

Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 28.º ANNO

Conteúdo da PARTE OFICIAL do Ministério 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 661

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e Raul Esteves, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exército

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

LISBOA, 1 de Julho de 1915

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao Públido: 2.ª modificação á tarifa especial interna n.º 1 (G. V.) — Aviso ao públido: 6.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 3 (P. V.).

Minho e Douro — Tarifa especial P. n.º 12 (G. V.) — Aviso ao públido. Sobretaxas por motivo da guerra.

Companhia Portugueza — Aviso ao Públido: Mercadorias e animaes «para o estrangeiro. — Aviso ao públido: tarifa especial temporaria n.º 7 bis (G. V.).

SUMMARIO

Ainda a questão das tarifas em Hespanha, por J. Fernando de Souza.....	193
A industria dominante da actualidade, por R. Esteves.....	195
Parte oficial. Ministério do Fomento—Secretaria Geral.....	197
Exposição Panamá-Pacífico.....	197
Os combolos para Cintra.....	197
Novo telephone.....	199
Viagens e transportes.....	200
Conflictos ferroviários.....	201
Assembleia Geral da Companhia Portugueza.....	201
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Relatório).....	202
Companhia da Beira Alta — Relatório (Continuação).....	202
Linhos Portuguezas — Companhia Portugueza — Penafiel à Lixa — Linha eléctrica entre Botica da Maia e Ermezinete.....	203
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	203
Boletim comercial e financeiro.....	204
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	205
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.....	205
Linhos estrangeiros — Brasil.....	206
A Geologia e a guerra.....	206
Arrematações.....	207
Horário dos combolos.....	208

Ainda a questão das tarifas em Hespanha

Na *Gazeta* de 16 de abril ultimo procurei dar ideia do estranho movimento de opinião, que em Hespanha se procurou recentemente suscitar com o fim de obrigar as companhias de caminhos de ferro a baixar as tarifas e a reduzir os preços de transporte, exactamente quando a guerra originava pesados encargos da exploração, que cerceavam consideravelmente os seus modestos lucros.

Mereceu esse artigo, por isso que se orientara por um criterio de justiça e imparcialidade, as honras de larga transcrição na *Gaceta de los Caminos de Hierro*, conceituada publicação madrilena da especialidade, e uma referencia amavel que muito nos penhorou e que agradecemos.

A importancia do assumpto, que interessa a quantos na Peninsula se ocupam de questões ferroviarias, incita nos a registar algumas publicações recentes em que elle foi versado e que ministram esclarecimentos de valor.

A succinta, mas eloquente nota, que as Companhias haviam apresentado, com o calculo da insignificante quota-partes que nos preços dos principaes generos consumidiss em Madrid representa o transporte em caminho de ferro, bastava para lançar por terra a artifiosa argumentação

do Sr. La Cierva e dos representantes do commercio, que exigiam o abaixamento de tarifas, quando estes levantavam os preços de venda, talvez por de antemão calcularem que para o commercio e não para o consumidor seriam todas as vantagens da reducção. Julgaram todavia as Companhias do Norte e de M.-Z.-A., concessionarias das mais vastas e importantes redes hespanholas, que deviam refutar, allegação por allegação, os argumentos de La Cierva, o que fizeram n'um bem redigido opusculo de 140 páginas, que tenho presente, intitulado *Observaciones sugeridas por los discursos pronunciados en el Círculo de la Union Mercantil por D. Juan de La Cierva*, e de que farei resenha succinta.

Tambem não deve passar sem referencia outra brochura devida a D. J. Ceballos Teresi, director de *El Financiero hispano-americano*, sob o titulo de *Parasitismo intermediario—Transportes por ferrocarril y subsistencias en Madrid*.

O primeiro trabalho constitue a legitima defesa das Companhias, ponderadamente redigida, na qual se reduzem ao seu justo valor os paralogismos economicos do illustre homem publico, que tão mal usou do seu talento.

