

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

12.º DO 28.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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 660

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

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

LISBOA, 16 de Junho de 1915

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

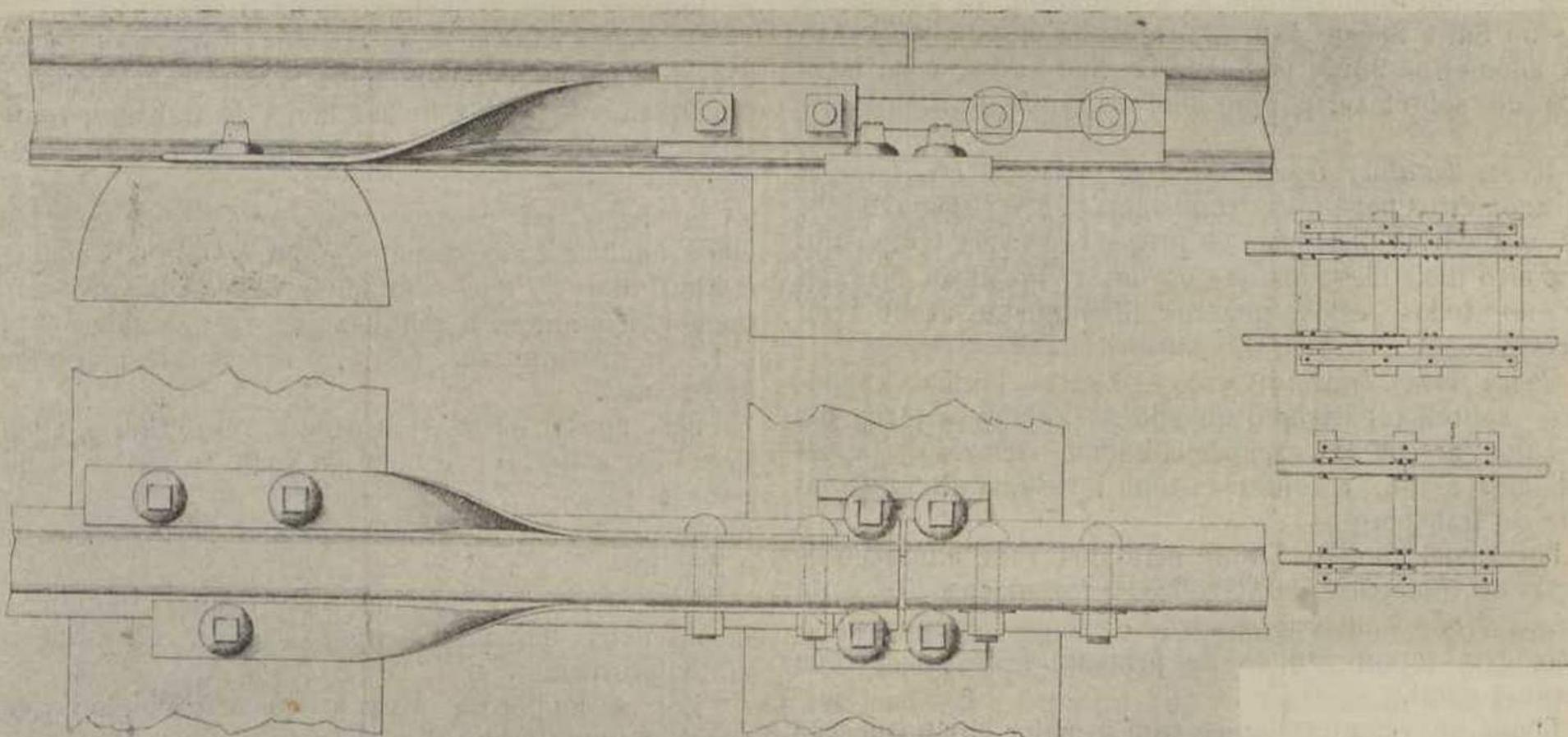
**Sul e Sueste** — Aviso ao publico: 9.ª ampliação á tarifa especial n.º 13 (P. V.).

**Companhia Portugueza** — Tarifa especial n.º 3 (G. V.): Bilhetes reduzidos, para os comboios tramways. — Tarifa especial n.º 11 (G. V.): Bilhetes a preços reduzidos, de applicação local. — Tarifa especial n.º 101 (G. V.): Viagens de recreio: — Aviso ao publico: Tarifa de operações aduaneiras.

## SUMMARIO

As sobretaxas nos caminhos de ferro ..... 177  
O emprego do combustível pulverizado nas locomotivas dos caminhos de ferro americanos ..... 179

Companhia da Beira-Alta.....	181
Publicações recebidas.....	181
Mello de Mattos.....	182
Conflitos ferroviários.....	183
A utilização da turfa.....	183
Viagens e transportes.....	184
Receitas dos caminhos de ferro alemães, após a declaração da guerra.....	185
Assembleia Geral da Companhia Portugueza.....	186
As linhas a vapor e as eléctricas em tempo de guerra.....	187
<b>Parte financeira</b>	
Carteira dos accionistas.....	187
Boletim comercial e financeiro.....	188
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	188
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	188
<b>Linhos Portuguezas.</b> Minho e Douro. — Penafiel à Lixa. — Novo horário.....	190
<b>Linhos estrangeiras</b> — Hespanha.....	190
Companhia da Beira Alta — Relatório (Continuação).....	190
Horário dos comboios.....	192



PROCESSO PARA REDUZIR O ESCORREGAMENTO DA VIA NOS GRANDES DECLIVES (Vidé artigo «Companhia da Beira Alta» pag. 181)

## As sobretaxas nos caminhos de ferro

A conhecida phrase «bode expiatorio» parece que foi criada *ad hoc* para ser applicada aos caminhos de ferro.

Realmente é a estes que se atribuem, continuamente, os maiores males de que enfermam as industrias, o comércio, a agricultura, o público em geral.

Pode o fabricante elevar o preço dos seus artigos; o comerciante aumentar o da sua mercadoria; o agricultor sobreregar o dos seus produtos; mas que o caminho de ferro não suba o custo dos seus transportes, porque a espada de Damocles da indignação pública logo lhe cai sobre a cabeça.

Na actual conjunctura, a pretexto da guerra, tudo tem crescido de preço; todos o vêem, o sentem; todos se queixam, é verdade, mas queixam-se em familia, encolhendo os hombros e procurando encolher o consumo. É um quei-

xume de babuchas e chambres, muito respeitável e muito caseiro.

Mas porque os caminhos de ferro, apertados entre a espada do elevadíssimo aumento do custo do carvão — o principal artigo do seu consumo — e dos abastecimentos de materiais, quasi na totalidade de procedência estrangeira e justamente desse estrangeiro revolvido hoje pela tremenda conflagração, e a parede das suas tarifas, estudadas e estabelecidas em tempos melhores, por único recurso elevam estas uns 10 por cento, e ainda muito parcialmente, muito estudada e cuidadosamente, para que isso não afecte a questão das subsistências, o queixume caseiro arima em clamor público; o *robe-de-chambre* transforma-se em *Robespierre*, as babuchas substituem-se pelos sapatos ferrados e o modesto encolher de hombros ao pé da dispensa, passa aos grandes gestos tribunícios na praça pública.

Subiu o peixe de preço, por causa da subida do carvão; porque a pesca faz-se a vapor; como se a cada meia duzia

de pescadinhas corresponde o consumo de um kilogramma de hulha.

Estão mais caras as couves, justificava-nos, ha dias, um agricultor; porque as forragens tambem encareceram e custa mais cara a alimentação do boi que move a hora que tira a agua que rega a horta.

E já se preparava para dar como razão a elevação do preço do transporte em caminho de ferro (elle que o faz em carro, da propriedade para o mercado!) quando lhe tapámos a boca com o *Aviso*, das Companhias e do Estado, de que nos transportes de hortaliças não ha sobretaxas.

Foi a applicação d'estas, com efeito, muito estudada em todas as Direcções; e agora que ella vai crearsse tambem na rede do Sul e Sueste, desde 1 do proximo mez, temos aqui os elementos em que esse estudo se baseou, e por elles se vê que o intelligent e pratico chefe do Trafego foi o mais prudente possivel na escolha das excepções — que são muitas — a essa applicação.

Com quanto esta rede tenha as suas tarifas quasi uniformizadas com as das duas principaes companhias, a Portugueza e a Beira-Alta, tem n'ellas certos preços especiaes que divergem; e sobre esses recabiu o estudo, para se ver se essas mercadorias n'esses casos deveriam ou não ser isentas de sobretaxa.

Assim, por exemplo:

*Adubos*, que de Lisboa P. a Quinta Grande, 92 kilometros, pagam 1\$11 por tonelada, pagam em igual distancia no Sul e Sueste 566,5. A Santarem, 75 kilometros 590; no Sul e Sueste 556. A Campanhã (aplicação geral) 337 kilometros 2\$29; no Sul 1\$62. Não foram, pois, isentados de sobretaxa, porque ainda com ella ficaram beneficiados.

*Arroz, batatas, legumes secos, farinhas, cereaes* — A 200 kilometros pagam nas companhias 2\$28 e no Sul 2\$00; mas nas curtas distancias os preços especiaes do Sul são um pouco mais elevados que os das companhias. Ficaram portanto todos estes generos liberalmente isentos da sobretaxa.

*Peixe fresco, bacalhau seco* — Ficaram tambem excluidos de sobretaxa, excepto quando se applica a tarifa n.º 10, cujos preços são excepcionalmente reduzidos, representando, assim, a sobretaxa uma levíssima alteração do custo do transporte.

Por igual motivo foram mantidos sem alteração os preços de transporte de *hortaliças e legumes verdes* os de *faxina, lenha e motano*, e os de *azeitonas, queijos e toucinho*, por serem artigos de primeira necessidade e de consumo geral.

Como se vê, procedeu-se com a maior circumspecção ao exame das mercadorias (não só d'estas, acima indicadas, mas de quasi todas, uma a uma) a que se devia ou não applicar a sobretaxa e esta só recabiu nas que se verificou com justiça poderem-na supportar.

Vejamos agora, n'um perfuntorio estudo, o que d'esse aumento de taxas resulta para as receitas da rede e, quanto possivel, se esse aumento contrabalança o aumento de encargos que a actual situação creou áquella administração.

Os productos do transporte na rede do Sul e Sueste, segundo a estatística de 1913, agora publicada, foi de:

Passageiros.....	651:402\$ Escudos
Grande velocidade.....	227:524\$
Pequena velocidade.....	1:133:621\$
Total.....	2:012:547\$

Se d'este total extrahirmos o que corresponde ás mercadorias e casos em que não se cobra sobretaxa, mesmo calculando esta parte n'uns modestos 10 por cento, temos 201:255\$.

A sobretaxa, portanto, incidirá sobre uma cobrança global de 1:811 contos, caso, o que infelizmente não é de esperar, se não dê como se está dando em quasi todas

as linhas, não só de Portugal mas de toda a Europa, uma consideravel diminuição de trafego. Será por isso o seu producto, durante os seis meses em que se applica:

$$1811 \times \frac{10}{100} \times \frac{6}{12} = 90:550\$ \text{ escudos.}$$

Vejamos agora o aumento de encargos:

A rede do Sul e Sueste consumiu em 1913, 46.000 toneladas de carvão, que ao preço medio d'esse anno, 5550, representam um custo de 253 contos.

Adquiriu carris e outro material de via, ferros, aços, creosote, machinismos (não incluindo locomotivas) em que dispenderá approximadamente 75 contos.

O carvão custa-lhe hoje a 17500 por tonelada, ou seja que igual quantidade à consumida em 1913 terá que ser paga por 782 contos, ou seja um aumento de 529 contos.

Nos outros materiaes a proporção do aumento não é menor: todos sabem que o ferro, o aço, o zinco, os machinismos, as ferramentas, mais que duplicaram, alguns triplicaram de preço. O ferro em barra, por exemplo, que em 1913 se obtinha à media de 38 rs. o kilo custa hoje não menos de 7,5 centavos.

Limitemo-nos todavia a uma elevação proporcional, bem modesta, de 80 % sobre o custo dos abastecimentos que a Direcção fez em 1913, e teremos: 135 contos.

Diferença no carvão 11550 em 46.000 toneladas 5529 contos.

Ideem nos outros materiaes, 60 contos.

Os gastos com pessoal, que nos ultimos annos tem sido consideravelmente melhorado nos seus vencimentos e cumulativamente reduzido nas horas de trabalho, representaram em 1912, 610 contos e em 1914, 658 contos, ou mais 48 contos.

Só estas "tres" verbas — dado que o seu total não se eleve ainda no anno corrente — representam 637 contos, isto é muito mais do que os 90.550\$ escudos que produzirá, na melhor hypothese, a sobretaxa de 10 % estabelecida desde o 1.º do proximo mez; isto é, o deficit será não inferior a 550 contos.

Pois apesar d'isto, sem estudo, sem criterio, aventa-se que essa sobretaxa é uma extorsão, e até se promovia, para ha poucos dias, um comicio de protesto, contra a elevação de tarifas na Companhia Portugueza e no Sul e Sueste.

Não chegou a effectuar-se esse comicio, porque — oh! inconsciencia humana! — apenas uma duzia de pessoas a elle concorreram.

Mas se numerosa fosse a concorrencia, seria curioso verificar quem eram os assistentes.

Modestos consumidores que nada transportam por caminhos de ferro?

Mas esses não são, por isso, os visados; pagam mais caro o que compram no mercado ou no commercio, embora transportado por via ferrea, pela fluvial, pela maritima, por carroça ou à dos de mulet; pagam mais caro tudo e sempre, e cada millesimo de escudo que o transporte sobe é pretexto para se lhes exigir dois e mais centavos por kilo no genero que se lhes vende.

Os grandes transportadores?

Esses sabem muito bem que do que a mais pagam por transporte se resarcem largamente carregando ao consumidor o preço do genero.

Um hotel, n'uma das nossas thermas mais importantes, acaba de fazer, nos preços do seu alojamento, uma «levíssima alteração», diz o gerente nas suas cartas, de... 25 por cento.

Se o comicio se fizesse e lá fosse esse gerente, ver-se-hia o olhar inflamado, o gesto largo, ouvir-se-hia o verbo brilhante de indignação com que elle verberava os caminhos de ferro por elevarem as suas taxas na «enormidade» (seria tambem a sua phrase) de dez por cento!

O comicio, como dissemos, não se realizou, e apenas

serviu para um jornal, de grande informação, bordar sobre o assumpto um rosario de famosos disparates, chegando a dizer que o aumento era de 20 por cento, e outros, que fizeram as delicias do riso de quem alguma coisa percebe d'estes assumptos.

E houve por certo, leitores que lhe acharam razão.

Até uma modesta artista, socia da Liga Nacional das Ajuntadeiras portuguezas, depois da leitura do *orgão*, declarava indignada que, por causa dos caminhos de ferro, «agora, até dez reis de agulhas custam um vintem!»

Bem dissemos nós aqui, em um artigo qualquer, a propósito de situação identica—pobres caminhos de ferro!



## O emprego do combustivel pulverizado nas locomotivas dos caminhos de ferro americanos.

Não é novo o uso do combustivel pulverizado com o fim de alimentar as machinas thermicas, pois que este genero de combustivel desde muitos annos que vem sendo adoptado em muitas officinas metallurgicas; mas, ainda que de tempos a tempos se tenham effectuado experiencias tendentes a indagar da vantagem do seu emprego para a geração de vapor, nunca se tinha chegado a uma conclusão pratica sob o ponto de vista commercial.

Ha, porém, muitas razões que levam a encarar sob um ponto de vista favoravel o emprego do carvão pulverizado nas locomotivas. A combustão d'este carvão não produz fumo, e é tambem muito rara a expulsão de cinzas ou faúlhas pela chaminé nas locomotivas que empreguem o combustivel pulverizado. A primeira d'estas vantagens deve ser tida em consideração para aquellas regiões, onde, por indicação da opinião publica, se estudem comparativamente as razões de conveniencia que podem levar á electrificação dos caminhos de ferro, e a segunda é de importante valor para as linhas ferreas que atravessam grandes regiões florestaes, onde é de ponderar o perigo dos incendios provocados pelas faúlhas saídas das chaminés das locomotivas. Demais com a grande procura que encontram sempre as qualidades melhores de combustivel produzido pela industria mineira, o custo do bom carvão vae-se elevando rapidamente. Com a applicação do combustivel pulverizado, é possivel utilizar para as locomotivas muitas das qualidades inferiores de carvão, que hoje são absolutamente inproveitaveis para tal fim, e assim se conseguirá obter um preço mais baixo para o combustivel.

\*

Segundo a auctorizada opinião de alguns distintos engenheiros americanos, o carvão pulverizado ou finamente dividido representa o metodo mais aperfeiçoado para produzir uma completa combustão, e portanto por esse processo obtem-se um aproveitamento do valor calorifico do combustivel superior ao que resulta do emprego de quaesquer outros meios.

Ao passo que uma pollegada cubica de carvão solido apresenta só 6 pollegadas quadradas de superficie para absorção e libertação de calor, uma pollegada cubica de carvão pulverizado apresenta uma superficie livre de 20 a 25 pés quadrados, o que permite uma mais uniforme producção de gazes provenientes das matérias volatéis existentes no carvão, e uma mais prompta e mais perfeita mistura dos gazes com o ar, melhorando portanto a marcha da combustão e reduzindo a quantidade de fumo. Demais, com o emprego do carvão pulverizado diminue-se tambem a perda de calor no carregamento da fornalha, como é obvio.

A preparação do combustivel pelo emprego das machinas para o partir convenientemente veiu affectar bas-

tante a qualidade do carvão obtido, porque aumentou a percentagem do pó e detritos que n'alguns casos se eleva de 45 a 50 % da primitiva quantidade. Todos esses productos em pó, que representam perdas inproveitaveis para outro fim, quando se emprega o combustivel solido, representam no entanto uma certa quantidade de mercadoria que se pagou pelo preço normal do combustivel, e são esses mesmos productos que podem ser utilizados sem desperdicio algum quando se emprega o carvão pulverizado. Assim, pelo emprego d'este genero de combustivel, uma grande quantidade de carvão que se considera em regra desperdiçado, é susceptivel de aproveitamento e as perdas diminuem consideravelmente. Demais, o aumento que annualmente veem sofrendo as despesas de exploração mineira para produzir qualidades inferiores de carvão, exigem que os caminhos de ferro se utilizem tanto quanto possível d'essas inferiores qualidades de combustivel, por preços mais economicos, reservando-se os melhores productos para aumentar a receita commercial das minas por meio dos preços mais elevados obtidos na exportação.

Em geral, o carvão pulverizado para dar os melhores resultados no que diz respeito a uma completa combustão, e para produzir a menor perturbação no que se refere a cinzas e escorias, não deve conter mais de 1 % de humidade, e deve ser de uma finura uniforme, de modo que, pelo menos, 95 % do pó passe no peneiro de 100 malhas, 85 % no peneiro de 200 malhas, e 70 % no peneiro de 300 malhas. O custo da preparação do carvão pulverizado varia com o preço do carvão solido e com o seu conteúdo em humidade. Comtudo, a media geral obtida nos ultimos 5 a 10 annos, para o carvão pulverizado já empregado por outras industrias, dá-nos os valores abaixo indicados, avaliando de 1 a 2 dollars o preço da tonelada de carvão solido e contando em 5 a 10 % a quantidade de humidade que elle contem.

