencional para as massas indivisiveis que pesarem mais de 1.000 quilos, e para os objectos cujo comprimento seja superior a 10 metros.

Lisboa, 13 de Janeiro de 1915.

B. 2.446

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 1107
950 exemplares

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