O segundo é um verdadeiro retorno offensivo contra os honrados mercantes, prompts sempre para arrancar a pelle ao consumidor, mas cheios de ardor em apontarem imaginario remedio ao mal, por elles causado, de encarecimento das subsistencias nos sacrificios exigidos a quem menos os pôde e deve fazer. A vivacidade, por vezes mordaz, da argumentação e sobretudo o valor incontestavel das cifras que a abonam, ferem fundo os adversarios, não se vendo bem que resposta possam estes oppôr-lhes.

Analysemos, pois, sucessivamente esses dois valiosos trabalhos.

Em nome do *salus populi, suprema lex*, que, na angustiosa crise originada pela guerra, demanda o barateamento das subsistencias, procurou La Cierva o remedio para tão grave mal na reducção das tarifas. Começa a brochura das Companhias por observar, que, representando os seus dividendos cerca de 9 0% do rendimento bruto da rede, bastaria uma reducção media das tarifas, alias insignificante, para anular a remuneração legitima de importantes capitais, inutilmente sacrificados á salvação publica. Mais valera então o resgate geral das linhas, aventura que ninguem se atreve a aconselhar ao Estado.

Não esquece a brochura o contraste entre tal exigencia e o que se passa na Suissa, cuja rede federal abrange 4.736 kilometros, com tarifas de passageiros eguaes ás do N. e de M.-Z.-A. e as de mercadorias superiores em 36 % ás de aquellas (9,39 na Suissa, 6,95 no N., 6,815 em M.-Z.-A.).

Pois lá se aumentaram os preços de bilhetes de assinatura de ida e volta aos passageiros. Na Alemanha subiu o imposto sobre os transportes. Na Austria, na Belgica, na Dinamarca, na Hungria, na Inglaterra, na Italia, na Russia, nos Estados Unidos, teem-se levantado os preços das tarifas, n'estes ultimos annos.

Na Suissa em especial procurou-se, n'estes últimos tempos, não só reduzir as despesas por todas as formas, impondo sacrificios ao pessoal e creando-lhes as vantagens normaes, como ainda elevar as receitas pelo augmento de 20 010 nos bilhetes de ida e volta de 1.^a e 2.^a classes e 25 010 nos de 3.^a.

A Italia, apenas rebentou a guerra, elevou as suas tarifas. A França auctorizou as Companhias, sujeitas na rede nova ao regimen da garantia de juro, a imputar á conta do primeiro estabelecimento as despesas extraordinarias originadas pela guerra.

A Inglaterra garante ás Companhias a diferença de receitas entre os rendimentos de 1914 e 1913 no periodo afectado pela guerra.

Em Portugal entrou-se no caminho da elevação das tarifas.

A enumeração d'estes factos mostra bem como por toda a parte se procura manter a situação financeira dos caminhos de ferro, que tanto interessa á economia nacional, em vez de lhes pedir inconsideradamente sacrificios injustificaveis.

N'uma rapida resenha historica mostram em seguida as Companhias a inexactidão dos assertos de La Cierva, acerca dos estudos e projectos de lei successivamente elaborados para as auxiliar, modificando o regimen tarifario, chegando-se a promulgar em 1896 uma lei, que se limitava a prorrogar as concessões até 1980 em troca de um emprestimo de 1.000 milhões de pesetas, assegurado por elles e que ficou de nenhum efecto. Por essa occasião tinham as Companhias proposto as formulas de unificação das tarifas legaes.

Apesar de não ter sido posta em vigor lei alguma que as ajudasse a sahir da difícil situação em que se encontravam, as Companhias, logo que as circumstancias oaconselharam, poseram em vigor tarifas especiaes, sem as compensações que no projecto de lei de 1896 eram previstas em troca.

A analyse das receitas, despesas, encargos financeiros, amortizações de material e lucros líquidos das duas grandes companhias em 1908 e 1913, mostram bem quão injustos são os que pretendem, como La Cierva, impôr-lhes reducções de tarifas, quando todas os preços aumentam. Eis essa cifra, em milhões de pesetas.