Produção da fabrica em toneladas por hora	Preço da tonelada preparada (em dollars)
2.....	0,25 a 0,5
3.....	0,20 » 0,45
4.....	0,16 » 0,4
5.....	0,14 » 0,35
10.....	0,12 » 0,30
25.....	0,10 » 0,20

Para fazer seccar o carvão emprega-se uma quantidade de combustivel que não excede 1 a 2 % do carvão sujeito a esta operação. O preço total da tonelada de carvão preparado pôde ser distribuido em media pela seguinte forma: 10 % para combustivel para a seccagem, 30 % para o pó empregado na preparação, 30 % para mão de obra, 25 % para diversos accessorios, e 5 % de juro e depreciação de material. O custo de preparação do carvão pulverizado ainda seria muito mais baixo, se se utilizassem as qualidades mais inferiores de combustivel produzido pelas minas.

\*

O pó de carvão finamente dividido emite gazes á temperatura atmospherica normal, mas qualquer carvão pulverizado, mais grosso do que o que passa através do peneiro de 100 malhas, só está sujeito a explosão quando seja distillado pelo calor ou pela compressão de uma previa ignição. O carvão mais fino do que o que passa pelo peneiro de 100 malhas, não oferece tambem perigo algum, a menos que não seja combinado, quando enxuto e em suspensão no ar, com a necessaria quantidade de oxygenio que produzirá a determinada temperatura uma mistura detonante.

Os processos de queimar o carvão pulverizado podem classificar-se em dois typos definidos. O primeiro, chamado metodo de chamma longa, constitue uma combustão progressiva do carvão. A combustão é efectuada, projec-

tando com grande velocidade uma parte do ar juntamente com o combustivel na occasião em que este é introduzido na fornalha, e fornecendo posteriormente por outros meios a restante quantidade de ar necessário para a combustão, e que é proximamente 75% do total exigido. O segundo metodo, ou metodo de curta chamma, é o que ultimamente tem sido mais desenvolvido. Este processo, com o nome indica, dá uma chamma pouco elevada, e consiste em admittir, logo juntamente com o carvão, todo o ar necessário à combustão, e que é introduzido com pequena velocidade na fornalha. Tambem ha exemplos da applicação dos dois methodos indicados.

Poucos dados descriptivos teem sido obtidos, no que diz respeito às installações especiaes que se devem introduzir nas locomotivas, para as adaptar ao uso do carvão pulverizado.

Parece, contudo, que as principaes exigencias consistem no seguinte:

a) Adopção de depositos fechados para o combustivel que deve alimentar a machina em marcha, e emprego de meios especiaes para o seu transbordo d'estes depositos para a fornalha.

b) Disposições proprias para obter a conveniente mistura do ar com o combustivel na occasião de carregar a fornalha, e mesmo depois do carregamento, segundo os methodos de combustão que indicámos. N'estas disposições deve attender-se a determinação muito approximada da quantidade de ar exigida para cada caso.

c) Emprego de materiaes refractarios para a fornalha, na caixa de fogo, e meios appropriados para tirar as cinzas produzidas.

d) Meios especiaes para produzir a corrente de tiragem necessaria à combustão, e correcta regularização d'essa tiragem.

e) Mechanismos para effectuar a alimentação da fornalha em combustivel e em ar, e verificação automatica da regulação de entrada do ar e do carvão.

Comprehende-se que as desenvolvidas installações necessarias para utilizar o combustivel pulverizado podem ser applicadas rapidamente a todos os typos modernos de locomotivas, sem grandes modificações nos orgãos existentes. Tudo se reduz, em ultima analyse, à installação da fornalha appropriada, e à suppressão de grelhas, cinzeiros, e accessorios destinados à tiragem de fumo, que, como dissemos, não se produz com o emprego do carvão pulverizado. Na plataforma de trabalho ha apenas a instalar o apparelho de verificação para regular a entrada do ar e do combustivel. Os depositos fechados para o carvão pulverizado podem ser analogos aos que se empregam para o caso dos oleos combustiveis, e só ha a modificar os accessorios para a alimentação da fornalha. Avalia-se que o peso total dos novos orgãos a introduzir é sensivelmente igual ao dos orgãos suprimidos.

São tambem muito vagas as informações relativas ao funcionamento das installações usadas para o emprego de combustivel pulverizado.

\*

Entre os principaes beneficios colhidos com o emprego do combustivel pulverizado apontam-se as seguintes: uma tendência para manter na caixa de fogo uma temperatura mais uniforme e mais intensa; a alimentação da fornalha com um combustivel sempre enxuto; redução das perdas de combustivel e maior facilidade na sua remoção e carregamento.

Por meio da combustão do carvão pulverizado em suspensão, desaparece a necessidade da superalimentação da fornalha, e como não é já preciso fazer limpeza de grelhas porque estas são suprimidas, podem estabelecer-se percursos mais economicos para as locomotivas no serviço dos comboios, e dispensam-se tambem algumas das officinas de reparação de zona. Como as locomotivas que

empregam oleo combustivel executam regularmente e em boas condições percursos de 300 a 400 milhas, o mesmo se poderá obter sem duvida para as locomotivas que empregam carvão pulverizado.

O uso de carvão betuminoso pulverizado parece que deve trazer a solução mais logica para as questões do fumo, cinzas e escorias, questões que agora são sempre para attender no serviço das rotundas e das officinas de reparação. Este uso deve tambem reduzir consideravelmente as perdas de combustivel e de calor resultantes da imperfeita combustão.

A eliminação dos cinzeiros, grelhas e outros accessorios deve tambem reduzir a retardação soffrida pelos productos da combustão para a sua marcha ao longo da caldeira.

Com o carvão pulverizado, os depositos devem ser fechados convenientemente e d'ahi resulta que o combustivel estará sempre enxuto, e quando for introduzido na fornalha está em condições de produzir calor imediatamente, por não haver perdas resultantes de uma previa evaporação de humidade. Com o emprego d'estes depositos diminuem também, n'uma consideravel proporção, as perdas de carvão por occasião do carregamento da fornalha, e mesmo pela trepidação em marcha, como actualmente sucede com o carvão solido.

A fornalha de material refractario empregada para o uso do combustivel pulverizado conserva muito o calor, e evita assim um rapido resfriamento da caixa de fogo e dos tubos, quando cesse a alimentação, diminuindo, portanto, o risco da producção de fendas.

Como as maiores locomotivas agora empregadas exigem uma alimentação de 4 a 10 mil libras de carvão por hora para produzir a sua capacidade normal de tracção, é evidente que a effectividade do trabalho dependerá em muito da intelligencia e applicação do pessoal de fogo. Porém, com o emprego do combustivel pulverizado, e com as disposições mechanicas para mistura e alimentação de carvão e ar, o trabalho manual é muito reduzido, e o effeito a obter não depende tanto da constante actividade do pessoal.

\*  
Num dos ultimos numeros da *Railway Age Gazette* citam-se resumidamente os resultados obtidos com uma locomotiva para combustivel pulverizado, construida anteriormente para usar combustivel ordinario, e que depois foi convenientemente preparada para o emprego d'aquelle outro combustivel.

As experiencias duraram alguns mezes e foram executadas n'uma secção de 92 milhas de extensão, abrangendo uma rampa de 6,5 em 8 milhas.

As modificações necessarias para o fim que se tinha em vista foram executadas na «Locomotive Pulverized Fuel C.º» de Nova-York, e não se obtiveram ainda os detalhes necessarios para a sua completa descrição.

Os resultados das experiencias foram, na opinião do citado artigo, deveras satisfactorios.

Nunca a locomotiva deteve a sua marcha por insuficiencia na producção de vapor; as valvulas de segurança estavam sempre abertas quando a locomotiva parava.

As experiencias foram proposidamente feitas em desfavoraveis condições: tempo frio, carvão pouco volatil e grosseiramente pulverizado, tracção da carga maxima do comboio, e mesmo ás vezes de uma carga superior á maxima.

A maxima tonelagem rebocada no maior declive a vencer, variou desde o numero fixado para a exploração de verão, até 15%, mais sobre este numero, e isto n'um tempo verdadeiramente glacial. Apesar d'isto, a locomotiva accelerou a marcha em muitas occasões, no declive indicado, até 20 e 25 milhas á hora.

O carvão usado n'estas experiencias era carvão ordinario betuminoso, e continha 21 a 26 por cento de mate-

rias voláteis e cerca de 15% de substâncias não combustíveis.

Mantendo-se a alimentação de 2.500 a 4.000 libras de combustível por hora, a analyse dos gases da caixa de fumo mostrou uma media inferior a 1% de oxygenio livre e de oxydo de carbono, e de 11 a 14% de anhydrido carbonico. A evaporação obtida também mostrou uma pequena percentagem de agua por cada libra de carvão.

A producção de vapor foi, em regra, superior ás necessidades do trabalho e não se notou producção alguma de fumo. O vapor expelido assumia ás vezes uma coloração cinzenta, mas nunca se notaram cinzas, nem houve producção de faílhas.

Ha uma economia de 14 a 25 por cento no carvão consumido, quando se compare com o emprego do combustível ordinario, mas esta conclusão não pôde ser definitivamente verificada.

Em toda a serie de experiencias levadas a effeito com a referida locomotiva não se notaram accidentes de explosões, nem mesmo aparecem indícios de ellas se produzirem.

A adopção do combustível pulverizado está destinado, pelo que acabamos de ver, a produzir notaveis alterações no sentido de melhorar e tornar mais economica a exploração dos caminhos de ferro. Parece-nos, porém, que as informações e estudos publicados sobre este assumpto, são ainda bastante incompletos para se poder fazer uma ideia perfeita do alcance que terá aquella adopção, e para se ajuizar até que ponto é generalizavel o emprego do carvão pulverizado como combustível para as locomotivas. Em todo o caso, justo é dizer-se que todas as referencias que conhecemos de origem norte-americana são eminentemente favoraveis ao uso do carvão pulverizado nas locomotivas, e encaram esta questão como solução a oppôr ás exigencias apresentadas em varios pontos para a electrificação dos caminhos de ferro.

Raul Esteves.



## Companhia da Beira Alta

Damos hoje noticia de dois interessantes detalhes originais, dos muitos que na linha da Beira-Alta tem sido introduzidos pela intelligente iniciativa do Sr. Alberto Carreira que, com inexcedivel actividade e rara proficiencia, dirige ha cerca de 4 annos o serviço de Via e Obras, da Companhia da Beira-Alta.

### Processo para reduzir o escorregamento das linhas nos grandes declives

Muitas tem sido as soluções propostas para contrariar o escorregamento da linha nas grandes pendentes, de consequencias tão perigosas para a circulação dos trens, mas todas muito dispendiosas em relação ao resultado obtido; e a questão de preço é capital nas linhas que, como a da Beira-Alta, não podem deixar de ser exploradas com a maxima economia.

O processo a que vamos referir-nos, e cujo desenho reproduzimos, na 1.ª pagina, concilia uma notavele efficacia com uma despesa insignificante.

Consiste elle, essencialmente, em aumentar a resistencia da junta do escorregamento no sentido descendente, tornando-a solidaria com as travessas de contra-junta.

Consegue-se isto ligando o topo de jusante de cada carril á travessa de contra-junta de montante, por meio de dois tirantes de barras de ferro de  $2'' \times 1\frac{1}{4}$  de secção, torcidas a noventa graus, com comprimento sufficiente, e furação appropriada para serem, por um extremo apertadas contra as eclisses pelos dois parafusos que as fixam ao topo do carril referido, e pelo outro extremo fixadas á

mencionada travessa pelos proprios tirafundos da pregação do carril.

Não resulta aumento de numero nem modifcação no tipo dos tirafundos ou dos parafusos, e n'estes ainda se dispensam as annilhas, por ser a sua função desempenhada pelos tirantes.

Não podendo assim o carril escorregar sem arrastar consigo a travessa da contra-junta de montante, resta apenas ligar esta com a sua symetrica de jusante, e com a travessa ou travessas de junta, conforme esta for appoiada ou em falso.

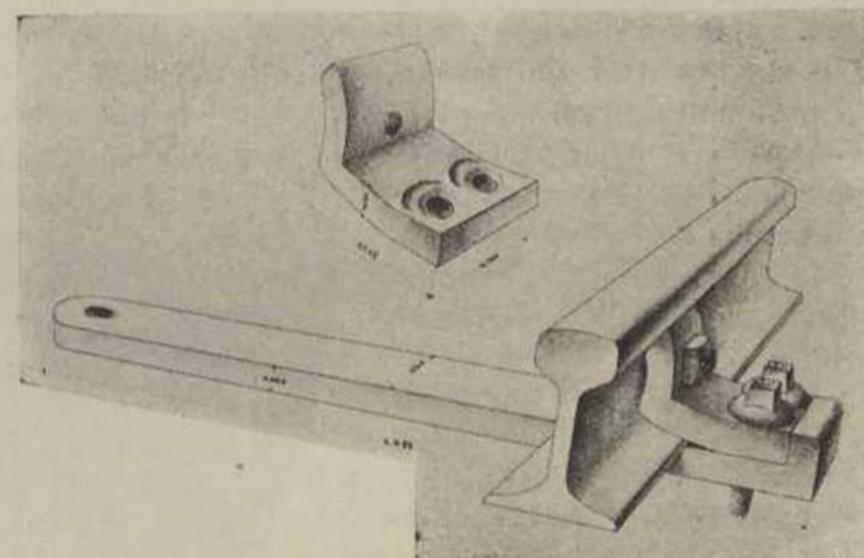
E' o que se realizou por forma absolutamente satisfactoria e economica com duas reguas de madeira d'eucalypto fixadas com tirafundos sobre as orelhas das travessas, e entalhadas, para maior solidez, na madeira d'estas.

O sistema assim descripto acha-se já applicado, com muito bom resultado, em diferentes troços de linha em pendente de 15 millimetros, nos quaes mais se tinha accentuado a tendencia ao desquadramento das juntas por effeito do escorregamento dos carris.

### Coxim de agulha flexivel

Reproduzimos abaixo o desenho do moderno coxim adoptado pelo Sr. A. Carreira para as agulhas flexiveis, em substituição dos anteriormente usados n'aquella Companhia, e que eram fundidos ou forjados.

Os primeiros partiam-se com extrema facilidade; os segundos eram de difficult execucao e sahiam portanto muito caros.



COXIM DE AGULHA FLEXIVEL

O novo coxim, sendo, como o desenho indica, feito de duas peças, não só é de facillima confecção, como ainda permite sensivel economia de material pela reducção do peso.

Accresce ainda que qualquer das duas peças que o constituem, podem ser renovadas em separado.

\*

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, registando sempre com o maior interesse tudo quanto represente progresso material das linhas ferreas portuguezas, aqui deixa consignada a sua admiração pela tradicional competencia de tão disticto como prestante e modelar funcionario, que pela originalidade e perfeição dos seus trabalhos n'esta especialidade, tem com elles sabido constituir uma verdadeira escola.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos e agradecemos um exemplar da revista «*O que todos devem saber*», dirigida pelo illustre anctor do excellente «*Diccionario das Seis Línguas*», o Sr. Francisco de Almeida, e editado pela casa Almeida, Miranda e Sousa, R. dos Poiaes de S. Bento, 135, Lisboa.

## Mello de Mattos

Quando, ha dois meses e meio, no nosso numero do 1.º de abril, aqui registavamos o nosso pesar pela doença que retinha longe dos trabalhos d'esta *Gazeta* este seu querido e assiduo redactor, não diremos que o fizemos com a esperança de o ver em breve retomar o seu lugar, mas também não julgámos que, tão cedo, tivessemos que prantejar a sua falta, como hoje o fazemos.

Ainda ha poucos dias nos informaramos, pelo telephone, do caminho das suas melhorias, e a resposta foi animadora.

Infelizmente a morte caminhava para elle, para arrancar aquella constituição renitente a todo o desfalecimento, tenaz em toda a energia de seu carácter de extraordinaria actividade, ao amor da sua familia, à amizade de todos quantos conheciam aquelle coração do mais puro ouro, aos trabalhos em que consumiu a maior parte da sua existencia em serviço do paiz, à admiração de quantos, como nós, viam com pasmo quanto pôde e conseguia um cerebro excepcionalmente organizado, prestando-se a todas as modalidades da obra de utilidade que vai espalhando a braçadas no caminho da vida.

Mello de Mattos foi, com efeito, um intellectual e um trabalhador. A cousa alguma que representasse applicação, estudo, trabalho — embora trabalho insano, estudo profundo e applicação fatigante — aquelle espirito se negava.

Conheceimo-lo de longos annos e surprehendia-nos a cada momento a prodigiosa actividade d'aquelle cerebro privilegiado e d'aquelle braço incansavel.

Funcionario activo e exemplar no serviço publico, dedicava-se sem sacrifício, por gosto mesmo, a quantos trabalhos publicos ou particulares d'elle se reclamavam. Era elle até que se oferecia para os desempenhar, sem cuidar que elles lhe roujavam os já bem poucos minutos de descanso.

Antes de referir a obra enorme que a sua intelligencia deixou impressa — fóra a que por tantas partes ficou manuscrita — citemos um exemplo.

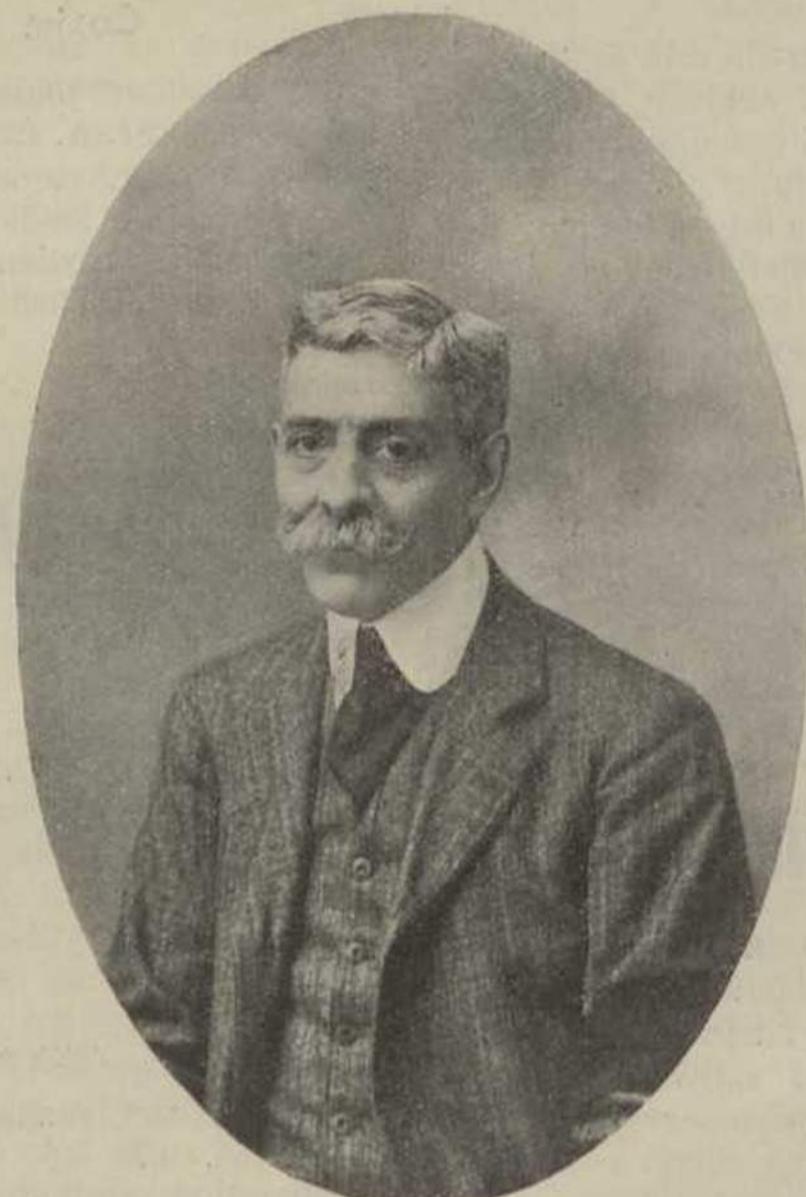
Quando quem estas linhas escreve fundou a «Propaganda de Portugal», Mello de Mattos foi, já se vê, um dos oitenta convidados a essa reunião, e alli mesmo escolhido para um dos directores. Bem sabíamos que valioso elemento queríamos junto de nós.

Organizada a Sociedade, escolhemo-lo ainda para presidente da Comissão de Melhoramentos Publicos, uma das mais trabalhosas, se não a mais trabalhosa.

Essa comissão reunia todas as semanas, e Mello de Mattos, nuncia faltando ás sessões, tanto exforço n'ella exhibia, tão numerosas ideias apresentava, tanto forçava a nota da actividade, da acção energica, do trabalho persistente, que os demais vogaes se sentiam fatigados.

Collaborador da nossa *Gazeta*, os seus artigos interessantissimos eram sempre longos, porque, em cada um d'elles, havia sempre o resultado d'un novo estudo sobre o assumpto, de que tratava com toda a competencia, e sobre quantos accessorios com elle se relacionavam.

Filho do Porto, fiz alli os seus primeiros estudos, se-



guindo para Bruxellas a completar o curso secundario, onde o director do «Athénée Royal des Sciences» M. Prosper Maas, e todos os professores, reconheceram a sua grande vocação para as sciencias mathematicas. Voltando ao Porto, ahi concluiu o curso de engenharia civil em 1885, sendo nomeado para a construcção do caminho de ferro da Figueira a Alfarellos.

Promovido a engenheiro do Estado em 1886, director da repartição distrital das Obras Publicas, de Castello Branco, construiu a ponte sobre o Tejo proximo das Portas de Rodam, passando no anno seguinte a Aveiro alli permaneceu até 1898, como chefe das obras da Barra e Ria de Aveiro, onde executou importantes trabalhos hidráulicos, taes como o pharol e a estrada da Barra à Costa Nova.

Tendo naufragado na costa de Mira o navio *Avant-garde*, tão assinalados serviços prestou n'essa occasião que o governo frances o agraciou com o grau de cavalleiro da Legião de Honra.

Passou então a director interino das Obras Publicas de Beja, e d'ahi a Lisboa, chefe de secção na Repartição de Estradas até 1912, em que foi nomeado chefe da Repartição da Propriedade Industrial.

Desempenhou importantes comissões de serviço, taes como a de director das Obras Publicas do Funchal, em 1900, presidente do Montepio Official, encarregado da syndicancia ás Caixas Economicas da Horta, fez parte da Comissão de Explosivos, etc.

Era socio da Academia das Sciencias, do Instituto de Coimbra, da Associação dos Engenheiros, onde fez varias e interessantes conferencias, e de varias instituições científicas e patrióticas.

Deixa impressos os seguintes trabalhos:

*Casas Economicas*, these 12.ª do Congresso Nacional de Mutualidade.

*Memoria sobre a necessidade da criação da industria metallurgica do antimonio em Portugal*. Em colaboração com André Pontvianue, 1890.

*Memoria sobre a arborização das dunas de Aveiro*. Publicada na Revista de Obras Publicas e Minas, 1892.

*Laboratorio Marítimo de Aveiro*. 1894.

*Trabalhos recentes ácerca de Piscicultura em Portugal*. 1895.

*Tentando a critica*. 1897.

*Cartas de um ignorante*. 1898.

*A Aquicultura*. Conferencia realizada na Associação Central de Agricultura. 1899.

*Economia Social. Credito Agricola*. (um alvitre). 1900.

*O Credito Agricola*. Conferencia realizada na Associação Central da Agricultura Portugueza. 1901.

*Motores Agricolos*. Conferencia na mesma Associação. 1902.

*Les «Compromissos» de la Côte d'Algarve*. Congrès Maritime International de Lisboa, 1904.

*Os trabalhos científicos de Torricelli*. Discurso na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. 1909.

*Hulha branca e hulha verde*. Conferencia realizada na mesma Associação. 1910.

*Inspecção das caixas economicas do distrito da Horta*. Relatorio, mappas e documentos. 1912.

*Conferencias sobre os Açores*. 1913.

Grande numero d'artigos publicados em diversas revistas científicas e de vulgarização, entre as quaes a «Construção Moderna», da qual era director, e esta *Gazeta*, da qual foi redactor efectivo desde 1908, tendo já anteriormente honrado a nossa revista com varios artigos avulsos.

O seu ultimo artigo n'este jornal foi publicado no n.º 644, de 16 de outubro do anno passado. Desde então uma pertinaz doença congestional prostrou-o, até que no dia 10 do corrente, aquelle grande espirito se apagou para sempre.

O sahimento foi muito concorrido, sendo o feretro transportado para a estação do Rocio d'onde seguiu para o Porto, acompanhado de grande numero dos seus collegas e amigos, Direcção e numerosos socios da Associação dos Engenheiros, redacção do nosso jornal, etc.

Ahi lhe prestámos a nossa ultima homenagem, que não foi a ultima saudade, porque não mais esqueceremos o amigo e o cooperador querido.

*Encol*

## Conflictos ferroviários

Temos que registar factos extraordinarios que se deram ultimamente entre o pessoal dos Caminhos de ferro do Estado — tão extraordinarios que nunca se deram em caminho de ferro algum de todo o mundo.

Fazemos este registo porque a historia terá que servir-se, de futuro, da nossa *Gazeta* para rebuscar n'ella todos os acontecimentos que se ligam aos nossos caminhos de ferro, e estes são de tal importancia que ella não poderá deixar de registá-los, e fazer-lhes os commentarios que nós não faremos.

Nos ultimos dias do mez passado, um grupo de revolucionarios entre os quaes ia um empregado do Minho e Douro, procurando no seu gabinete o Sr. engenheiro Francisco de Figueiredo e Silva, director d'aquellas linhas, obrigou-o, por ameaças, a abandonar o seu cargo, devendo n'essa occasião mesmo, fazer o seu pedido de demissão.

O Sr. Figueiredo e Silva respondeu que isso lhe era impossivel e apenas conseguiu que lhe fosse consentido fazer um pedido para se ausentar do serviço, ao que os impositores a custo accederam, mas sahindo imediatamente o Sr. Figueiredo do seu lugar, o que fez.

O Sr. Figueiredo e Silva pediu depois, uma licença illimitada, e consta-nos que, logo que a obtenha, será nomeado director da Exploração da Beira Alta.

Um grupo de empregados e operarios do Sul e Sueste, dizendo-se representante de todo o pessoal e intitulando-se «Comissão Revolucionaria», depois de ter, com ameaças obrigado o Sr. Henrique Chaves engenheiro das officinas, a abandonar o seu lugar, decidiu, em reunião realizada no Barreiro, pedir ao Governo não só a demissão d'aquelle funcionario e de outros, seus superiores, engenheiros da tracção, officinas e chefes do movimento, como a suppressão do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, por o considerar uma «instituição inutil e facilmente supprimivel a bem do saneamento dos caminhos de ferro do Estado».

O Sr. ministro do Fomento receben essas reclamações e tem-se ocupado em solucionar estes conflictos.

Por fim n'uma reunião realizada em Beja, na noite de 14, foi aprovada uma moção em que o pessoal affirma, entre outros principios, que «os ferroviarios do Sul e Sueste desejam dar em todos os seus actos a prova mais completa de boa ordem e disciplina, qualidades que reconhecem indispensaveis ao efficaz progresso e funcionamento de qualquer empresa; que não ha dignidade pessoal

nem profissional, sem o respeito pela auctoridade, principio essencial e absolutamente indispensavel ás sociedades contemporaneas; e que do desrespeito pela auctoridade advem a anarchia» e faz numerosas reclamações que representam para a administração encargos de muitas dezenas de contos annuas.

*Encol*

## A utilização da turfa

A extracção e a utilização da turfa, abandonadas á rotina, entraram ha alguns annos n'uma phase mais racional, em consequencia da applicação dos methodos scientificos ao estudo dos problemas que apresentam. Na Allemanha, onde as turfeiras cobrem vastas extensões e podem ser uma importante fonte de receita, por assim o entender a Eschola Technica do Hannover, foi criado um laboratorio especial para o estudo technico da utilização da turfa.

A preparação racional da turfa depende um primeiro logar da extracção, o mais economica possivel, da agua que traz consigo á sahida dos pantanos, pois que em 800 kilogrammas de turfa bruta, não ha mais do que uns 100 de turfa secca, sendo preciso eliminar 700 kilogrammas de agua.

Os processos que tem por fim a seccagem da turfa por aquecimento devem pôr-se de parte. A seccagem da turfa bruta ao ar por evaporação da agua debaixo da influencia do sol e do ar, não pôde ser, sob o ponto de vista economico, substituida por nenhum outro processo. Esta dessicção ao ar, nos verões favoraveis, alcança um ponto em que a turfa não contem mais do que 20 ou 30% de humidade, enquanto nos annos humidos, pelo contrario, se obtém um producto que contem 40 a 50% de agua. Pôde-se, não obstante, por certos meios especiaes, preparar uma turfa que não contenga mais de 5 a 10% de agua, utilizando-se calor perdido, de que se dispõe em certas occasões em grande quantidade.

Entre os numerosos meios propostos para separar mecanicamente a agua da turfa bruta, um dos mais interessantes funda-se na seguinte observação: quando se aggrega á turfa bruta uma massa porosa, por exemplo, pó de turfa, pôde eliminar-se facilmente com a prensa a maior parte da agua que continha. As despesas são determinadas pela quantidade de pó de turfa que se aggregue, sendo o processo tanto mais vantajoso, quanto menor fôr a quantidade de pó necessario, isto é, que se á turfa em bruto se aggregar 45% de pó de turfa, essa quantidade corresponde a 50% approximadamente da turfa secca fabricada, e por conseguinte, uma instalação para a preparação diaria de 300 toneladas de turfa, deve poder dispôr de 150 toneladas de pó. Na pratica, a addição deve ser muito inferior, para que o processo seja vantajoso.

Um dos productos mais importantes da utilização da turfa é o coke de turfa, que pôde servir de succedaneo ao carvão vegetal. Na distillação secca de 100 kilogrammas de turfa, obtem-se, conforme a qualidade d'esta e o processo empregado, 33 a 40 kilogrammas de coke.

As substancias mineraes aparecem mescladas com a turfa; as cinzas encontram-se quasi sempre triplicadas no coke, o que aconselha a não se utilizar uma turfa muito rica em cinzas, para a preparação do coke.

Por tudo isto, o exito da transformação da turfa, sob o ponto de vista economico, não está assegurado não se recolhendo e utilizando todos os productos, tales como a parafina, o alcohol methylico, o acido acetico e o amoniaco. A extracção d'estes productos do alcatrão e das aguas ammoniacas far-se-ha melhor em pequenas fabricas cetrarias, que trabalhariam com toda a producção de um districto.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festa dos Taboleiros em Thomar

Uma das festas tradicionaes que costumam effectuar-se por esse Portugal fóra, é a dos Taboleiros, sem duvida uma das mais interessantes, e como se não realiza todos os annos, sempre que tem lugar, chama á linda cidade do Nabão, a antiga Nabancia, uma extraordinaria concorrença.

Thomar é das nossas cidades uma das que mais padões das glórias e da civilização portuguezas offerece á contemplação do viajante. O convento de Christo, o castello dos Templarios, a egreja de S. João Baptista, onde se admiram magnificos quadros attribuidos a Grão Vasco, só por si constituem soberbos attractivos.

Quem tenha o espirito culto e observador, quem se interesse pelas coisas portuguezas, não passa a vida sem ir pelo menos uma vez á formosa cidade de Thomar, para com a qual a natureza tambem foi d'uma prodigalidade extrema, dotando-a com um solo que as aguas do Nabão tornam fertilissimo, dando-lhe uma luxuriante vegetação.

Todas as occasiões são boas para visitar Thomar, mas nem sempre se offerece uma tão vantajosa como pela occasião das festas dos Taboleiros, não só pela modicidade dos preços das passagens que o caminho de ferro estabelece n'esses dias, como pelo interesse e curiosidades que essas festas offerecem.

Alem da tradicional procissão dos Taboleiros, e outras festividades religiosas, consta do programma uma magnifica kermesse, concertos musicaes, illuminações geraes, fogos d'artificio, etc.

Os bilhetes de ida e volta em 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, a preços reduzidos, que a Companhia Portugueza estabelece para Paialvo, por motivo das festas, que se realizam em 27 e 28 do corrente, são validos para ida de 26 a 28 do corrente, e para regresso até 5 de julho, pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Vendem bilhetes d'este serviço especial as principaes estações de Lisboa-Rocio até Entroncamento, Abrantes, Crato, Portalegre e Elvas, Chão de Maçãs até Soure, e Castello Branco.

Os preços de Lisboa até Paialvo, incluidos os impostos, são de 356 em 2.<sup>a</sup> e 2534 em 3.<sup>a</sup> classe.

Por estes se pôde avaliar da modicidade de preços das outras estações, pelo que é de esperar tambem um magnifico aproveitamento.

## Festas a S. João

### Na Figueira

Como nos annos anteriores, realizam-se no dia de S. João, grandes festejos na linda cidade da Figueira da Foz.

Haverá musica, illuminações, bailes e descantes populares, fogos de vista, etc., e o tradicional Banho-santo á meia-noite na praia, que constitue uma das notas mais caracteristicas das tradicionaes festas.

Como de costume, as Companhias de Caminhos de ferro Portuguezes e a da Beira Alta effectuam serviços especiaes a preços reduzidos, validos pelos comboios ordinarios e por os especiaes que se effectuam.

Entre Coimbra e Figueira effectua-se um comboio especial que parte de Coimbra ás 11-59 de 23 e regressa de Figueira no dia 24 ás 13-10.

De Pombal para Figueira parte um comboio especial no dia 23 ás 15-40.

Vendem bilhetes especiaes para Figueira e volta, todas as estações e apeadeiros desde Caldas até Fontella, de Pombal até Porto, da linha da Louzã, de Fundão a Sabugal, e as da linha da Beira Alta.

Não ha bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe, e os de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> são um

pouco mais elevados do que os do anno passado, não deixando contudo de ainda serem muito baratos.

## Em Evora

A grande feira annual coincide com as festas a S. João, que prometem ser, como de costume, muito concorridas e animadas.

Como nos annos anteriores, os caminhos de ferro do Sul e Sueste e a Companhia Portugueza fazem serviço especial, cujos bilhetes de ida e volta são validos para ida de 22 a 29 e volta até o dia 1 de julho pelos comboios ordinarios.

Todas as estações e apeadeiros do Sul e Sueste e as da Companhia Portugueza, de Villa Franca até o Entroncamento e as da linha de Vendas Novas vendem bilhetes d'este serviço.

## Em Braga

Em Braga espera-se que as festas sejam ainda superiores ás dos outros annos. Lavra n'aquella cidade grande entusiasmo e a respectiva commissão está elaborando um magnifico programma em que figurarão magnificos concertos, illuminações á moda do Minho, as mais caracteristicas e de melhor efeito, que se fazem em Portugal, bailes e descantes populares, etc., etc.

Braga não precisa de festas para merecer uma visita do turista, tanto ha alli que ver e admirar; só para ver o Bom-Jesus vale a pena a viagem; com as festas, porém, aumenta o interesse por ser uma excellente occasião para tambem se apreciarem os costumes d'aquella linda terra e arredores.

Os caminhos de ferro do Minho e Douro e a Companhia Portugueza estão tratando de organizar o serviço especial a preços reduzidos, que, como nos annos anteriores, alli acarretarão uma enorme concorrença de forasteiros.

## Exportação de mercadorias e animaes

O Governo Portuguez, que já ha tempos, como noticiámos, havia prohibido a exportação de um certo numero de mercadorias e de gado, decretou ultimamente a proibição de muitas mais, entre elles todos os minérios metallicos que podem ser utilizados na fabricação de material de guerra, estabelecendo ao mesmo tempo varias disposições sobre o transito de algumas mercadorias pelo nosso paiz e bem assim sobre a reexportação.

Em virtude de serem já tantas as medidas adoptadas sobre o assumpto pelo Governo, a Companhia Portugueza não podendo arrogar-se a responsabilidade de infracções ás medidas adoptadas, commettidas pelos expedidores, aos quaes cumpre conhecer e obedecer, resolveu aceitar todas as mercadorias e animaes que se apresentem á expedição nas suas estações, com destino ao estrangeiro, com reserva para quaesquer impedimentos ou embaraços que as remessas possam sofrer durante o transito nas suas linhas ou á sahida do paiz, por parte das auctoridades.

Dando-se, por tais motivos, impedimentos ou demoras no seguimento de qualquer expedição, de que resulte estacionamento das remessas, quer sobre vagões, quer em deposito nas estações, a Companhia cobrará, segundo a respectiva tarifa, os direitos que lhe correspondem pela armenagem ou paralyzação do material com que as remessas fiquem sobre carregadas.

Se o expedidor não tiver assentado o destino a dar ás remessas, no caso da Alfandega não permitir a sua exportação, a Companhia ficará com direito de lhe dar o destino que mais lhe convier em face das disposições legaes applicaveis.

Neste sentido, a Companhia acaba de publicar um Aviso ao publico.

### Tarifa d'excursões

Entra em vigor no proximo dia 1 de julho a tarifa n.º 101 da Companhia Portugueza — P. n.º 5 da Companhia Nacional — combinada entre os caminhos de ferro do Sul e Sueste, Minho e Douro, Companhia da Beira Alta e Companhia Nacional, para bilhetes d'excursões em grupos, pelos comboios ordinarios e em comboios especiaes.

E' distribuida com o presente numero.

Esta nova tarifa, como as suas congeneres de serviço interno nas diferentes linhas, consta de dois artigos, o 1.º para os grupos em comboios ordinarios, cujos preços tem a redução de 50 % sobre os da tarifa geral, estabelecendo os minimos para a formação dos grupos de 40 passageiros ou pagando como tal, em 1.ª classe; e com numero de passageiros que corresponda ao minimo de cobrança exigido para a 1.ª, em 2.ª e 3.ª classes.

O minimo de percurso é de 30 kilometros ou pagando como tal.

São concedidas paragens em transito aos grupos, mediante o pagamento de 50\$00 por paragem ou fracção de 12 horas de demora, excepto as paragens até 40 minutos pedidas pelos interessados, para embarque de passageiros à ida ou de desembarque à volta, e ainda para tomar refeições nos bufetes.

O artigo 2.º, para comboios especiaes, estabelece os preços de 5009 em 1.ª, 5006 em 2.ª e 5004 em 3.ª, por passageiro e kilometro, com os minimos de 532 em 1.ª, 524 em 2.ª e 518 em 3.ª classe, para cada administração.

A taxa minima por comboio e kilometro para cada administração, tanto à ida como à volta, é de 150, é a minima por comboio e administração é de 50\$00.

As diversas condições da nova tarifa são analogas às das que vigoram no regimen interno.

### Tarifas de tramways e de applicação local em diversas zonas das linhas dos Caminhos de ferro Portuguezes

Entram no dia 1 do proximo mez de julho, em vigor, as novas tarifas n.ºs 3 e 11 de grande velocidade da Companhia Portugueza, a que já tivemos occasião de nos referir, e que distribuimos com o presente numero.