	NORTE		M.-Z.-A.	
	1908	1913	1908	1913
Rendimento bruto.....	130,4	155,0	114,1	135,9
Despesas de exploração.....	57,9	78,2	50,9	64,4
Rendimento liquido.....	72,5	76,8	63,2	71,5
Encargos.....	56,9	54,1	48,1	48,4
Amortização de material.....	5,6	9,3	3,0	9,4
Lucros.....	9,9	13,4	12,2	13,8

Os dividendos ultimamente distribuidos não chegaram a exceder 5 010 do capital. A percentagem elevada das obrigações, imposta pelas circumstancias financeiras e sem a qual se não obteriam os capitais precisos, é, ainda assim, inferior á das linhas francesas, em que essa percentagem varia entre 91 e 95 010 do capital total, enquanto o Norte tem 77 010 e M.-Z.-A. 71 010.

A analyse dos juros de obrigações, que varia de 4,5 a 5 010 do custo kilometrico das linhas, que é de 334.000 pesetas no Norte e 310.000 em M.-Z.-A., mostra que não ha n'elles exagero. Quanto aos erros de directriz committidos no inicio da construcção da rede, não são responsaveis as Companhias, que tambem não teem culpa das imperfeições da legislação, que rege a materia, nem da necessidade de recorrer ao capital estrangeiro, sem o qual se não teria dotado a Hespanha com o importante factor de progresso economico representado pelos seus caminhos de ferro, se bem que os recursos ultimamente empregados no melhoramento das installações e do serviço foram subministrados pelo mercado financeiro nacional.

Com estranha leviandade discorreu o Sr. La Cierva so-

bre assumpto de tanta ponderação. Sirva d'exemplo a sua censura ao subsidio de 100.000 pesetas, dado pela Administração dos Correios de Hespanha á Companhia dos Wagons-lits, para transportar no Sud-express o correio portuguez (*sic*), quando afinal se trata do transito da correspondencia entre a Europa e a America e Africa, de cuja receita pertence á Hespanha uma quota-parte, liquidada pelo escriptorio internacional de Berne e que se encontra com aquelle subsidio. O mesmo succede com a historia verdadeira das negociações para o estabelecimento dos serviços d'encommendas postaes, que para não alongar demasiado esta resenha omittirei. Tão fundadas são as accusações sobre esse capitulo feitas ás Companhias, como as suspeções levantadas ácerca da não attribuição do seu material circulante moderno e aperfeiçoado ás linhas reversiveis para o Estado.

Na sequencia da refutação do libello de La Cierva chega a vez, no folheto publicado em sua defesa pelas Companhias, á questão propriamente dita das tarifas, que um simples confronto de cifras em nota anterior esclarecerá já cabalmente.

E' inadmissivel, por exemplo, que se argumente com a existencia de preços mais altos para itinerarios mais curtos em confronto com outros sujeitos á concorrencia maritima. Quem tenha estudado o assumpto sabe que o limite da tarifa é determinado pela diferença de preços das mercadorias entre o ponto de expedição e o de destino, o que se chama a utilidade economica do transporte e não é função da distancia. A taxa cobrada abrange duas partes: uma correspondente á despesa de transporte, e outra á portagem, destinada á remuneração do capital e que varia com o valor economico do mesmo transporte.

Não admira pois que seja mais caro, por exemplo, um transporte de Valencia para Madrid, do que o da mesma cidade para Huelva ou Sevilha com maior percurso, sujeito á concorrencia da cabotagem. O que nenhum dos dois pôde legitimamente exceder é a tarifa legal. O segundo principio, em que as Companhias insistem com razão, é que sendo as tarifas de caminhos de ferro elemento secundario do preço das subsistencias, as reducções exigidas só beneficiariam o intermediario, sem vantagem para o consumidor, conforme sobejamente demonstraram com cifras irrecusaveis.