A n.º 3 estabelece os preços reduzidos para os comboios tramways nas linhas de Lisboa a Cintra, Lisboa a Villa Franca, Caes do Sodré a Cascaes, Coimbra à Figueira, e Aveiro ao Porto; a n.º 11 é para bilhetes reduzidos nas zonas de Lisboa até Carregado para Agoladas até Vendas Novas ou vice versa; de Setil até Vendas Novas; de Soure, Villa Nova d'Anços e Taveiro a Coimbra para Verride até Figueira ou vice-versa; de Martingança até Figueira e Alfarrélos; e de Castello Branco até Covilhã.

### Cargas e descargas em Aveiro-Canal

Em virtude da alteração do horario dos comboios, que entrou hontem em vigor, foi, segundo um Aviso publicado pela Companhia Portugueza, modificado a partir de hontem o regimen estabelecido sobre prazos para cargas e descargas de vagões em Aveiro-Canal, que passaram a ser os seguintes:

*Quando o vagão seja posto à disposição até às 6 horas, deverá proceder-se à operação até às 17 horas; quando seja posto à disposição até às 17 horas, até às 5 do dia seguinte.*

### Temporada de banhos e aguas thermaes

Começou hontem a venda nas estações das linhas da Companhia Portugueza, dos bilhetes do serviço especial de banhos, tanto do serviço interno, como do combinado com os Caminhos de ferro do Sul e Sueste, Minho e Douro, Beira Alta, Porto à Povoa e de Guimarães.

Ha bilhetes para todas as estações portuguezas que servem as principaes estancias balneares e de aguas.

Como nos annos anteriores, estes bilhetes dão a faculdade das detenções em estações de transito e ampliação de prazo, mediante compra de senhas especiaes.

Os bilhetes são, como de costume, pessoais e intransmissíveis, e validos por 60 dias.

A venda termina em 15 d'outubro, e o ultimo dia para regresso é o de 31 d'esse mez.

### Augmento de tarifas

A Direção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste estabeleceu, a exemplo do procedimento adoptado pelas Companhias Portugueza e da Beira Alta, a partir do dia 1 de julho, sobretaxas iguais ás que aquellas companhias tem em vigor desde 18 de maio ultimo, isentando tambem d'esse aumento varios artigos de primeira necessidade.

Consta-nos que nas linhas do Minho e Douro, será em breve adoptada igual medida.

### Apeadeiro de Loranque-el Grande

Nas linhas hespanholas de Madrid a Malpartida, pertencente á Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal, foi ha pouco aberto á exploração um apeadeiro denominado Loranque-el Grande, situado entre as estações de Bargas a Villamiel.

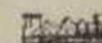
Este apeadeiro faz todo o serviço de mercadorias por vagão completo, interno e combinado, sendo de conta dos expedidores e consignatarios as operações de carga e descarga dos vagões no apeadeiro.

As remessas procedentes de Portugal com destino a este apeadeiro ou vice-versa, serão applicaveis as tarifas geraes ou especiaes, internas ou combinadas, pelos preços correspondentes á estação de Bargas.

### Tarifa d'operações aduaneiras em Valencia d'Alcantara

A partir de hontem foi annullada, na parte que respeita á fronteira de Valencia d'Alcantara, a tarifa d'operações aduaneiras em Marvão e Valencia d'Alcantara, combinada entre os Caminhos de ferro Portuguezes e a Companhia de Madrid, Caceres e Portugal, que tambem distribuimos.

As operações aduaneiras na fronteira de Valencia d'Alcantara passam a ser reguladas pelas tarifas que a Companhia acima referida poz em vigor a partir de hontem.



### Receitas dos caminhos de ferro allemães, após a declaração da guerra

Os dados fornecidos pelas diversas administrações dos caminhos de ferro allemães permitem observar a repercução que o estado de guerra teve nas receitas dos caminhos de ferro. O quadro *infra* mostra, com efeito, mez por mez, comparativamente a 1913, a diminuição, depois da declaração da guerra, das receitas do tráfego de conjunto das redes allemães, comprehendendo as receitas provenientes dos transportes militares. Faltam todavia os numeros do mez de julho, mez para o qual, diz a *Zeitung des Vereins*, nenhum dado tem sido fornecido até hoje, mas pôde admittir-se que as receitas do tráfego não foram n'esse mez sensivelmente influenciadas, pois até aos ultimos dias se conservou a esperança na manutenção da paz. (1)

(1) O mutismo absoluto guardado por todas as administrações dos caminhos de ferro allemães, ácerca do tráfego de julho, é evidentemente a consequencia de um santo-e-senhor geral. E este não teve por fim dissimular a perturbação trazida ao tráfego, muito antes da declaração de guerra, pelas medidas tomadas pelo Governo antes e durante o periodo do «estado de perigo de guerra». Como quer que seja, este mutismo pôde parecer muito suspeito.

As receitas do trânsito-mercadorias foram, pois, em 1914, abstracção feita do mês de julho, em diminuição de 322 milhões de francos, em relação às de 1913; e as receitas do trânsito-passageiros, em diminuição de 180 milhões; ou seja, para o trânsito total, uma diminuição de 502 milhões de francos (cerca de 90 mil contos em moeda portuguesa).

Pelo que respeita especialmente à Prussia, eis a percentagem das diminuições das receitas de 1914, depois da guerra, comparativamente aos correspondentes meses do ano anterior:

	Trafego passageiros	Trafego mercadorias
Agosto de 1914 . . . . .	56,51 %	41,25 %
Setembro de 1914 . . . . .	49,59 %	68,73 %
Outubro de 1914 . . . . .	61,80 %	70,67 %
Novembro de 1914 . . . . .	75,36 %	81,41 %
Dezembro de 1914 . . . . .	78,12 %	95,94 %
Janeiro de 1915 . . . . .	84,61 %	92,23 %

Naturalmente, não é para admirar o deficit que a guerra causou nas receitas dos caminhos de ferro. Como o nota a *Zeitung des Vereins*, muitos milhões de proletários estão no campo de batalha e grande copia de directores de empresas tiveram que juntar-se ao exército com grande prejuízo para os seus negócios. Finalmente, houve uma repercussão sensível da guerra sobre o crédito. As consequências da guerra, actuando sobre toda a vida industrial da nação, deviam sentir-se igualmente nas receitas dos caminhos de ferro. De resto, as redes foram empregadas durante muitas semanas principalmente nos transportes militares, e estes transportes, efectuados com tarifas reduzidas, não podiam compensar a perda resultante da diminuição dos transportes comerciais.

Cabe também observar que o reacréscimo das receitas accusou depois, de mês para mês, rápidos progressos. A baixa do mês de setembro sobre o de agosto, no trânsito de passageiros, explica-se, diz a *Zeitung*, pelo facto de no mês de agosto, por efeito da declaração da guerra, se ter efectuado, sobretudo nos primeiros dias, talvez antes um recrudescimento de certas viagens, como por exemplo o regresso precipitado de villegiaturistas.

Pelo que respeita às receitas do trânsito de mercadorias, além do obstáculo que os transportes militares oppunham ao seu desenvolvimento, foram elas também grandemente influenciadas por várias reduções de tarifas, exigidas pelas circunstâncias. Os transportes militares, depois da mobilização, não representaram de resto nas receitas dos caminhos de ferro senão um papel secundário. As receitas destes transportes não representavam no mês de janeiro senão 6,28 % das receitas totais dos passageiros e 6,44 % das receitas totais das mercadorias.

Mezes	RECEITAS LIQUIDAS						DIFERENÇA DAS RECEITAS EM 1914 E 1913					
	Trafego de mercadorias		Trafego de passageiros		Trafego total		Trafego de mercadorias		Trafego de passageiros		Trafego total	
	1913	1914	1913	1914	1913	1914	Total	%	Total	%	Total	%
Em milhares de francos.												
Janeiro . . . . .	223.364	218.512	29.200	81.012	302.550	299.524	- 4.848	- 1,6	+ 1.812	+ 2,3	- 3.036	- 1,
Fevereiro . . . . .	223.562	224.437	72.162	76.407	295.724	300.899	+ 875	+ 0,3	+ 4.300	+ 5,7	+ 5.175	+ 1,7
Março . . . . .	234.187	237.611	104.150	91.525	338.377	332.137	+ 3.425	+ 1,4	- 9.625	- 10,4	- 6.260	- 1,8
Abri . . . . .	235.600	230.892	91.112	12.26	327.712	343.124	- 5.738	- 2,5	+ 21.150	+ 23,2	+ 15.412	+ 4,7
Maio . . . . .	226.262	235.475	123.987	112.450	350.249	347.925	+ 9.213	+ 4,1	- 11.537	- 9,8	- 2.324	- 0,7
Junho . . . . .	220.39	221.750	103.762	129.246	334.112	357.990	+ 1.400	+ 0,6	+ 15.478	+ 13,6	+ 16.878	+ 5,
Julho . . . . .	236.22	138.237	374.362									
Agosto . . . . .	230.336	98.725	137.333	77.187	376.687	176.342	- 140.625	- 58,8	- 59.756	- 43,5	- 200.375	- 53,2
Setembro . . . . .	245.325	169.300	149.750	59.400	306.075	228.706	- 77.025	- 21,8	- 60.358	- 50,4	- 137.375	- 37,3
Outubro . . . . .	268.037	213.625	104.925	64.837	372.962	278.462	- 54.412	- 28,2	- 40.088	- 38,2	- 94.500	- 25,3
Novembro . . . . .	241.625	186.687	85.700	64.612	327.325	261.299	- 44.938	- 10,6	- 21.088	- 24,9	- 66.026	- 20,1
Dezembro . . . . .	221.12	111.9,2	93.227	72.875	313.412	284.787	- 9.213	- 4,6	- 20.412	- 21,9	- 29.625	- 9,4

## Assembleia Geral da Companhia Portugueza

Deve reunir no dia 30 esta assembleia, à qual será presente o relatório e contas da gerencia passada, documentos que reproduziremos na integra, como de costume.

Entretanto, respeitaremos já d'esse documento, sempre importante para o conhecimento da situação da principal companhia ferroviária do país, alguns elementos principaes que dão a conhecer os resultados da exploração do ultimo anno.

O numero de kilometros explorados, 1.073, não aumentou, mas as receitas diminuiram consideravelmente, 318 contos em relação a 1913, devido á falta do tractado com a Espanha, ás greves que se declararam no principio, e por fim, á guerra europeia, que afectou consideravelmente os transportes internacionaes, e não pouco, mesmo os internos.

A receita geral atingiu 5.857 contos, sendo: De passageiros, 2.589 contos; mercadorias de grande velocidade, 543 contos, pequena velocidade, 3.259 contos, e de receitas diversas do trânsito, etc., 466 contos.

O percurso dos comboios de passageiros foi inferior ao de 1913 em 589:316 kilometros, dos quais 287:332 em comboios tramways.

O dos comboios de mercadorias foi inferior em 164:295 kilometros. Alguns destes comboios transportam passageiros, para assegurar ligações com comboios de longo curso ou para serviços locaes de diminuta importancia.

Os serviços especiaes por motivo de festejos tradicionaes ou outros, produziram, só por si, menos 31:789:522,3 que em 1913.

Também, consequentemente, o Thesouro Público sofreu nas suas receitas:

Os impostos recebidos por conta do Thesouro foram de 479:385:60, ou seja menos 19:486:13,9 que em 1913, assim divididos: transito 311:453:80, sellos 138:493:30 e assistência publica 29:438:50.

Diminuiu em geral o numero de passageiros, dando só nos comboios tramways uma diminuição de receita de cerca de 26 contos.

Nota em detalhe o relatório que a começar em 1911 o serviço de banhos, especialmente nas procedencias de Espanha, tem diminuido sempre, tendo produzido em 1910 29 contos e baixando até 1914 a menos de 18 contos.

No trânsito directo com a França também houve diminuição desde 1910, que no anno findo se cifrou por 6,8 contos.

Nos transportes em pequena velocidade houve menor movimento de 6.000 toneladas, aumentando, ainda assim, as receitas 12 contos.

O resultado final das contas da exploração, junto ao saldo credor de ganhos e perdas de 1913, accusa um saldo de 3.376:683:52, do qual deduzindo-se:

Despesas extraordinarias, material demolido, mobilia inutilizada, insuficiencia nas explorações das linhas de Sant'Anna a Vendas Novas, Coimbra a Louzã, adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes e subvenção á Caixa de Reformas, 694:137:554: amortização de metade do saldo de 1913, por compra de material circulante, 150:000:00; juros das obrigações do 1.º grau e amortizações do 1.º e 2.º grau, 2.094.957:44; distribuição ás obrigações do 2.º grau, 416:430:523; fica um saldo de 21:158:511, que passa para 1915.

O parecer do Conselho fiscal termina pelas seguintes conclusões:

Que seja aprovado o relatório, balanço e contas do exercicio de 1914:

Que seja aprovada a distribuição captiva de impostos, ás obrigações do 2.º grau, pela seguinte forma:

A's de 3º lo 2.º grau 3,50 fr.  
 » 4º lo » » 4,66 2/3 fr.  
 » 4 1/2º lo » » 5,25 fr.

passando o saldo credor da conta — ganhos e perdas — de 21:158811, para 1915;

Que seja louvado o Conselho de administração e sua comissão executiva, pelo zelo, competencia e dedicação que empregaram no desempenho do seu mandato.

Que seja louvada a Direcção geral, chefes de divisão e de serviço e mais pessoal da Companhia, pelo bom cumprimento dos seus deveres;

Que se conservem aos corpos gerentes, comissario da Republica e seu adjuncto, os mesmos honorarios, e

Que se proceda nos termos dos estatutos, ás eleições de 2 vogaes do conselho de administração e de 2 do fiscal, que terão de exercer o seu mandato no respectivo trienio.

Os membros do Conselho de administração que terminaram o mandato por parte dos accionistas, são os Srs. Dr. Luiz de Mello Borges e Antonio Alves de Mattos, e pelo Conselho fiscal os Sr. Dr. Antonio Osorio e José de Oliveira Soares.

Fiscal

as características da tracção electrica usada pelo inimigo.

Conclue-se, pois, que, sob o ponto de vista da guerra, a locomotiva a vapor apresenta relevantes vantagens sobre a electrica; e d'ahi as considerações estratégicas serem e virem a ser sempre um grande obstáculo ao desenvolvimento da electrificação ferroviaria. N'esta ordem de ideias, é que as auctoridades militares allemaes se não mostraram nunca favoraveis ao emprego geral da tracção electrica na Alemanha.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Amortização do 2.º semestre de 1914

1:170 obrigações de 3% privilegiadas de 1.º grau.

N.º	2.8.1 <sup>a</sup>	3.016 <sup>a</sup>	7.170 a	7.488	7.207 a	7.229
7.295 a	7.344	7.345 a	7.347 <sup>a</sup>	13.355	17.202	17.203
17.616	17.617	19.451 a	19.465	29.888	31.335 <sup>a</sup>	31.337 <sup>a</sup>
31.338 <sup>a</sup>	35.689 a	35.698	33.733	35.734	35.957 <sup>a</sup>	36.232
37.015 a	37.019	37.026 a	37.030	37.941 a	37.053	37.063 a
37.067 <sup>a</sup>	46.088 a	46.090	48.968 a	48.971 <sup>a</sup>	51.021 a	51.025
51.027 a	51.036	51.222 a	51.246	54.850 a	54.854	56.443 <sup>a</sup>
60.346	60.552	60.353	62.282	62.284	62.996 a	62.998 <sup>a</sup>
72.041 a	72.050	84.158 a	84.161 <sup>a</sup>	84.842 a	84.851	87.536 a
87.555	137.501 a	137.700	13.581 a	138.583 <sup>a</sup>	141.202 a	141.204 <sup>a</sup>
141.569	141.570	143.484 <sup>a</sup>	143.485 <sup>a</sup>	143.900 <sup>a</sup>	148.912 a	148.915
149.664	149.901 a	149.905 <sup>a</sup>	153.732 a	153.756 <sup>a</sup>	154.396 a	154.400
165.177 <sup>a</sup>	165.178 <sup>a</sup>	167.690 <sup>a</sup>	167.691 <sup>a</sup>	169.520 <sup>a</sup>	170.872 a	170.874 <sup>a</sup>
170.890	170.891	177.105 <sup>a</sup>	177.106 <sup>a</sup>	179.954	182.259 a	182.265
183.002 <sup>a</sup>	183.003 <sup>a</sup>	183.076	183.077	183.509 <sup>a</sup>	183.517	183.518
190.021 a	190.070	192.795 a	192.799 <sup>a</sup>	194.440	198.328 a	198.334 <sup>a</sup>
202.765 a	202.769	205.600 <sup>a</sup>	205.601 <sup>a</sup>	205.847	207.402 a	207.406
212.425 a	212.428	214.992 <sup>a</sup>	215.325 <sup>a</sup>	215.326 <sup>a</sup>	216.724 a	216.729
216.917 a	216.919	217.409 <sup>a</sup>	217.927 a	217.929	217.932 a	217.941
217.962 a	217.971	219.220 a	219.224 <sup>a</sup>	219.238 <sup>a</sup>	219.240 <sup>a</sup>	219.241 <sup>a</sup>
219.256 a	219.258 <sup>a</sup>	219.493 a	219.495 <sup>a</sup>	219.820 a	219.823	219.953 a
219.964	222.241 a	222.243	227.438	231.189 <sup>a</sup>	233.321 a	233.324 <sup>a</sup>
235.712 <sup>a</sup>	235.713 <sup>a</sup>	237.546 <sup>a</sup>	337.547 <sup>a</sup>	2.0.259 a	240.268	241.979 <sup>a</sup>
241.983 a	241.985 <sup>a</sup>	245.001 a	245.023	245.925 <sup>a</sup>	245.926 <sup>a</sup>	246.427
246.428	248.702	248.817 a	248.819	248.879 a	248.884	250.160 a
250.162	250.462	250.463	251.319 a	251.323	252.780 <sup>a</sup>	252.781 <sup>a</sup>
252.899	253.698	254.731 a	254.733	255.301	255.790	257.425 <sup>a</sup>
260.613 <sup>a</sup>	261.466 a	261.475	267.184	268.029	268.030	268.157 a
228.160	268.169 a	268.173	269.294	269.963	270.543	270.634 <sup>a</sup>
271.993	273.452 <sup>a</sup>	276.367	277.157 <sup>a</sup>	278.196 a	278.198	278.380 <sup>a</sup>
280.521	281.487 a	281.493	281.500 a	281.514	281.734	281.735
281.948	283.289	283.290	285.419 <sup>a</sup>	285.424 <sup>a</sup>	285.425 <sup>a</sup>	287.443 <sup>a</sup>
287.577 a	287.582	287.593 a	287.602	287.643 a	287.662	287.719 a
287.738	287.818 a	287.821	289.168 a	289.174 <sup>a</sup>	289.176 a	289.179 <sup>a</sup>
289.388 a	289.391	291.451 <sup>a</sup>	291.871 <sup>a</sup>	292.061	303.705	305.772
305.936 a	305.938 <sup>a</sup>	306.455	306.717 a	306.719	309.982 a	307.984
308.108	308.109	308.731 a	308.734	310.777	310.778	311.047 a
311.050 <sup>a</sup>	314.878 a	314.889 <sup>a</sup>	314.903 a	314.911 <sup>a</sup>	316.327	316.774 <sup>a</sup>
317.484	317.492 a	317.497	318.071	318.072	318.085	318.086
318.229	318.230 <sup>a</sup>	321.755	326.916 <sup>a</sup>	326.950 <sup>a</sup>	328.066	328.067
328.292 a	328.294 <sup>a</sup>	328.505	328.676 a	328.678	328.720 a	328.722
331.399	331.816 a	331.819	332.019	332.142	333.128 <sup>a</sup>	333.569 a
333.581	334.878 <sup>a</sup>	334.878	335.139 a	335.141 <sup>a</sup>	336.468 a	336.472 <sup>a</sup>
336.476 <sup>a</sup>	336.477 <sup>a</sup>	336.482 <sup>a</sup>	337.001	337.494	338.501 a	338.512
338.516 a	338.519	343.460 a	343.464 <sup>a</sup>	343.672 a	343.682 <sup>a</sup>	343.688 a
343.692 <sup>a</sup>	343.722 a	343.730 <sup>a</sup>	343.767 a	343.778 <sup>a</sup>	344.791 a	344.797 <sup>a</sup>
346.429	346.433 a	346.448	349.038	349.039	350.196 a	350.200
351.453	355.658	355.665 a	355.683	357.115 a	357.119 <sup>a</sup>	357.123
357.124	358.186 <sup>a</sup>	360.448	360.474 a	360.490	361.169 <sup>a</sup>	363.625 <sup>a</sup>
367.182 <sup>a</sup>	370.102 <sup>a</sup>	370.644 a	370.646 <sup>a</sup>	370.727 <sup>a</sup>	370.728 <sup>a</sup>	370.969 a
370.971 <sup>a</sup>	372.402 <sup>a</sup>	372.403 <sup>a</sup>	374.153 <sup>a</sup>	375.589 <sup>a</sup>	380.436 a	380.439 <sup>a</sup>
380.818 <sup>a</sup>	383.656 <sup>a</sup>					

As 259 obrigações com o signal <sup>a</sup> teem todos o coupon n.º 42 e seguintes.

As 911 obrigações restantes teem o coupon n.º 43 e seguintes.

Sendo o sistema de tracção electrica o usado pelo invasor, e não sendo esse sistema o que se lhe despare no territorio inimigo, não poderá elle servir-se das suas locomotivas eletricas, nem mesmo quando diversas fossem

### As linhas a vapor e as electricas em tempo de guerra

O sistema ferroviario de um Estado — observa Sobersck i n'um recente numero dos *Glaciers Annalen*, — para corres-ponder plenamente ás exigencias da guerra, deve estar disposto de modo que cada secção da rede esteja provida de todos os meios para que o tráfego se desenvolva cor-respondente mente ás necessidades do exercito, e deve per-mittir que mesmo nas linhas de tracção electrica possam circular comboios com locomotivas a vapor. E' preciso, portanto, que, para a tracção a vapor, haja depositos de carvão, estações de reabastecimento de agua, plataformas girantes, caes de carregamento e outros depositos que dêem o maximo de efficiencia á linha. Naturalmente, isto exige grandes despesas, que é possivel não correspondam ás exigencias do tráfego em tempo de paz.

Por outro lado, na tracção a vapor as avarias que possam dar-se nas locomotivas ou nas carruagens produzem com certeza uma interrupção de serviço de duração inferior á que trariam avarias nas geradoras de energia ou nos conductores da tracção electrica, caso em que o movimento ficaria paralyzado por um certo tempo n'uma inteira secção, com quanto possa haver installações de re-serva entre as estações. Além d'isto, se alguma bomba lançada dos ares acerta n'uma estação de energia electrica, o prejuizo é maior do que o da destruição de um reser-vatorio d'agua ou de um deposito de carvão.

Note-se tambem que um exercito em retirada effectua o maior numero possivel de destroços nas suas linhas ferreas, e retira quanto pôde do material circulante, para que não caia em poder do inimigo. O invasor, pelo seu lado, tem interesse em repôr o mais rapidamente possivel em serviço as linhas ferreas, utilizando-se do material dos inimigos e do proprio: enquanto as estradas, as pontes, etc., se pôdem restaurar por forma relativamente celebre, o mesmo não succede com as machinas avariadas e muito menos com tudo o que diz respeito á viação electrica.

De qualquer forma, será sempre a machina a vapor que melhor se prestará ao restabelecimento rapido das communicações.

130 obrigações de 4% privilegiadas de 2º grau.  
 29.234 a 29.238 29.957 a 29.963 35.637 a 35.644 37.695 a 37.748  
 38.031 a 38.036 38.119 a 38.132 38.576 a 38.580 41.942 63.851 a  
 63.880.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 16 e seguintes.

33 obrigações de 4 1/2% privilegiadas de 2º grau.

8 Títulos de 5 obrigações:  
 830 842 863 887 891 894 908 910.

15 Títulos de 1 obrigação:

19.863 a 19.865 19.976 a 19.980 20.336 a 20.342.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 16 e seguintes.

### Chemins de Fer Portugais (Compagnie Royale des)

#### Comité de Paris—Convocation des Obligataires

MM. les obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, savoir :

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 0% et 4 0% pour le lundi 19 juillet 1915, à 4 heures de relevée, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n.º 7, à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de premier rang 3 0% (Emission 1886 Beira-Baixa) et 4 1/2% pour le vendredi 2 juillet 1915, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.º 59, à Francfort-sur-le-Main.

#### ORDRE DU JOUR

Présentation du rapport du Comité de Paris ;

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

En Portugal :—Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants :

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Commercial do Porto, Banco Nacional Ultramarino, Crédit Franco-Portugais et Monte-Pio Geral.

En France :—Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants :

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de Paris, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes Courants et de Crédit Industriel.

A Londres :—Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C.º.

En Allemagne :—Aux caisses des établissements suivants :

Bank für Handel und Industrie; Würtembergischen Bankanstalt, vormals Pfäum und C.º.

En Suisse :—Aux caisses du Bankverein Suisse.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 25 mai 1915. — Le Comité de Paris.

**Caminhos de Ferro Portuguezes** — Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas. — Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais ações, segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 30 de junho proximo futuro, pelas 12 horas.

#### ORDEM DO DIA

1.º—Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1914, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º—Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do artigo 38.º dos Estatutos.

3.º—Eleger dois Vogaes do Conselho de Administração, nos termos do artigo 43.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

4.º—Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do artigo 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as *Acções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 30 de maio corrente inclusivé, e as *Acções ao Portador* depositadas até ao meio-dia do dia 15 do mez de junho.

Em Lisboa—na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no

Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No Porto—no Banco Commercial do Porto.

Em Paris—nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres—nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Berlim e Francfort—nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

Em Genebra—nas Caixas do Bankverein Suisse.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia, desde o dia 15 do mez de junho proximo.

Os bilhetes de admissão à Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 20 de Maio de 1915.—O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, Augusto Victor dos Santos.

\*

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.** — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que, a partir de 30 do corrente mez, serão pagos os coupons: n.º 21, relativo ao 1.º semestre de 1915, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, à razão de 6,90 francos cada, líquido de impostos em França;

n.º 10, relativo ao anno de 1914, das obrigações privilegiadas do 2.º grau, à razão de 1,21 francos cada, líquido de impostos em França.

em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14 Rue Bergère, em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Aliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque s/Paris que vigorar no dia da apresentação, com isenção do imposto de rendimento, nos termos do Art. 5º da Lei de 29 de junho de 1899 e do Decreto de 24 d'outubro de 1905; exceptuando-se, porém, 7.385 obrigações de 2º grau que, por não estarem comprehendidas n'aquella Lei e Decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro Portuguez o imposto de rendimento, assim de os portadores de todas as referidas obrigações ficarem equalados na isenção do dito imposto.

\*

**Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.** — Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da serie «Mirandela-Bragança», a que se procedeu em 8 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 45.901 a 45.905 e 50.726 a 50.730.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie, relativo ao 1.º semestre de 1915, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88. 1.º, das 11 ás 14 horas, e continuará em todos os dias uteis, até 17 do referido mez, e depois ás sextas-feiras, para relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Aliança.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de junho de 1915.

Realizou-se o sorteio das obrigações 4% — 1888 (Sopeiras), tendo sido premiados com os principaes premios os seguintes numeros :

4:500\$ 115.039 — 450\$ 129.789 — 18\$ 14.883, 66.315, e 133.751 — 90\$ 256.

Tambem se effectuou hoje o sorteio das obrigações do Empreendimento 5% — 1909, sendo sorteados os seguintes numeros: 8.481 a 8.490, 19.101 a 19.110, 19.311 a 19.320 e 21.841 a 21.850.

Publicou o Banco de Portugal o seu balancete com o *activo* seguinte:

Letras do Paiz' .....	16.025.946\$86
Bilhetes do Thesouro — ouro .....	1.031.076\$78
Thesouro Publico C/C.....	22.932.709\$87
<i>Passivo</i> :	
Junta de Credito Publico.....	2.610.451\$51
<i>Caixa</i> :	
Ouro, Prata, Nickel e Cobre, .....	13.447.416\$81,5
<i>Notas em circulação</i> :	
Ouro, Prata e Cobre.....	96.896.279\$87,5

**Cambios.** — As taxas cambiais conservaram-se quasi sem alterações, mostrando sómente alguma firmeza nos últimos dias da semana.

O acto eleitoral em nada influiu nas operações de cambio, verificando-se ainda hontem uma quasi completa paralisação de negócios d'esta natureza.

Accentuou-se, é certo, que o mercado encerrava um pouco firme as suas operações quinzenaes, ficando comprador de cheque s/Londres a 37 1/8 e vendedor a 37.

£ ouro: 6553 — 6561

Rio s/Londres: 12 5/8 ou réis 195010 a libra, no Brasil.

### Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JUNHO		EM 31 DE MAIO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	37 1/8	37	37 13/16	37 13/16
90 d/v.....	37	—	38 1/8	—
Paris cheque.....	740	750	732	737
Berlim .....	272	278	270	275
Amsterdam cheque .....	535	545	520	528
Madrid cheque .....	1270	1280	1280	1280

### Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	11	12	14	15	16	17	18
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	41,10	41,10	41	41	41	41	40,95	41,90	40,85	40,85	40,85	40,85	40,85	40,85	40,85
Divida interna 3%, coupon	40,65	—	—	40,50	—	—	40,45	40,40	40,40	40,40	40,40	40,40	40,40	40,40	40,40
4 1/2%, 1888, c/ premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92,00
4 1/2%, 1888/9	—	—	—	—	—	—	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50
4 1/2%, 1890	51,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2%, 1905 c/ premios	—	—	90,500	—	—	—	—	—	9,50	—	—	—	—	9,50	9,50
5 1/2%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	81,500	—	81,500	81,500	81,500	81,500	81,500	—	—
5 1/2%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	81,500	—	81,500	—	—	—	95,500	95,500	—	95,500	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	72,50	—	—	—	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50	72,50
3 1/2%, 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2%, 3.ª serie	—	73,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73,50	73,50	73,50	73,50
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	179,00	—	—	—	—	—	180,00	180,00	180,00	180,00	180,00	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	109,50	109,50	109,50	—	—	—	—	110,50	—	115,50	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	74,50	75,500	—	—	—	—	75,500	75,500	75,500	75,500	75,500	75,500
Companhia dos Phosphoros, coupon	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	90,500	91,500	91,500	—	—	—	91,500	91,500	91,500	91,500	91,500	91,500	91,500
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.ª grau	73,500	—	—	—	73,500	72,50	72,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	81,500	—	—	—	87,500	—	—	92,500	—	—	—	—
predias 6 1/2%	—	—	—	86,500	87,500	—	—	—	88,500	—	88,500	—	—	—	—
5 1/2%	—	—	—	—	—	78,500	57,500	57,500	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2% portuguez 1.ª serie	—	157,50	57,50	57,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gomp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.ª grau	284,50	284,50	285,00	—	—	—	—	288,00	—	—	—	—	—	—	—
Gomp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gomp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2% portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA		
		1915						



**Minho e Douro.** — Foi hontem aberto à exploração o prolongamento da linha do Minho até Monsão. O serviço é restrito a passageiros e bagagens, por não estar ainda concluída a estação de Monsão. No trajecto ha o apeadeiro da Senhora da Cabeça, que por enquanto não é aberto à exploração.

Os povos de Melgaço pediram ao Governo que proceda, sem demora, ao prolongamento até Melgaço.

**Penafiel à Lixa.** — E' aberto à exploração no proximo dia 20 o ultimo troço d'esta linha na parte de Torre a Entre-os-Rios.

As linhas d'esta Companhia ficaram assim elevadas a uma exploração de 49 kilometros.

O novo troço que visitámos ha dias, graças à amabilidade da Direcção, segue sempre pela estrada, tendo um desvio a meio percurso, e vai findar justamente no centro da povoação.

**Novo horario.** — Entrou hontem em vigor nas linhas da Companhia Portugueza, Beira Alta e Minho e Douro, o horario de verão.

D'elle damos o nosso habitual resumo na tabella respectiva.



#### Hespanha

As Deputações provincias e os Ajuntamentos de Madrid e de Valencia vão proceder, à sua custa, ao estudo de um novo traçado para o novo caminho de ferro entre as duas cidades.

Far-se-ha o estudo previo de todos os projectos formulados até hoje, para a resolução do problema da linha Madrid-Valencia, e serão detidamente examinados para justificação das razões em que se funde a sua não utilização e do aproveitamento do que em qualquer d'elles seja útil para a confecção do novo projecto.

Calculando a extensão do traçado em cerca de 300 kilometros, e abonando-se 500 pesetas por kilometro, as Corporações interessadas terão que dispender cerca de 150.000 pesetas.

## Companhia da Beira Alta

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal

(Continuado do numero 659)

#### Despesas

As despesas, em comparação com as de 1913, apresentam no conjunto uma economia de Escudos: 9:031\$99,5, conforme se verifica pelo seguinte mappa:

	1914	1913	Diferença de 1914 em relação a 1913
Administracão de Lisboa e Paris.....	28.626\$14,9	27.181\$49,3	+ 1.144\$63,4
Exploração e Movimento.....	72.157\$26,2	74.168\$61	- 2.011\$34,8
Material e Tracção.....	115.537\$24,8	124.009\$19,3	- 8.471\$94,5
Via e Obras.....	79.433\$56,5	79.426\$91,8	+ 6\$64,7
Totaes.....	295.754\$22,4	304.786\$21,9	- 9.031\$99,5

Apesar das despesas terem sido fortemente comprimidas, as economias operadas pelos diversos serviços importaram apenas 9:031\$99,5; o que se explica e se justifica pelo facto de terem sido integralmente mantidas todas as verbas destinadas à boa conservação da via e do material circulante e, ainda, pelo motivo das variações anuais do tráfego não exercerem a sua influência senão num certo numero, muito restrito, de despesas variáveis, como sejam o percurso de comboios, agentes suplementares, etc.

Além d'isso, ha, também, a ponderar que quasi todos os artigos adquiridos no 2º semestre, foram sensivelmente onerados com o agravamento dos nossos cambios e com as valorizações consequentes da guerra.

As despesas de tracção, por efeito da supressão d'alguns comboios e d'uma redução de cerca de 8% no percurso anual, foram bastante inferiores ás do anno anterior; tendo, também, contribuido para esse favorável resultado o não ter tido ainda repercução nas contas de 1914 a formidável alta que se manifestou nas cotações dos fretes marítimos, combustíveis e demais matérias primas, depois do mês de novembro.

Os pesadíssimos encargos que semelhantes factores, anormais e imprevistos, occasionam á exploração da nossa industria, constituindo uma gravíssima e permanente ameaça para a situação financeira e económica da Companhia, levaram ultimamente este Conselho d'Administração a solicitar de S. Ex. o Ministro do Fomento a autorização necessaria para aumentar temporariamente as tarifas vigentes com uma sobretaxa de 20%; pedido que acaba de ser parcialmente deferido com varias reservas, não dando por isso—segundo o nosso criterio—a satisfação cabalmente desejada.

#### Excedente das receitas sobre as despesas

O excedente das receitas sobre as despesas apresenta o seguinte resultado, em comparação com o anno transacto:

	1914	1913	Diferença de 1914 em relação a 1913
Receitas.....	528.558\$77,5	582.794\$77,7	- 54.236\$00,2
Despesas.....	295.754\$22,4	304.786\$21,9	- 9.031\$99,5
Excedente.....	232.804\$55,1	278.008\$55,8	- 45.204\$00,7

#### Trabalhos extraordinarios e complementares

O nosso programa de trabalhos complementares foi firmemente executado no anno findo; tendo sido dotados os serviços da Via e da Tracção de novas aquisições tendentes não só a ampliar e aperfeiçoar o existente, mas, também, a desenvolver o tráfego, assegurando-lhe assim os meios praticos necessarios para a sua efectivação.

O dispêndio total efectuado com os trabalhos extraordinarios em 1914, foi de Escudos: 101.396\$00,6, conforme a destriña feita pela seguinte nota:

Addicionados ás Contas da Exploração e Conservação, sob a designação de «melhoramentos».

#### Tracção:

O custo de varias máquinas para as officinas, instalações de freio de vacuo em varios veículos, transformação e aperfeiçoamento de material circulante, na importancia de... Escudos Construcção de duas grandes carruagens de corredor lateral e de cinco vagões, na importancia total de... Escudos 9:683\$63,4

Construcção de duas grandes carruagens de corredor lateral e de cinco vagões, na importancia total de... Escudos 8:825\$08,7

Somma Escudos 18.508\$72,1

#### Via:

Novos aparelhos..... Escudos 1:311\$23,9  
Construcção de edificios e vias..... " 4.447\$94,9  
Transformações e melhorias em algumas estações... " 3.360\$69,9  
Alimentações..... " 1.791\$98,5  
Diversos..... " 712\$77,4 11.824\$64,6  
Somma Escudos 30.333\$36,7

Imputados á Provisão constituida na Contabilidade, para os trabalhos a prever:

Custo da transformação do material motor..... Escudos 3.333\$12,8  
Idem da renovacão de 8 kilometros de Via..... " 29.568\$29,4  
Idem do reforço em 35 kilometros de Via..... " 8.748\$31,2  
Idem diversos..... " 590\$64,3 42.240\$37,4

A cargo da Reserva Convencional, d'acordo com o prefixado no art. 62º dos Estatutos:

Acquisição de 40 vagões á Empresa Industrial Portugueza e liquidação do saldo de anteriores compras..... Escudos 28.822\$26,5

Somma Escudos 101.396\$00,6

(Continuado)

# 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

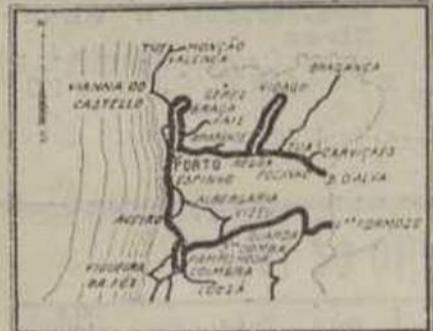


Lisboa, Valencia d'Alcantara (sahida para Espanha), Villar Formoso (entrada), Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfarcos, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$10; 2.ª, 8\$28

## Itinerario B



Porto, Vidago, Barca d'Alva (sahida para Espanha), 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, Entroncamento, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 15\$30; 2.ª, 11\$48

## Itinerario D

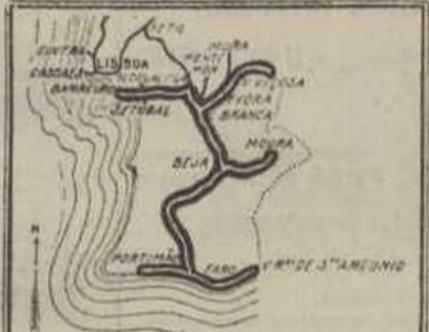


Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (sahida para Espanha e entra-pa), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$84

## Itinerario E



Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vigosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, E, 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, Entroncamento, Porto, Braga, Vianna, volta até Alfarcos, 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, Ermezinete, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 20\$44; 2.ª, 16\$42

## Itinerario H



Pequeno círculo indo de Lisboa a Vila Viçosa com regresso por Vila Viçosa a Lisboa.