Chega depois a vez da critica ao magico elixir da unificação das tarifas, cá e lá aventado inconsideradamente como remedio seguro. Os paladinos da unificação não distinguem as tres especies de tarifas, que nas linhas ferraes vigoram: *tarifas legaes*, que representam limites maximos dos preços de transporte impostos pelo caderno de encargos da concessão; *tarifas geraes*, que podem ser eguaes ou inferiores áquellas, uniformes nas condições de applicação e prazos de transportes, repartindo na sua classificação as mercadorias por pequeno numero de series, applicando-se indistinctamente em quaesquer direcções e percursos, e podendo estes ser eguaes ou inferiores nas taxas ás tarifas legaes; *tarifas especiaes*, cujos preços, applicaveis só a determinadas mercadorias e percursos, são inferiores ás das tarifas geraes, sendo em compensação modificadas as condições e prazos de transporte em beneficio das Companhias, para facilitar a exploração das linhas. Carregamentos por vagão completo, carga e descarga pelos interessados, alargamento de prazo, restrição das responsabilidades e outras clausulas congeneres são pelo publico acceptas em troca da reducção concedida.

As tarifas especiaes são pois determinadas pelas condições economicas de cada região e de cada especie de mercadoria. São portanto numerosas e variadas na sua contextura, e teem de se subordinar ás circumstancias do logar e occasião, são por essencia multiplas e diversificadas, refractarias portanto a qualquer unificação arbitaria e violenta, que a natureza das coisas torna impossivel.

E' possivel unificar tarifas legaes e tarifas geraes. Cor-

vem até, para beneficio do publico e facil desempenho do serviço pelo pessoal das linhas, a mais completa unificação das suas condições.

Quanto ás tarifas especiaes, que regem o grosso dos transportes e teem de se adaptar á infinita complexidade das condições economicas do tráfego, não ha utopia mais ignara e nociva, que a da exigencia da sua unificação.

E' para desejar que pela adopção de formulas medias se reduza quanto possível o seu numero e se facilite a sua intelligencia, o que esquecem por vezes os seus autores, pondo a tractos de polé, com as suas subtilezas obscuras e byzantinismo de redacção, os pobres empregados, que teem de as applicar sob a terrivel espada de Damocles dos avisos de rectificação.

Uma coisa é, porém, a clareza, o methodo e a sobriedade na diversificação necessaria das formulas commerciaes de transporte, outra o absurdo leito de Procusto da unificação chimerica, que pôde servir, quando muito, de thema a faceis declamações, de antemão condenados á esterilidade.

E' La Cierva por demais ilustrado para insistir por alvitres, que bem sabe serem inapplicaveis. As exigencias oratorias forçam-no pois a socorrer-se de outro thema: *a nacionalização dos caminhos de ferro*, feita a qual, o Estado pôde estabelecer livremente as tarifas que o interesse publico exige. Não escapa á sua sagacidade a impossibilidade da tarefa que ao pobre Estado pretende impôr, e confessá «que a Administração hespanhola não está preparada para administrar esses serviços». Alvitra pois o resgate e a exploração por entidades que abram o caminho á administração directa.

Seja como fôr, pergunta-se: onde irá o Estado, ou essa entidade, buscar o rendimento preciso para o juro e amortização do capital immobilizado nas linhas e seu material. Se reduz as tarifas inconsideradamente, e reduções inconsideradas são as que descem abaixo do limite que não impede os transportes, tem que pedir ao imposto o que o tráfego não paga directamente, o que nos parece desfeita-sa forma de tributação.