Validade 30 dias

1.ª classe, 8\$10; 2.ª, 6\$38

## Itinerario I

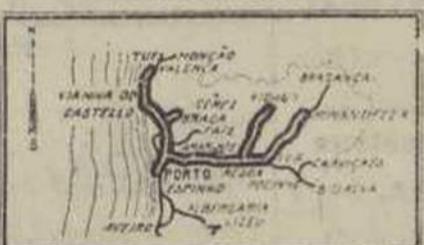


Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizeu; Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$38; 2.ª, 11\$16

## Itinerario J

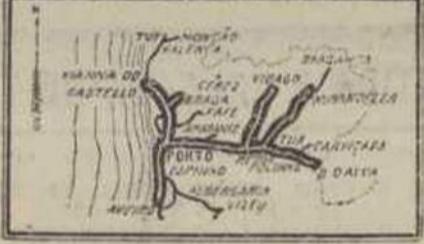


Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vigosa, Moura e Portimão.

Validade 60 dias

1.ª classe, 12\$30; 2.ª, 9\$38

## Itinerario K

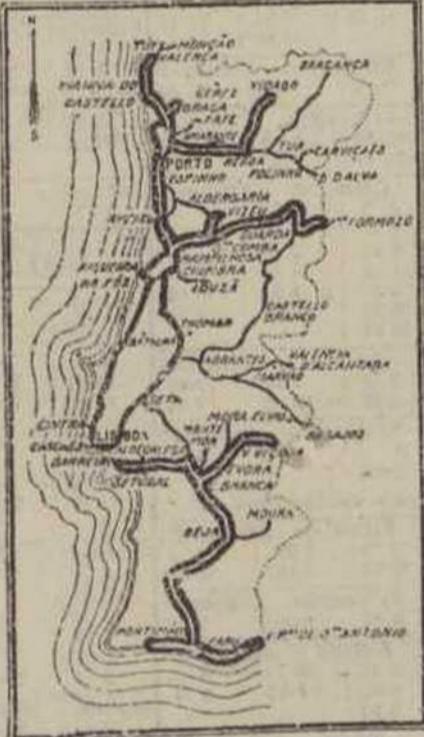


Porto, Aveiro, Vianna, Braga, Vidaço, Mirandela e volta ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$10; 2.ª, 10\$58

## Itinerario L

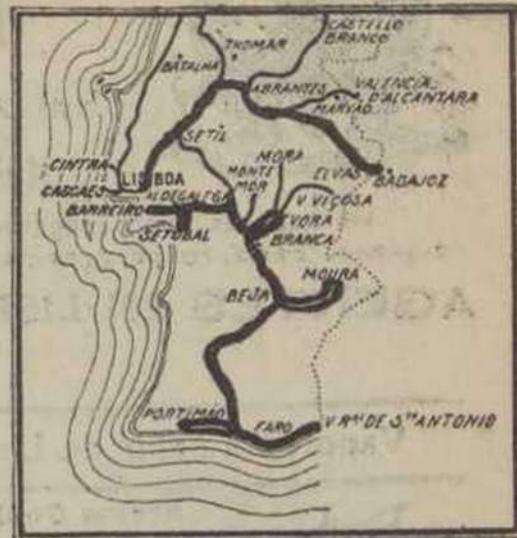


Comprende, por assim dizer, todo o país, desde Valença a Villa-Real de Santo António, com ramificações até Braga, Vidaço, Povoa de Varzim, Vizeu, Guarda, Villar Formoso, Figueira por Oeste a Lisboa, Villa Viçosa e Portimão.

Validade 140 dias

1.ª classe, 36\$10; 2.ª, 27\$08

## Itinerario M

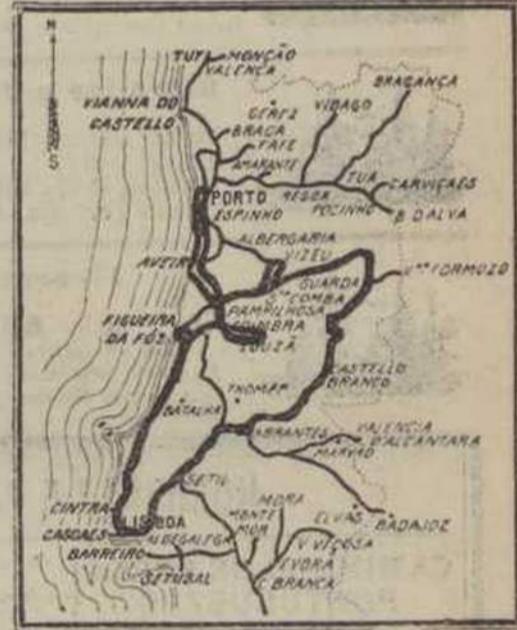


Lisboa-Rocio, Badajoz, Villa Real de Santo António, Faro, Portimão, Tunes, Beja, Moura, Casa Branca, Evora, Pinhal Novo, Setúbal, Lisboa-Praca do Commercio.

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, Alfarcos, Figueira, Leiria, Caiadas, 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 Guimarães-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 Onoro e de Barca d'Alva a Salamanca e vice-versa.

## Vantagens d'estes bilhetes

Estarem promptos à venda todos os dias úteis, das 10 da manhã às 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 aumento de preços;

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

Pedidos podem ser feitos à

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



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de junho sahirá o paquete AVON

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

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º-R. do Corpo Santo, 47, 1.º  
NO PORTO: TAIT & CO.-R. dos Ingleses, 23, 1.º

## Vapores a sahir de Lisboa



### Africa Occidental

Vapor portuguez **CABO VERDE**. Sahirá a 19 de junho. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



### Africa Occidental

Vapor portuguez **PORTUGAL**. Sahirá a 26 de junho. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



### Gibraltar e Barcelona

Vapor frances **ROMA**. Sahirá a 19 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º



### Liverpool

Vapor inglez **ANTONY**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º

## Londres (directo)



Vapor inglez **LUSITANIA**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, Eduardo Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 64, 1.º



## Madeira, Pará e Manaus

Vapor inglez **HUAYANA**. Sahirá a 1 de 17 junho. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



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

Vapor holandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 28 de junho. Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



## Port-Said, Colombo, Singapura, China, India e Japão

Vapor hispanhol **C. LOPEZ Y LOPEZ**. Sahirá a 16 de junho. Agentes, Henry Burnay, & C.º B. dos Fanqueiros, 10, 1.º



**S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores**

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



## S. Thomé e Loanda

Vapor portuguez **DONDO**. Sahirá a 28 de junho. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



## Vigo, Folkestone e Amsterdam

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



## A sahir de Leixões

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

Vapor frances **AMIRALDE KERSAINT**. Sahirá a 23 de junho. Agentes, Armando Daniel de Mattos Limit.º R. de S. Francisco, 7.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1915

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
b 9 20	10	7 5	8 6
9 48	10 54	7 55	8 58
10 55	12 1	a 8 28	9 6
b 12 5	12 46	9 23	10 26
12 50	1 57	a 10 18	10 54
3	4 9	11 23	12 20
b 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	b 4 10	4 49
7 17	8 24	5 21	6 29
8 55	10 6	b 6 47	7 32
10 23	11 33	7 30	8 37
11 55	1 1	b 8 15	9 9
b 12 40	1 22	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
		9 1	9 37
Mais os de Cintra.			

### Lisboa-P E. Prata 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

6 56	8 7	—	—
------	-----	---	---

### Lisboa-R Porto Lisboa-R

a 8 30	2 18	6 28	5 36
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8

### Lisboa-R Entranc. Lisboa-R

8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5

### Lisboa-R Santarem Lisboa-R

5 51	7 20	9 55	11 57
------	------	------	-------

### Entranc. Alfarelos Entranc.

3 22	10 36	4 5	11 28
2 31	11 10	5 30	1 28

### Figueira Coimbra Figueira

2 20	4 5	7 35	9 18
n 6 30	8 15	10 15	12 28

### Coimbra Louzã Coimbra

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

### Figueira Alfarelos Figueira

5 40	7	3 35	4 36
11 43	12 54	—	—

### Mais os para e de Coimbra

g 11 36	12 10	9 35	10 15
---------	-------	------	-------

### Lisboa-R Figueira Lisboa-R

8 10	3 5	3 25	12 1
4 15	12 44	5 40	12 43

### Lisboa-R T. Vedras Lisboa-R

5 54	8 43	6 20	9 37
------	------	------	------

### Porto Aveiro Porto

6 28	8 31	6 10	8 51
2 27	4 50	6 45	9 26

### Porto Ovar Porto

5 46	7 13	5 30	7 13
10 18	11 52	7 55	9 38



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

# AVISO AO PÚBLICO

9.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 13 — Pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 20 de Maio de 1915)

**Em vigor desde 1 de Junho de 1915**

A alínea C desta tarifa é ampliada como se segue:

*Expedições de mercadorias da 2.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> séries, destinadas às estações de Pinhal Novo a Lisboa para as do ramal de Setúbal e para as além de S. Marcos:*

*Máximo cobravel por tonelada..... 3\$00*

Lisboa, 31 de Março de 1915.

O ENGENHEIRO-DIRECTOR

*Arthur Mendes*

B. 355  
Expediente 1:413

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

## TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 1 de Julho de 1915

## Bilhetes a preços reduzidos, para os comboios tramways

- § 1.º — Linha de Lisboa a Cintra
- § 2.º — Linha de Lisboa a Villa Franca
- § 3.º — Linha de Lisboa a Cascaes
- § 4.º — Linha de Coimbra a Figueira da Foz
- § 5.º — Linha de Aveiro a Campanhã e a Porto

## Preços dos bilhetes do § 1.º — LINHA DE LISBOA A CINTRA

Cl.	Lisboa-Rocio				
1.º	\$05				
2.º	\$04				
3.º	\$03				
Campolide					
1.º	\$05	\$05			
2.º	\$04	\$04			
3.º	\$03	\$03			
Cruz da Pedra (ap.)					
1.º	\$05	\$05	\$05		
2.º	\$04	\$04	\$04		
3.º	\$03	\$03	\$03		
S. Domingos (ap.)					
1.º	\$06	\$06	\$06	\$05	
2.º	\$05	\$05	\$05	\$04	
3.º	\$04	\$04	\$04	\$03	
Bemfica					
1.º	\$14	\$14	\$14	\$10	\$08
2.º	\$10	\$10	\$10	\$08	\$05
3.º	\$06	\$06	\$06	\$04	\$03
Buraca (ap.)					
1.º	\$14	\$14	\$14	\$10	\$08
2.º	\$10	\$10	\$10	\$08	\$05
3.º	\$06	\$06	\$06	\$04	\$03
Damaia (ap.)					
1.º	\$14	\$14	\$14	\$10	\$08
2.º	\$10	\$10	\$10	\$08	\$05
3.º	\$06	\$06	\$06	\$04	\$03
Amadora					
1.º	\$18	\$18	\$18	\$12	\$12
2.º	\$15	\$15	\$15	\$10	\$08
3.º	\$10	\$10	\$10	\$07	\$06
Queluz-Bellas					
1.º	\$25	\$25	\$25	\$20	\$20
2.º	\$19	\$19	\$19	\$15	\$15
3.º	\$12	\$12	\$12	\$10	\$08
Barcarena (ap.)					
1.º	\$30	\$30	\$30	\$24	\$24
2.º	\$23	\$23	\$23	\$18	\$18
3.º	\$14	\$14	\$14	\$11	\$08
Cacem					
1.º	\$35	\$35	\$35	\$30	\$21
2.º	\$26	\$26	\$26	\$22	\$16
3.º	\$16	\$16	\$16	\$13	\$10
Rio de Mouro (ap.)					
1.º	\$40	\$40	\$40	\$35	\$26
2.º	\$29	\$29	\$29	\$25	\$19
3.º	\$18	\$18	\$18	\$15	\$12
Mercês (ap.)					
1.º	\$45	\$45	\$45	\$40	\$31
2.º	\$32	\$32	\$32	\$28	\$22
3.º	\$20	\$20	\$20	\$17	\$14
Algueirão (ap.)					
1.º	\$50	\$50	\$50	\$42	\$36
2.º	\$35	\$35	\$35	\$30	\$25
3.º	\$22	\$22	\$22	\$19	\$16
Cintra					

As viagens acima indicadas venderão entre si bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples.

## Preços dos bilhetes do § 2.º — LINHA DE LISBOA A VILLA FRANCA

AUGUSTO DE SOUZA — 1890

## CL. Lisboa-Rocio

1.º 505 505  
2.º 504 504  
3.º 503 503

## Campolide

1.º 505 505 505  
2.º 504 504 504  
3.º 503 503 503

## Sete-Rios-Jardim (ap.)

1.º 505 505 505  
2.º 504 504 504  
3.º 503 503 503

## Larangeiras (ap.)

1.º 505 505 505 505  
2.º 504 504 504 504  
3.º 503 503 503 503

## Rego (ap.)

1.º 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504

## Entre-Campos (ap.)

1.º 506 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504 504

## Arieiro (ap.)

1.º 506 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504 504

## Chellas (ap.)

1.º 506 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504 504

## Marvila (ap.)

1.º 506 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504 504

## Lisboa-C. Soldados (b)

1.º 506 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504 504

## Braço de Prata

1.º 506 506 506 506 506 506  
2.º 505 505 505 505 505 505  
3.º 504 504 504 504 504 504

## Cabo Ruivo (ap.)

1.º 517 517 517 517 517 517  
2.º 510 510 510 510 510 510  
3.º 507 507 507 507 507 507

## Olivaes

1.º 523 523 523 523 523 523  
2.º 515 515 515 515 515 515  
3.º 510 510 510 510 510 510

## Sacavem

1.º 533 533 533 533 533 533  
2.º 522 522 522 522 522 522  
3.º 515 515 515 515 515 515

## Santa Iria (ap.)

1.º 533 533 533 533 533 533  
2.º 522 522 522 522 522 522  
3.º 515 515 515 515 515 515

## Povoa

1.º 540 540 540 540 540 540  
2.º 525 525 525 525 525 525  
3.º 517 517 517 517 517 517

## Alverca

1.º 545 545 545 545 545 545  
2.º 528 528 528 528 528 528  
3.º 519 519 519 519 519 519

## Alhandra

1.º 550 550 550 550 550 550  
2.º 530 530 530 530 530 530  
3.º 520 520 520 520 520 520

## Villa Franca

As estações acima indicadas venderão entre si bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples.

(a) Para este percurso vendem-se bilhetes do § 1.º

(b) Os passageiros de ou para Lisboa-C. Soldados ficam sujeitos a trasbordo em B. de Prata.

Preços dos bilhetes do § 4.º — LINHA DE COIMBRA A FIGUEIRA DA FOZ

Cl.	<b>Coimbra</b>
1.*	§42
2.*	§08
3.*	§05
	<b>Coimbra B</b>
1.*	§12
2.*	§08
3.*	§05
	<b>Bemcanta</b> (ap.)
1.*	§12
2.*	§08
3.*	§05
	<b>Casaes</b> (ap.)
1.*	§12
2.*	§08
3.*	§05
	<b>Taveiro</b>
1.*	§20
2.*	§14
3.*	§09
	<b>Ameal</b> (ap.)
1.*	§20
2.*	§14
3.*	§09
	<b>Pereira</b> (ap.)
1.*	§20
2.*	§14
3.*	§09
	<b>Formoselha</b>
1.*	§30
2.*	§20
3.*	§13
	<b>Alfarelhos</b>
1.*	§30
2.*	§20
3.*	§13
	<b>Montemór</b> (ap.)
1.*	§30
2.*	§20
3.*	§13
	<b>Marujal</b> (ap.)
1.*	§30
2.*	§20
3.*	§13
	<b>Verride</b>
1.*	§38
2.*	§25
3.*	§17
	<b>Revelles</b> (ap.)
1.*	§45
2.*	§30
3.*	§20
	<b>B. de Lares</b> (ap.)
1.*	§45
2.*	§30
3.*	§20
	<b>Lares</b> (ap.)
1.*	§45
2.*	§30
3.*	§20
	<b>Santo Aleixo</b> (ap.)
1.*	§45
2.*	§30
3.*	§20
	<b>Fontella</b> (ap.)
1.*	§45
2.*	§30
3.*	§20
	<b>Figueira da Fox</b>

Nas estações de Coimbra, Coimbra B., Verride e Figueira da Foz haverá à venda bilhetes de ida e volta aos preços e para os percursos abaixo indicados:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
De Coimbra e Coimbra B. para B. de Lares até Figueira da Foz e volta.	580	550	530
» Figueira da Foz para Taveliro até Coimbra e volta .....	580	550	530
» B. B. » » » Verride e volta ou reciprocamente .....	536	524	514

## Preços dos bilhetes do § 3.º — LINHA DE CAES DO SODRE A CASCAES

Cl.	Caes do Sodré												Cascaes													
1.º	\$05																									
2.º	\$04																									
3.º	\$03	Santos (ap.)																								
1.º	\$05	\$05																								
2.º	\$04	\$04																								
3.º	\$03	\$03	Alcantara Mar																							
1.º	\$05	\$05	\$05																							
2.º	\$04	\$04	\$04																							
3.º	\$03	\$03	\$03	Junqueira (ap.)																						
1.º	\$06	\$06	\$06	\$06	\$05																					
2.º	\$05	\$05	\$05	\$05	\$04																					
3.º	\$04	\$04	\$04	\$04	\$03	Belem																				
1.º	\$06	\$06	\$06	\$06	\$05																					
2.º	\$05	\$05	\$05	\$05	\$04																					
3.º	\$04	\$04	\$04	\$04	\$03	Bom Sucesso (ap.)																				
1.º	\$06	\$06	\$06	\$06	\$05																					
2.º	\$05	\$05	\$05	\$05	\$04																					
3.º	\$04	\$04	\$04	\$04	\$03	Pedrouços																				
1.º	\$06	\$06	\$06	\$06	\$05																					
2.º	\$05	\$05	\$05	\$05	\$04																					
3.º	\$04	\$04	\$04	\$04	\$03	Algés																				
1.º	\$11	\$11	\$11	\$11	\$10	\$10	\$10	\$10	\$05																	
2.º	\$09	\$09	\$09	\$09	\$08	\$08	\$08	\$08	\$04																	
3.º	\$07	\$07	\$07	\$07	\$06	\$06	\$06	\$06	\$03	Dáfundo (ap.)																
1.º	\$16	\$16	\$16	\$16	\$13	\$13	\$13	\$13	\$08																	
2.º	\$12	\$12	\$12	\$12	\$10	\$10	\$10	\$10	\$04																	
3.º	\$08	\$08	\$08	\$08	\$07	\$07	\$07	\$07	\$04	Cruz Quebrada																
1.º	\$20	\$20	\$20	\$20	\$17	\$17	\$17	\$17	\$04																	
2.º	\$15	\$15	\$15	\$15	\$13	\$13	\$13	\$13	\$03																	
3.º	\$10	\$10	\$10	\$10	\$09	\$09	\$09	\$09	\$02	Caxias																
1.º	\$24	\$24	\$24	\$24	\$21	\$21	\$21	\$21	\$04																	
2.º	\$18	\$18	\$18	\$18	\$16	\$16	\$16	\$16	\$03																	
3.º	\$12	\$12	\$12	\$12	\$11	\$11	\$11	\$11	\$02	Paço d'Arcos																
1.º	\$28	\$28	\$28	\$28	\$25	\$25	\$25	\$20	\$16	\$12	\$08	\$04														
2.º	\$21	\$21	\$21	\$21	\$19	\$19	\$19	\$15	\$12	\$09	\$06	\$03														
3.º	\$14	\$14	\$14	\$14	\$13	\$13	\$13	\$10	\$08	\$06	\$04	\$02	Santo Amaro (ap.)													
1.º	\$28	\$28	\$28	\$28	\$25	\$25	\$25	\$20	\$16	\$12	\$08	\$04														
2.º	\$21	\$21	\$21	\$21	\$19	\$19	\$19	\$15	\$12	\$09	\$06	\$03														
3.º	\$14	\$14	\$14	\$14	\$13	\$13	\$13	\$10	\$08	\$06	\$04	\$02	Oeiras													
1.º	\$32	\$32	\$32	\$32	\$29	\$29	\$29	\$24	\$20	\$16	\$12	\$08	\$04													
2.º	\$24	\$24	\$24	\$24	\$22	\$22	\$22	\$18	\$15	\$12	\$09	\$06	\$03													
3.º	\$16	\$16	\$16	\$16	\$15	\$15	\$15	\$12	\$10	\$08	\$06	\$04	\$02	Carcavellos												
1.º	\$36	\$36	\$36	\$36	\$33	\$33	\$33	\$28	\$24	\$20	\$16	\$12	\$08	\$04												
2.º	\$27	\$27	\$27	\$27	\$25	\$25	\$25	\$21	\$18	\$15	\$12	\$09	\$06	\$03												
3.º	\$18	\$18	\$18	\$18	\$17	\$17	\$17	\$14	\$12	\$10	\$08	\$06	\$04	\$02	Paredes											
1.º	\$40	\$40	\$40	\$40	\$37	\$37	\$37	\$32	\$28	\$24	\$20	\$16	\$12	\$08	\$04											
2.º	\$30	\$30	\$30	\$30	\$28	\$28	\$28	\$24	\$21	\$18	\$15	\$12	\$09	\$06	\$03											
3.º	\$20	\$20	\$20	\$20	\$19	\$19	\$19	\$16	\$14	\$12	\$10	\$08	\$06	\$04	\$02	Cae Agua (ap.)										
1.º	\$40	\$40	\$40	\$40	\$37	\$37	\$37	\$32	\$28	\$24	\$20	\$16	\$12	\$08	\$04											
2.º	\$30	\$30	\$30	\$30	\$28	\$28	\$28	\$24	\$21	\$18	\$15	\$12	\$09	\$06	\$03											
3.º	\$20	\$20	\$20	\$20	\$19	\$19	\$19	\$16	\$14	\$12	\$10	\$08	\$06	\$04	\$02	S. João do Estoril (ap.)										
1.º	\$40	\$40	\$40	\$40	\$37	\$37	\$3																			

C1 | **Porto**Preços dos bilhetes do § 5.º — **LINHA DE AVEIRO A CAMPANHÃ E A PORTO**

(Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro)

1.º 308 | 2.º 306 | 3.º 304 | **Campanhã**

1.º	315	309
2.º	310	306
3.º	305	303

**General Torres** (ap.)

1.º	315	309
2.º	310	306
3.º	305	303

**Gaia**

1.º	323	315
2.º	316	310
3.º	308	305

**Coimbrões** (ap.)

1.º	323	315
2.º	316	310
3.º	308	305

**Magdalena** (ap.)

1.º	323	315
2.º	316	310
3.º	308	305

**Valladares**

1.º	330	324
2.º	320	316
3.º	310	308

**Francellos** (ap.)

1.º	330	324
2.º	320	316
3.º	310	308

**Miramar** (ap.)

1.º	338	330
2.º	326	320
3.º	313	310

**Aguda** (ap.)

1.º	338	330
2.º	326	320
3.º	313	310

**Granja**

1.º	338	330
2.º	326	320
3.º	313	310

**Espinho**

1.º	345	339
2.º	330	326
3.º	313	310

**Pedreira** (ap.)

1.º	345	339
2.º	330	326
3.º	313	310

**Sisto** (ap.)

1.º	347	339
2.º	336	330
3.º	318	315

**Paramos** (ap.)

1.º	347	339
2.º	336	330
3.º	318	315

**Esmoriz**

1.º	360	354
2.º	356	356
3.º	320	318

**Cortegaça** (ap.)

1.º	360	354
2.º	356	356
3.º	320	318

**Carvalheira** (ap.)

1.º	368	360
2.º	346	340
3.º	323	320

**Ovar**

1.º	368	360
2.º	346	340
3.º	323	320

**Vallega** (ap.)

1.º	377	369
2.º	352	346
3.º	326	323

**Avanca** (ap.)

1.º	383	375
2.º	356	350
3.º	328	325

**Estarreja**

1.º	395	387
2.º	364	358
3.º	332	329

**Salreu** (ap.)

1.º	404	396
2.º	370	364
3.º	335	322

**Canellas** (ap.)

1.º	404	396
2.º	370	364
3.º	335	322

**Cacia** (ap.)

1.º	422	414
2.º	376	370
3.º	338	335

**Aveiro**

As estações de Porto e Campanhã venderão para Espinho e, reciprocamente, Espinho para Porto e Campanhã, bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples.

## OUTRA E ANUAL CONDIÇÕES

**Comboios** — Os bilhetes de cada um dos parágrafos desta tarifa são válidos para os comboios que, servindo a respectiva zona, sejam anunciados, no cartaz horário em vigor, com a designação de **tramway**.

Excepcionalmente poderão no entanto, ser utilizados por outros comboios que, não tendo a designação de tramways, por este motivo e para aquelle fim sejam expressamente designados nos cartazes horários em vigor ou em Avisos ao Públíco.

**Meios bilhetes** — Não se vendem bilhetes a meio preço desta tarifa.

**Bagagens** — Os portadores de bilhetes desta tarifa não tem direito ao transporte de bagagem registada, sendo-lhes permitido apenas o transporte gratuito dos volumes de mão que os regulamentos consintam nas carruagens e que possam ser acomodados debaixo dos bancos ou sobre as rãdes, no espaço correspondente ao lugar ocupado pelos passageiros a quem esses volumes pertençam.

**Passageiros sem bilhete** — Os passageiros que viajarem sem bilhete em comboios que, tendo a designação de **tramway**, não vão além de cada uma das zonas de acção da presente tarifa, pagarão o preço de um bilhete do parágrafo correspondente desta tarifa segundo a classe ocupada, aumentado de 10 % dessa importância, contando-se o preço de transporte desde a estação de origem do comboio.

Ficam isentos de pagamento da sobretaxa de 10 % os passageiros que tomarem os referidos comboios em apeadeiros onde não esteja estabelecida a venda de bilhetes.

— Os passageiros que viajarem sem bilhete em comboios que vão além da respectiva zona de acção desta tarifa e tenham a designação de tramway ou só excepcionalmente façam serviço de tramway, pagarão a sua passagem segundo os preços e condições da tarifa geral.

Exceptuam se desta disposição os passageiros que tomem qualquer destes comboios em apeadeiros onde não esteja estabelecida a venda de bilhetes, os quais pagarão a sua passagem ao preço desta tarifa, sem sobretaxa alguma, desde que não vão além da respectiva zona de acção.

— Se o passageiro fôr encontrado sem bilhete depois de ter saído do comboio, terá de pagar a sua passagem nas condições acima indicadas, supondo-se que ocupou logar de 1.ª classe.

**Mudança de classe** — O passageiro que viajar em classe superior á indicada no seu bilhete, pagará:

Se viajar em comboio tramway que só faça serviço dentro da respectiva zona de acção desta tarifa, a diferença entre os preços indicados no parágrafo correspondente para a classe ocupada e para a classe designada no bilhete apresentado, aumentada de 10 % dessa diferença.

Se viajar em comboio tramway ou não tramway que vá além da respectiva zona de acção desta tarifa pagará em todo o percurso indicado no seu bilhete, o custo de um bilhete da classe que ocupar, ao preço e condições da tarifa geral, levando-se-lhe em conta o custo do bilhete de que fôr portador.

**Excesso de percurso** — O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará:

Se viajar em comboio tramway que não vá além da respectiva zona de acção da tarifa, a diferença entre o preço nela estipulado para viagem total e o custo do bilhete de que seja portador, aumentada de 10 %.

Se viajar em comboio tramway ou não tramway que vá além da respectiva zona de acção da tarifa, pagará a sua passagem desde a estação de embarque até aquela em que se apeie, ao preço e condições da tarifa geral, levando-se-lhe em conta o custo do bilhete de que fôr portador.

**Bilhetes de ida e volta** — Os bilhetes de ida e volta previstos na presente tarifa serão válidos para o regresso no proprio dia da venda, exceptuando-se os vendidos na véspera de domingos ou de dias de feriado oficial ou nestes proprios dias, os quais serão válidos para o regresso até o primeiro dia útil, inclusive, que se siga áqueles dias de descanso.

Este prazo de validade pôde ser ampliado por mais um ou dois dias, mediante pagamento, antes do embarque, de uma sobretaxa de 10 % do preço do bilhete por cada dia de ampliação.

Os domingos ou dias de feriado incluidos no prazo normal não prejudicam a faculdade de ampliação de prazo, e se algum dos dias para que se tenha pedido ampliação de prazo fôr domingo ou dia de feriado oficial, ainda o bilhete será válido para regresso no primeiro dia útil que se lhe siga.

Quando se dê o caso de, em harmonia com os horários em vigor, haver comboios tramways que circulem pouco depois da meia noite, isto é desde as 24 até ás 2 horas, entender-se-ha, para o efeito do que se dispõe nesta condição, que esses comboios pertencem ao dia anterior e não áquelle em que, de facto, se efectuem.

**Disposições gerais** — Em tudo que não seja contrario ao que na presente se estipula ficam em vigor os preços e condições da tarifa geral.

A presente anula e substitue as tarifas especiais de grande velocidade, L n.º 1, L n.º 2 e L n.º 3 em vigor desde 1 de Dezembro de 1902, n.º 3 e P 10 em vigor desde 1 de Novembro de 1902 e n.º 11 bis em vigor desde 4 de Julho de 1901, e bem assim os Avisos ao Públíco B 1296, B 1649 e B 2351 respectivamente de 21 de Janeiro de 1904, 8 de Maio de 1908 e 17 de Junho de 1914.

Lisboa, 28 de Maio de 1915.

**O Director Geral da Companhia**

Ferreira de Mesquita

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

## TARIFA ESPECIAL N.º 11 — GRANDE VELOCIDADE

Em vigor desde 1 de Julho de 1915

Bilhetes a preços reduzidos de aplicação local  
NAS ZONAS ABAIXO INDICADAS

- § 1.º — De Lisboa até Carregado para Agolada até Vendas Novas ou vice-versa  
 § 2.º — De Setil até Vendas Novas  
 § 3.º — De Seure, Villa Nova d'Anços e Taveiro a Coimbra para Verride até Figueira da Foz ou vice-versa  
 § 4.º — De Martingança até Figueira da Foz e Alfarelhos  
 § 5.º — De Castello Branco até Covilhã

Preços do § 1.º — (Bilhetes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe)

Procedencias	Destinos	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes		
		1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
ou vice-versa							
Lisboa-Rocio.....	Agolada (ap.) ou Coruche.....						
Lisboa-Rocio e Lisboa-C. dos Soldados .....	Quinta Grande .....						
Lisboa-Rocio, Lisboa-C. dos Soldados, B. de Prata, Olivaes, Sacavem e Povoa.....	S. Torquato (ap.) ou Lavre .....						
Lisboa-Rocio, Lisboa-C. dos Soldados, B. de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa e Alverca	Canha .....	1580	1540	1500	590	570	550
Lisboa-Rocio, Lisboa-C. dos Soldados, B. de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra, Villa Franca e Carregado.....	Vendas Novas.....						

Preços do § 2.º — (Bilhetes de 3.ª classe)

Setil										
505	<b>Morgado</b> (ap.)									
506	505	<b>Muge</b>								
510	508	505	<b>Marinhaes</b>							
523	520	517	513	<b>Agolada</b> (ap.)						
526	524	520	516	505	<b>Coruche</b>					
528	525	523	519	506	505	<b>Quinta Grande</b>				
538	535	532	528	516	512	510	<b>S. Torquato</b> (ap.)			
541	539	536	532	520	516	514	505	<b>Lavre</b>		
547	544	541	537	525	522	520	510	506	<b>Canha</b>	
556	554	551	547	535	531	529	520	516	510	<b>Vendas Novas</b>

## Preços do § 3.º — (Bilhetes de 2.ª e 3.ª classe)

Procedencias	Destinos			
	Verride	Amieira, Lares, Santo Aleixo e Figueira da Foz		
ou vice-versa	2.ª cl.	3.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Soure.....				
Villa Nova d'Anços (ap.) .....				
Taveiro .....	530	520	545	525
Coimbra B .....				
Coimbra .....				

## Preços do § 4.º — (Bilhetes de 3.ª classe)

**Martingança**505 | **Marinha Grande**510 | 510 | **Leiria**520 | 515 | 510 | **Reg. de Pontes** (ap.) (a)520 | 515 | 510 | 510 | **Monte Real**525 | 520 | 515 | 515 | 505 | **Monte Redondo**525 | 525 | 515 | 515 | 510 | 505 | **Guia**530 | 530 | 520 | 520 | 515 | 510 | 505 | **Carriço** (ap.) (a)530 | 530 | 520 | 520 | 515 | 510 | 505 | **Louriçal**535 | 530 | 525 | 525 | 520 | 515 | 510 | 510 | 505 | **Telhada**540 | 535 | 530 | 530 | 520 | 520 | 515 | 515 | 510 | 505 | **Bicanho** (ap.) (a)540 | 535 | 530 | 530 | 520 | 520 | 515 | 515 | 510 | 505 | 505 | **Banhos d'Amieira** (ap.) (a)540 | 535 | 530 | 530 | 520 | 520 | 515 | 515 | 510 | 505 | 505 | 505 | **Amieira**540 | 540 | 530 | 530 | 525 | 520 | 520 | 515 | 510 | 510 | 510 | 505 | 505 | **Lares**545 | 540 | 535 | 535 | 525 | 525 | 520 | 520 | 515 | 510 | 510 | 510 | 505 | 505 | **Santo Aleixo** (ap.)545 | 540 | 535 | 535 | 530 | 525 | 520 | 520 | 515 | 510 | 510 | 510 | 505 | 505 | **Figueira da Foz**545 | 540 | 535 | 535 | 530 | 525 | 520 | 520 | 515 | 510 | 510 | 510 | 510 | 510 | **Verride**550 | 545 | 540 | 540 | 530 | 530 | 525 | 525 | 520 | 520 | 515 | 515 | 515 | 515 | 515 | **Alfarelhos**

(a) Aos passageiros de 3.ª classe que embarcarem neste apeadeiro serão vendidos em transito bilhetes ao preço indicado nesta tabela, desde que se destinem a qualquer das estações ou apeadeiros na mesma designados.

Preços do §. 5.º — (Bilhetes de 3.ª classe)

**Castello Branco**

§10	<b>Alcains</b>											
§15	§05	<b>Lardosa</b>										
§20	§15	§10	<b>Castello Novo</b>									
§25	§15	§10	§05	<b>Alpedrinha</b>								
§25	§20	§15	§10	§05	<b>Valle de Prazeres</b>							
§30	§20	§15	§10	§10	§05	<b>Fatela-Penamacor</b>						
§30	§25	§20	§15	§10	§10	§05	<b>Alcaide</b>					
§35	§25	§20	§15	§15	§10	§10	§05	<b>Fundão</b>				
§45	§35	§30	§25	§20	§20	§15	§15	§10	§05	<b>Alcaria (ap.) (a)</b>		
§45	§35	§30	§25	§20	§20	§15	§15	§10	§10	<b>Tortozendo</b>		
§45	§40	§35	§25	§25	§20	§20	§15	§15	§15	§05	<b>Covilhã</b>	

(a) Aos passageiros de 3.ª classe que embarcarem neste apeadeiro serão vendidos em transito bilhetes ao preço indicado nesta tabela desde que se destinem a qualquer das estações na mesma designada.

## CONDIÇÕES

**Comboios** — Estes bilhetes só são válidos para os comboios de serviço público que, transportando passageiros da classe correspondente, nos respectivos cartazes horários tenham a designação de «omnibus», «mixtos» ou «tramways».

**Meios bilhetes** — Salvo o caso previsto na tabela de preços do § 4.º, não se vendem bilhetes a meio preço desta tarifa.

**Bagagens** — Os portadores de bilhetes desta tarifa não têm direito ao transporte de bagagem registada, sendo-lhes permitido apenas o transporte gratuito de volumes de mão que os regulamentos consintam nas carruagens e que possam ser acomodados debaixo dos bancos ou sobre as rôdes no espaço correspondente ao lugar ocupado pelos passageiros a quem esses volumes pertençam.

Exceptuam-se os bilhetes a que referem os §§ 4.º e 3.º desta tarifa os quais dão direito ao transporte de bagagens registadas com a concessão de 30 quilogramas de peso gratuito por cada bilhete a preço inteiro ou de 15 quilogramas por cada bilhete a meio preço do § 4.º.

**Passageiros sem bilhete** — Os passageiros sem bilhete que lhes dê direito a viajarem no comboio em que forem encontrados, pagarão a sua passagem ao preço e condições da tarifa geral.

**Mudança de classe** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete pagará, em todo o percurso no mesmo indicado, o custo de um bilhete da classe que ocupar, ao preço e condições da tarifa geral, levando-se-lhe em conta o preço do bilhete de que for portador.

**Excesso de percurso** — O passageiro que for além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará a sua passagem desde a estação de embarque até àquela em que se apeie, ao preço e condições da tarifa geral, levando-se-lhe em conta o preço do bilhete apresentado.

**Disposições gerais** — Em tudo que não seja contrário ao que na presente se estipula ficam em vigor os preços e condições da tarifa geral.

A presente anula e substitue as tarifas especiais de grande velocidade n.º 3-bis, de 10 de Setembro de 1898; n.º 3 B. B., de 1 de Julho de 1895; n.º 41, de 14 de Fevereiro de 1891; n.º 48, de 15 Janeiro de 1904 e n.º 49 de 23 de Julho de 1904.

Lisboa, 31 de Maio de 1915.

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

*Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro e Sul e Sueste) e Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e Nacional de Caminhos de Ferro*

## Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL N.º 101 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 1 de Julho de 1915

# VIAGENS DE RECREIO — IDA E VOLTA — EM GRUPOS

## PELOS COMBOIOS ORDINARIOS OU EM COMBOIOS ESPECIAIS

## ARTIGO 1.º

**Grupos de excursionistas que viajem, ida e volta, pelos comboios ordinarios ocupando lugares de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe**

PREÇOS .....	Metade das taxas da tarifa geral correspondentes aos bilhetes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe
MINIMO PARA A FORMAÇÃO DOS GRUPOS. (Vér a observação importante no final da tarifa)	Em 1.ª classe ..... 40 passageiros ou pagando como tal
	Em 2.ª ou 3.ª classe ou grupos compostos de passageiros das diferentes classes ..... Um numero de passageiros que corresponda ao minimo de cobrança exigido para a 1.ª classe
MINIMO DO PERCURSO — IDA E VOLTA ..	30 quilometros para cada Administração ou pagando como tal

## Condições do Artigo 1.º

**1.º** — O director ou chefe de cada grupo excursionista requisitará estes transportes, por escrito e com 48 horas de antecedencia, pelo menos, ao Engenheiro em Chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estação de Santa Apolonia, Lisboa; ao Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Figueira da Foz; ao Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Barreiro; ao Chefe do Movimento dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Porto; ou ao Director da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, Lisboa, segundo a linha a que pertença a estação em que se inicie a viagem. A requisição deverá indicar o numero exacto ou aproximado dos passageiros que constituirão o grupo e, em todo o caso, o minimo garantido de acordo com as estipulações desta tarifa, e designará os comboios pelos quais se pretende efectuar a excursão.