Não só militam contra essa solução os inconvenientes da administração pelo Estado, onde não haja a necessaria capacidade e preparação para a realizar, como ainda a injustiça da solução, pois as companhias hespanholas, mesmo as mais prosperas, escassa remuneração teem logrado obter para o seu capital-acções. A media do dividendo do Norte e de M. Z. A. tem sido pouco superior a 2% e só nos annos de 1910 a 1914 oscillou entre 4 e 5%. A cotação das suas acções está em harmonia com o seu modesto dividendo, devendo-se notar que mais de metade do capital está hoje nacionalizado e distribuido por muitos milhares de possuidores. Porque se concitam pois as paixões contra oligarchias capitalistas estrangeiras, que atropelam o desenvolvimento economico do paiz, como se a lei dos caminhos de ferro de 1855 não assegurasse formaes garantias aos capitais estrangeiros empregados nas linhas hespanholas?

O quinhão do leão nos proventos da exploração dos caminhos de ferro teem cabido em Hespanha ao Estado. Deu este, ás linhas das redes do Norte e M.Z.A., subvenções, que sommam 556 milhões de pesetas. Recebeu em compensação, de 1880 a 1913, 210,5 milhões d'impostos pagos pelas Companhias, 419,3 de impostos por elles arrecadados por conta do Estado e realizou economias de transportes postaes e outros na importancia de 336, o que somma tudo 966 milhões.

No ultimo anno do periodo considerado, em 1913, couberam assim ao Estado cerca de 50 milhões, ou 10% do total dos subsídios. E é ás Companhias que se vem pedir sacrifícios, de antemão condenados á inutilidade em favor dos consumidores e que beneficiam exclusivamente os intermediarios que os exploram.

Termina o folheto, que venho analysando, com uma

serie de judiciosas conclusões, que convém tornar conhecidas em resumo:

1.º — As concessões de caminhos de ferro constituem contractos bilateraes entre o Estado e as companhias, devendo ser respeitadas na letra e no espirito pelas duas partes contractantes.

2.º — As Companhias, affectadas como nenhum outro organismo industrial pela guerra, foram as unicas que não aumentaram os seus preços.

3.º — As Companhias, tendo direito de aplicar as tarifas legaes, só por exceção as não substituem por tarifas muito mais reduzidas, não podendo porém abdicar do direito de aplicar aquellas.

4.º — A unificação das tarifas legaes e geraes, a que as Companhias se não oppõem, não pôde abranger as tarifas especiaes, ás quaes se deve, na sua necessaria variedade o desenvolvimento do tráfego.

5.º — A sciencia economica e a experientia mostram a minguada influencia que os preços de transporte por caminho de ferro exercem nos dos objectos de consumo vendidos a retalho, que não seriam afectados pela redução, mesmo ruinosa, das tarifas.

6.º — Os preços medios das tarifas, álem de ocorrer, ás despesas d'exploração, devem ter por objectivo a renumeração do capital obrigações e acções.

7.º — As reduções inconsideradas de tarifas affectam o credito das Companhias e impossibilitam a realização dos melhoramentos necessarios.

8.º — O confronto das tarifas do Norte e M.Z.A. com as de outros paizes é favorável áquellas.

9.º — A desejavel nacionalização do capital ferroviario é estorvada por uma politica de hostilidade para com as Companhias.

10.º — O Estado é largamente compensado dos subsídios dados ás empresas ferroviarias.

11.º — Demonstrada a nacionalização em largas proporções do capital das duas companhias e a sua repartição por numerosos prestamistas, torna-se evidente a conveniencia e necessidade de conceder ás respectivas empresas, senão a protecção que merecem, ao menos a justiça a que teem jus.

No artigo seguinte analysaremos o interessante folheto de D. Ceballos Teresi sobre o *Parasitismo intermediario*.

J. Fernando de Souza

A industria dominante da actualidade

A guerra colossal que se está desenrolando por quasi toda a Europa, e que constitue decerto o prelio mais gigantesco de que reza a historia da humanidade, veiu influir muito directamente na marcha industrial do mundo inteiro, e trouxe tambem n'este ponto de vista, exigencias tão avassalladoras que transformaram profundamente a feição normal dos principaes estabelecimentos fabris.

Depois de ter arrastado para o torvelinho da lucta a populaçao valida de quasi todas as nações europeias, depois de ter cobiçado quasi todos os meios de subsistencia do velho continente, a grande guerra vem agora, n'uma singular mobilização da actividade humana, lançar o seu arresto á industria de todo o mundo, para que o seu trabalho seja quasi exclusivamente consagrado á produçao do material de guerra.

Guerra de munições já alguém chamou á actual guerra, e com sobejá razão, porque, pelas informações colhidas dos diversos belligerantes, a principal e a primeira das necessidades, que poderosamente se fez sentir no decurso das operações, foi a de munições para os engenhos de guerra. Já nas guerras mais recentes, como a guerra russo-japo-

neza e a dos Balkans, se tinha reconhecido que o consumo de munições para uma luta da actualidade devia ser formidável, e os fornecimentos necessários para alimentar um grande exército n'uma campanha de alguns meses deveriam representar uma fabulosa quantidade de material de guerra a produzir. Ora na actual guerra, não ha um, mas sim muitos exércitos, e tão grandes elles são que é por milhões que o seu efectivo total é avaliado. Estes milhões de homens exigem, por cada dia de combate, muito mais milhões de cartuchos, e pôde por aqui avaliar-se vagamente o que será necessário produzir em material de guerra, e de que somma de recursos industriaes é preciso lançar mão para fazer face a essa produção.

Mas, além das munições de guerra, as exigências dos exércitos belligerantes incidem também no material de toda a especie que é necessário adquirir constantemente, para substituir o que se inutiliza ou o que é tomado pelo inimigo. As armas de fogo representam, neste caso, o material mais importante a adquirir e também aquelle cujo fabrico mais difficilmente se improviza nas industrias que a elle se não destinavam.

Ora, o facto é que só uma muito cuidada preparação do tempo de paz, poderia habilitar uma nação a supportar, sem grandes perturbações industriaes, os pesados encargos militares que representa um grande exército em guerra, sob o ponto de vista do reabastecimento de material e de munições. Pelas informações que são do domínio publico cremos que, em absoluto, nenhum dos belligerantes da actual guerra possui uma industria militar tão grandiosamente vasta que permitisse alcançar aquelle desideratum.

Em todo o caso, a Alemanha e a Austria, circumspectas forçosamente aos seus próprios recursos, parece que com elles satisfazem as necessidades da guerra, e ninguem de boa fé poderá contestar que é do seu lado que se acha a mais completa e a mais surprehendente preparação para a guerra, que aliás só pôde ser obtida n'um povo essencialmente patriótico e disciplinado.

O mesmo se não pôde dizer do lado dos aliados que, pela sua propria confissão, estavam quasi todos muito longe de possuir recursos suficientes para fazerem face de prompto à tremenda luta em que se acham envolvidos. Em especial, a Inglaterra e a Russia teem mostrado que se achavam muito desprevenidas no que diz respeito ao material de que careciam para pôr em jogo os efectivos militares que são capazes de produzir.

Na Inglaterra, a questão das munições de guerra revolucionou-se desde o inicio com um carácter tão grave que para ella convergiram as atenções dos dirigentes, e bem se pôde dizer que tal questão assumiu foros de questão ministerial. Effectivamente, para tratar de tão importante ramo do serviço publico, na actual contingencia, creou-se o ministerio das Munições, denominação ainda não conhecida na classificação das pastas do governo dos Estados, e investiu-se n'aquelle alto cargo o bem conhecido estadista Sr. Lloyd George, figura de destaque do gabinete inglez.

Para avaliar do verdadeiro estado de preparação para a guerra da Gran-Bretanha, podem servir as seguintes afirmações feitas pelo novo ministro, quando recentemente discursou em Manchester:

«Nós somos n'esta guerra a nação peior organizada do universo. Eu não o sinto muito, porque este facto servirá à Historia de apologia e de defesa quando chegue o momento de julgar esta guerra.