**§ unico.** — As Administrações não serão obrigadas a transportar pelo mesmo comboio mais de 100 passageiros viajando ao abrigo desta tarifa, quer pertençam ou não ao mesmo grupo excursionista, reservando-se além disto a faculdade de recusar em absoluto a venda destes bilhetes e, em especial, para os comboios em que julgue haver inconveniente para o serviço geral.

**2.º** — A viagem de volta terá de iniciar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias contados da meia noite à meia noite quando a distancia entre as estações de origem e as de destino não exceda 100 quilómetros; 4 dias quando a distancia for de 101 a 200 quilómetros; 6 dias de 201 a 300 quilómetros; 8 dias de 301 a 400 quilómetros, 10 dias quando a distancia for superior a 400 quilómetros.

Para a contagem destes prazos excluir-se-ha o dia em que for iniciada a viagem de ida.

**§ unico.** — A pedido do organizador da excursão, feito na respectiva requisição, poderá o prazo de validade dos bilhetes ser aumentado de metade da sua duração normal, mediante pagamento da sobretaxa de 40 % do preço dos bilhetes.

Esta sobretaxa incidirá sempre sobre a quantidade total dos bilhetes requisitados.

**3.º** — O custo do transporte de ida e volta, será pago na estação de partida, 24 horas antes, pelo menos, de sair o comboio pelo qual haja de ser efectuada a viagem de ida, considerando-se sem efeito a requisição se este preceito não fôr observado.

Na ocasião do pagamento receberá o organizador da excursão os bilhetes requisitados, ficando a seu cargo a sua distribuição pelos excursionistas que constituirem o grupo. Os bilhetes levarão indicado o percurso e classe para que são válidos, bem como o dia da partida e o último dia de validade para o regresso.

**§ 1.º** — Quando depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição a viagem não venha a verificar-se por motivo alheio à responsabilidade das Administrações, reverterá a favor da Administração á qual tenha sido requisitado o transporte, 10 % do seu participante no custo total dos bilhetes, a título de indemnização, processando-se reembolso do que restar a favor do requisitante mediante pedido dêste, dirigido por escrito á entidade a quem tiver sido feita a requisição a que se refere a condição 4.º.

**§ 2.º** — Os factos de ser interrompida a viagem ou de não serem utilizados os bilhetes para a volta, não obrigam as Administrações a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

Neste caso, seguidos os trâmites indicados no § antecedente, será reembolsado o custo total da viagem se a interrupção se dêr á ida, e metade desse custo se a interrupção se dêr á volta.

**4.º** — A não se dar a circunstância prevista mais adiante, no n.º 6 das condições gerais, os passageiros devem, tanto á ida como á volta, viajar sempre em grupo pelo mesmo comboio e nas carroagens ou compartimentos que, no seu percurso, cada uma das Administrações interessadas lhes destinar, considerando-se nulos e sem valor algum os bilhetes que se apresentem fóra destas condições.

**§ unico.** — Quando ás circunstâncias lho permitirem, as Administrações concederão aos grupos de passageiros que viajarem ao abrigo da presente tarifa, e segundo a constituição de cada grupo, carroagens ou compartimentos reservados.

**5.º** — Os bilhetes valem tão sómente para os comboios e trajectos nêles indicados. É permitido, no entanto, aos excursionistas que assim o prefiram, embarcar á ida em qualquer das estações intermedias do percurso, no mesmo comboio em que siga o grupo procedente da estação de origem da excursão, e nas mesmas estações desembarcarem no regresso.

O preço dos bilhetes para estes excursionistas não sofrerá por este motivo dedução alguma; isto é, será cobrado como se os seus portadores embarcassem na estação de origem da excursão; entendendo-se que em tal caso eles desistem da parte do percurso não efectuado sem ficarem com o direito de, por esse facto, reclamarem qualquer indemnização ás Administrações.

**§ unico.** — É expressamente proibido o desembarque de passageiros á ida em estações anteriores á de destino e o embarque á volta em estação diferente daquela aonde se realizar a excursão, salvo os casos previstos na condição seguinte.

**6.º** — É permitido a todo o grupo a paragem em qualquer estação intermedia do percurso da excursão, mediante pagamento, por cada estação de paragem e por cada um dos bilhetes a fornecer, de uma sobretaxa de 10 % sobre o participante da Administração a que pertença a estação de paragem, podendo todo o grupo retomar o comboio nessa mesma estação de paragem ou em qualquer outra situada além daquela, no sentido da marcha e que previamente terá sido mencionada na respectiva requisição, sem que este abandono de percurso seja contudo levado em conta no preço a cobrar por cada bilhete.

Quando a estação de paragem fôr uma estação de transmissão comum a duas Administrações, a sobretaxa a cobrar será de 5 % sobre o participante das duas administrações confinantes, em cada bilhete a fornecer. Em caso algum as paragens nas estações intermedias poderão dar logar a qualquer aumento do prazo de validade; e as correspondentes sobretaxas serão englobadas no preço a cobrar pelos bilhetes a fornecer.

**§ unico.** — Como exceção ao que acima se preceitua, permitir-se-ha aos grupos que pretendam visitar Alcobaça, Batalha e Tomar, terminar a viagem de ida em Leiria ou Válega e começar a de regresso em Paialvo ou Chão de Maçãs ou reciprocamente, pagando os seus bilhetes pelos preços correspondentes, por esta tarifa, á soma das distâncias rialmente percorridas em caminho de ferro e tendo em vista que a estação terminus da viagem de ida será considerada como estação de paragem para os efeitos da sobretaxa de 10 % acima estipulada para as paragens em estações intermedias.

Da mesma forma se procederá com os grupos que pretendam fazer a travessia da Serra da Estrela, os quais poderão terminar a viagem de ida em qualquer das estações de Gouveia até Villa Franca das Naves e começar a de regresso em qualquer estação desde Guarda até Covilhã, (todas incluídas) ou inversamente, cobrando-se neste caso, como sobretaxa de paragem, a importância de 5 % sobre o participante das Companhias da Beira Alta e dos Caminhos de ferro Portugueses em todos os bilhetes a fornecer, como se se tratasse de paragem numa estação de transmissão.

**7.º** — Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

**8.º** — Não é permitida a mudança de classe nem o seguimento além do ponto de destino da excursão, indicado nos bilhetes. Considerar-se-ha portanto sem bilhete o passageiro que ocupar logar de luxo ou de classe diferente da do bilhete de que fôr portador ou o que fôr além da estação de destino indicada no bilhete.

## ARTIGO 2.º

## COMBOIOS ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

## Preços por passageiro e quilómetro

1.ª classe \$00,9 — 2.ª classe \$00,6 — 3.ª classe \$00,4

com o minimo, por viagem de ida e volta, de: \$32 em 1.ª classe, \$24 em 2.ª classe e \$18 em 3.ª classe para cada Administração

Taxa minima em cada Administração por comboio e por quilómetro a percorrer tanto á ida como á volta. . . . . 1\$50

Mínimo de cobrança por comboio e Administração . . . . . 50\$00

**Percorso de máquinas.** — Se na estação de origem do comboio ou na de transmissão duma a outra Administração não houver depósito de locomotivas, cobrar-se-á, além dos preços ou do minimo acima indicados, a taxa de \$20 por cada quilómetro que as locomotivas tiverem de percorrer para irem do depósito mais próximo, que disponha de máquinas de tipo apropriado, até a estação de origem do comboio ou de transmissão e regressarem destas aos respectivos depósitos.

O minimo de cobrança será de 10\$00 em cada Administração, pela ida e volta da máquina.

## Condições do Artigo 2.º

**1.º** — A requisição destes comboios, que podem ser formados com carruagens de mais de uma classe, deverá ser feita por escrito á Administração em que deve ter origem o comboio pedido, e com a antecedencia de 6 dias, pelo menos, em carta dirigida á respectiva entidade a que se refere a condição 1.º do artigo 1.º Nessa requisição indicar-se-ão as estações de origem e de destino do comboio, a quantidade de passageiros que deverá viajar em cada classe e o tempo de demora na estação de destino, isto além de quaisquer outras informações que os requisitantes julguem convenientes.

**2.º** — As Administrações reservam-se a faculdade de não satisfazer, quando o julguem conveniente, as requisições destes comboios.

**3.º** — O requisitante deverá efectuar na estação de partida, pelo menos 48 horas antes da viagem, o pagamento total do preço do comboio, estabelecido pelo minimo de passageiros para que fôr ajustado.

§ 1.º — Até realização deste pagamento subsiste, para as Administrações, o direito de não satisfazerem a requisição.

§ 2.º — As Administrações só farão entrega dos competentes bilhetes ao requisitante, 24 horas depois deste haver depositado na estação de partida 10 % da importancia do preço do comboio e contra pagamento da diferença entre o custo total do comboio e a importancia previamente depositada.

Os bilhetes levarão indicado o percurso e classe para que são válidos bem como o dia da partida quer da viagem de ida quer da de regresso.

§ 3.º — Posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição e até 2 horas antes da partida do comboio, poderá pelo requisitante ser pedido na estação onde éste tiver origem, qualquer suplemento de bilhetes. As Administrações satisfarão o pedido, contra pagamento da importancia correspondente á aplicação da presente tarifa, sempre que o serviço lho permita.

**4.º** — As requisições destes comboios especiais serão consideradas sem efeito quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.º) não fôr realizado com a antecedencia e pela forma nela estabelecida.

§ 1.º — Se depois de efectuado o depósito de que trata o § 2.º da condição 3.º, ou se, depois de pago o custo do comboio este se não realizar por motivo estranho á responsabilidade das Administrações, reverterá a favor destas a importancia daquele depósito ou 10 % do custo total do comboio, processando-se, neste caso, reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido deste, dirigido, por escrito, á entidade a quem tiver sido feita a requisição de que trata a condição 4.º

§ 2.º — Se por culpa ou responsabilidade das Administrações, devidamente comprovada, fôr suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada, será reembolsado ao requisitante, cumpridos os trâmites estipulados no § antecedente, o custo total do comboio, se a interrupção da viagem tiver lugar á ida, ou metade dessa importancia se a interrupção se der na viagem de regresso.

Em caso algum poderão as Administrações ser obrigadas ao pagamento de qualquer indemnização.

**5.º** — Os bilhetes para comboios especiais são nulos e sem valor para quaisquer outros, excepto quando se der a circunstancia prevista no n.º 6 das condições gerais.

**6.º** — Os passageiros tem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em am-

bos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. E-lhes proibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes dêle chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem. E' no entanto permitido a todo o grupo deter-se em qualquer estação do percurso, mediante o pagamento de 50\$00 por paragem e fracção indivisível de 12 horas de demora. Exceptuam-se do pagamento d'esta sobretaxa as paragens até 40 minutos pedidas pelos interessados para embarque de passageiros à ida ou desembarque à volta ou para refeições nas estações onde haja restaurante.

§ 1.º — O pedido de paragem do grupo em qualquer estação intermedia deverá ser feito na requisição a que se refere a condição 1.º do artigo 2.º desta tarifa. O tempo de demora na estação em que o grupo se detinha não será contado para o computo do prazo de 24 horas dentro do qual deve ter lugar o regresso da estação de destino do comboio como estabelece a condição seguinte.

§ 2.º — O total das sobretaxas cobradas *por cada paragem* será repartido, entre as Administrações interessadas, da seguinte forma:

Se a paragem tiver lugar numa estação de transmissão, as respectivas sobretaxas serão rateadas entre todas as Administrações interessadas na excursão, proporcionalmente à sua participação no produto total dos bilhetes vendidos.

Se a estação de paragem não for estação de transmissão, do total das sobretaxas cobradas por essa paragem pertencem 25\$00 à Administração em cujas linhas ficar situada a respectiva estação de paragem, restando-se o remanescente entre *todas* as Administrações interessadas na excursão, na proporção dos seus participes no produto total dos bilhetes vendidos.

7.º — A viagem de volta deve começar dentro do prazo de 24 horas, contado da hora de chegada à estação de destino.

§ unico. — Poder-se-ha exceder este prazo em mais um, até cinco períodos de 24 horas, a troco do pagamento da sobretaxa de 50\$00 por cada fracção indivisível de 24 horas de aumento. Esta sobretaxa deve ser paga no acto da aquisição dos bilhetes.

Se o adiamento da volta, dentro dos limites marcados neste §, for requisitado depois de haver sido ajustada ou organizada a viagem, é elevada a 60\$00 a sobretaxa por cada nova fracção indivisível de 24 horas de demora, além das que primitivamente tiverem sido ajustadas, reservando-se entretanto as Administrações o direito de recusá-lo e a plena liberdade de alterar em tal caso o horário e marcha do comboio de volta como julgarem conveniente para o serviço geral.

Em qualquer dos casos, o total destas sobretaxas será repartido entre todas as Administrações interessadas na excursão, na proporção dos respectivos participes no produto total dos bilhetes vendidos.

8.º — Aos passageiros viajando ao abrigo d'este artigo é facultado o fazerem a viagem sem trasbordo nas estações de transmissão de uma para outra Administração de linha da mesma bitola, mediante o pagamento de 370 por veículo que passe de uma a outra Administração e por fracção indivisível de 24 horas, a contar da hora de chegada ás referidas estações de transmissão. Esta sobretaxa será paga na ocasião da entrega dos bilhetes ao requisitante do comboio.

9.º — Não se regista bagagem nem quaisquer outros transportes para estes comboios especiais.

Os objectos de uso próprio dos passageiros, tais como: malas de mão, cestos, caixas, latas, sacos, barris, etc., com comida ou bebidas para consumo imediato dos excursionistas, velocípedes, motocicletas, pequenos petrechos de caça ou de pesca, aparelhos fotográficos ou para observações, instrumentos musicais portáteis e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para as Administrações, no forgão; quando neste houver espaço disponível sem prejuízo do necessário para o serviço do comboio.

Os objectos a transportar nestas condições deverão ser colocados no forgão pelos próprios passageiros à partida e por eles também serão retirados do forgão à chegada.

A cargo dos excursionistas ficará também a mudança desses objectos de um forgão para outro nas estações de transmissão, quando o material não siga até ao terminus da excursão.

10.º — As Administrações reservam-se o direito da escolha do material com que hão de ser formados estes comboios. Unicamente se comprometem a compô-los com um numero certo e determinado de lugares de qualquer das três classes, tipo comum, em harmonia com o ajuste que for feito com o requisitante.

11.º — Estes comboios não poderão ser ornamentados nem levar nenhum distintivo ou sinal particular.

## Condições gerais

1.º — As taxas da presente tarifa serão aplicadas, em cada Administração, á soma das respectivas distâncias de aplicação, tendo-se em conta uma só vez para cada Administração o mínimo de cobrança.

2.º — Aos grupos de passageiros viajando ao abrigo desta tarifa em comboios ordinários ou especiais e que se destinem a estações acessíveis por duas vias diferentes, é facultado o efectuarem a viagem de *ida* por um lado e a de *volta* por outro, pagando porém a taxa correspondente ao percurso rialmente efectuado.

**3.º** — Quando os passageiros, viajando ao abrigo desta tarifa em grupos (artigo 1.º), ténham de seguir a via Lisboa-Barreiro, será computado em 10 quilómetros o percurso fluvial de Lisboa a Barreiro ou vice-versa.

Quando os passageiros ténham de seguir a mesma via, viajando porém, em comboios especiais (artigo 2.º) cobrar-se-ha, pelo percurso fluvial, por aluguer de cada barco a vapor, estabelecendo correspondencia entre esses comboios, a importancia de 45\$00 por cada viagem de ida ou de volta, tendo em vista que é de 400 lugares a lotação maxima de cada vapor.

**4.º** — Não se concedem meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

**5.º** — Os impostos de sêlo e de assistencia não estão incluidos nos preços nem nos mínimos de cobrança da presente tarifa. Serão, portanto, cobrados á parte.

**6.º** — A pedido dos requisitantes poderão as Administrações anuir a que, dentro do prazo de validade dos bilhetes, a viagem de regresso, tanto nas excursões em grupo pelos comboios ordinarios (artigo 1.º) como nas excursões em comboios especiais (artigo 2.º), se efectue isoladamente pelos comboios ordinarios. Neste caso, porém, será aumentado de 10 % do preço estabelecido por esta tarifa o custo de todos os bilhetes a fornecer ao promotor da excursão e estes levarão a indicação de serem válidos para «Regresso isoladamente», entendendo-se que, se se tratar de excursão ao abrigo do artigo 2.º desta tarifa, o requisitante desiste da realização do comboio especial de regresso.

**7.º** — No que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral de cada Administração.

## Observação importante

Quando se trate de excursões promovidas por *Sociedades legalmente organizadas*, em que só tomem parte os respectivos socios, munidos dos competentes bilhetes de identidade, é reduzido a 50 % o minimo de passageiros exigido para a constituição de cada grupo a transportar ao abrigo do artigo 1.º desta tarifa.

Tratando-se de excursões promovidas por *Sociedades legalmente constituídas* que tenham por fim o desenvolvimento do turismo, ou por *Sociedades desportivas legalmente estabelecidas*, é reduzido a 25 % o minimo de passageiros exigido no artigo 1.º da presente tarifa para a constituição de cada grupo, devendo neste caso as respectivas requisições vir acompanhadas de uma lista nominal, em duplicado, dos individuos que constituirem cada grupo.

As Sociedades que pretendam beneficiar desta concessão deverão comprovar a sua existencia legal enviando ás Administrações interessadas nesta tarifa um exemplar dos seus estatutos, devidamente aprovados, que ficará em poder das mesmas Administrações.

Nestes casos, as requisições a que se refere a condição 4.º do artigo 1.º desta tarifa devem ser feitas em papel timbrado, indicando a razão social e sede da Sociedade que organiza a excursão, e assinadas pelo respectivo Director ou Secretario, com a declaração expressa, de que o signatário da requisição assume inteira responsabilidade de todos os excursionistas serem socios da respectiva agremiação e estarem portanto em condições de beneficiarem desta concessão (redução do minimo de passageiros exigido pela tarifa para os casos gerais).

Esta tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial n.º 101 de grande velocidade, em vigor desde 1 de Junho de 1942.

Lisboa, 28 de Maio de 1945.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

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

## Aviso ao Público

### TARIFA DE OPERAÇÕES ADUANEIRAS

Devendo começar a vigorar no dia 15 de Junho de 1915 a nova tarifa de operações aduaneiras na fronteira espanhola de Valencia d'Alcantara, publicada pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha para os despachos de importação e exportação de todas as classes de mercadorias e gado, em grande e pequena velocidade, que entrem ou saiam pela mesma fronteira, **fica anulada** desde a mesma data, **na parte relativa a Valencia d'Alcantara**, a tarifa de operações aduaneiras nas fronteiras de Marvão e Valencia d'Alcantara combinada com a referida Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal e em vigor desde 10 de Fevereiro de 1902.

Em tudo que não seja contrario ao que dispõe o presente Aviso, fica em vigor a referida tarifa de operações aduaneiras e bem assim a doutrina do Aviso ao Público B. 2441 de 29 de Dezembro de 1914.

Lisboa, 12 de Junho de 1915.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia  
A. Santos Viegas

B. 2.501