«Ha só uns dias que ocupo o ministerio das Munições. Já tinha, é certo, conhecimento da questão, mas o que agora vi convenceu-me completamente de que a nação não concentrou ainda metade da sua força industrial no problema de conduzir a bom termo o grande conflito. Isto é uma guerra de munições. Empregámos muitos métodos aventurosos e lentos, que não nos teriam per-

mittido, creiam-me, conservar largo tempo, mesmo reinando a paz, a nossa categoria como nação.

«O paiz tem necessidade de todos os machinismos capazes de fabricar munições e armamentos; tem necessidade de todas as intelligencias utilizaveis, de toda a industria, de todo o trabalho, de toda a força e de todos os recursos de cada um. A mobilização que devemos fazer deve ser tal, que nos permita produzir, no mais curto espaço possível, a maior quantidade do melhor e mais efficaz material de guerra. A victoria só se conseguirá por este preço. E por tal preço se poupará grande parte da força nacional e dos recursos, abreviar-se-ha a guerra e salvar-se-ha grande numero de vidas. Quero dizer aos operarios e patrões que quando fabricam granadas, não fabricam só alguma coisa para matar o inimigo e sim alguma coisa que salva a vida dos seus compatriotas.»

*

Assim as exigências da actual guerra teem levado as nações belligerantes a effectuar mais uma outra especie de mobilização, e esta é na verdade uma mobilização de carácter singular: *a mobilização da industria*. Todas as officinas, todas as grandes fabricas, todos os estabelecimentos industriaes, emfim, onde por qualquer forma se possam adaptar ou installar mecanismos para o fabrico de peças, espingardas, cartuchos, granadas, etc., todos serão desde já mobilizados industrialmente para que a esse fim consagrem toda a sua capacidade de produção.

E' um sopro guerreiro que está passando sobre o velho mundo, e as pacificas officinas, que até aqui faziam qualquer tarefa de industria civil, passam agora a assumir aspectos belicosos, dedicando toda a sua actividade à produção dos diversos engenhos de guerra. Assim também o operario, o comerciante, e o burguez, estão agora transformados em militares experimentados nas lutas renhidas da frente de batalha.

Mas, ainda assim, parece que não é suficiente, para a completa resolução do problema, o recurso à industria nacional dos paizes belligerantes, e reconhece-se a necessidade de ir procurar mais longe um considerável supplemento de fornecimentos, o que vem pôr em tributo à guerra mesmo aqueles paizes que n'ella não tomam parte.

Este é o caso dos Estados Unidos da America do Norte, a quem muito especialmente a Russia e a Inglaterra estão recorrendo em tão larga escala, que também lá a industria vae soffrendo uma especie de mobilização militar para fazer face ás encomendas colossaes de material de guerra com que foi sobrecarregada. Ao fornecimento de tales encomendas vão consagrarse muitos dos principaes estabelecimentos fabris norte-americanos, e designadamente algumas das maiores empresas de fabrico de material ferroviario.

Assim, por exemplo, a «Westinghouse Air Brake Company», recebeu do governo frances uma encomenda de um milhão de granadas para canhões Schneider de 75, na importancia total de 20 milhões de dollars. Para satisfazer a esta encomenda, a empresa installou mecanismos proprios em tres dos seus edifícios que anteriormente não estavam ocupados. Calcula-se que a produção diaria se elevará a 4 ou 5 mil granadas completas, mas descarregadas, porque o carregamento será feito em França.

A' companhia canadiense «Canadian Car and Foundry», incumbiu o governo imperial russo o fornecimento de mais de 5 milhões de granadas carregadas, e aquella companhia distribuiu por outras empresas americanas e canadienses o fornecimento de uma parte da encomenda, cujo valor total sobe a mais de 83 milhões de dollars.

Tambem a «American Locomotive Company» recebeu uma encomenda de granadas no valor total de 68 milhões de dollars, encomenda que foi feita pelo governo inglez. A companhia executará apenas uua quarta parte do total da encomenda nas suas proprias officinaes,

com esse fim já effectuou a compra de grande quantidade de mecanismos especiaes para aquelle fabrico. O resto da encommenda foi pela mesma Companhia transferido para outras grandes empresas norte-americanas, nomeadamente a «New-York Air Brake Company» e a «Westinghouse Air Brake Company».

Outros estabelecimentos fabris, como a «National Tube Company», a «Pressed Steel Car Company», e muitos outros do importante distrito industrial de Pittsburg, receberam tambem notaveis encommendas de munições de guerra, e a sua producção diaria já se eleva em media a alguns milhares de granadas.

Na parte relativa propriamente a armas de fogo deve mencionar-se a importante encommenda de 2 milhões de espingardas, feita pelo governo inglez à «Westinghouse Electric and Manufacturing Company», e que é destinada ao governo russo. Esta encommenda monta a uma importancia de 55 milhões de dollars, e a sua execução ficará a cargo de officinas especiaes que a referida Companhia installou para esse fim.

*

Comprehende-se facilmente que os encargos assumidos para a completa e rapida entrega de tão numerosas e importantes encommendas, veiu trazer profundas modificações para as instalações fabris das grandes empresas norte-americanas. O fabrico de munições e armas de guerra exige mecanismos proprios, cuja laboração deve tambem ser entregue a pessoal idoneamente habilitado. Assim, as grandes Companhias industriaes que tomaram sobre si este novo genero de trabalhos, tiveram que montar novas officinas, ou remodelaram profundamente as já existentes, empregando avultados capitais na aquisição das machinas e utensilios que hão-de transformar as suas pacificas fabricas em outros tantos arsenaes de guerra.

Deve notar-se que o espirito pratico americano não hesitou em adoptar as mais rasgadas medidas, que a urgencia e o desenvolvimento da tarefa commettida tornaram necessarias. Assim, por exemplo, a «Westinghouse Electric and Manufacturing Company», a quem coube a importante encommenda de espingardas que atraç referimos, negocou e realizou em pouco tempo a compra das officinas de duas outras companhias do Estado de Massachussets, e é n'estas officinas que vae dando execução aos trabalhos relativos áquella encommenda. Tambem outra grande empresa, a «Westinghouse Air Brake Company», que tem de executar uma avultada encommenda de granadas, fez construir de novo varios edificios destinados a officinas, e, entre elles, um com a superficie de 1000 metros quadrados, e outro com 3000 metros quadrados. Esta companhia espera dar inteira execução á sua encommenda no prazo de 14 meses.

Por tudo o que fica exposto se pôde avaliar bem da grandiosidade do esforço que a actual guerra veiu impôr á industria fabril de quasi todo o mundo civilizado. Pôde bem dizer-se que essa industria está hoje intimamente ligada á guerra e é para a guerra que se executam os seus principaes trabalhos, como se, em ultima analyse, todas as fabricas e officinas do velho e do novo continente se fundissem n'um vastissimo arsenal, destinado a alimentar a actividade guerreira da humanidade em lucta.

O que não será facil prever, são as consequencias que trará no futuro esta feição singular que assumiu a grande industria fabril. Quando terminar a guerra, que forçosamente terá um fim, cremos que a existencia de tantas fabricas de material de guerra, com tão desenvolvidas faculdades de producção, será um elemento preponderante com que se deve contar para entravar o caminho aos ideaes do pacifismo, que aliás até hoje pouco parece terem conseguido no dominio da pratica.

Raul Esteves.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Tendo sido aprovado por portaria de 30 de Outubro de 1914 o projecto de ligação da estação de Viana do Castelo com a doca da mesma cidade, e tendo a Junta Autónoma das Obras do Porto de Viana e rio Lima oferecido o tomar a seu cargo as expropriações necessárias para a construção da referida ligação; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que se proceda pela Direcção do Minho e Douro às referidas expropriações, de acordo e com representação d'um delegado da mesma Junta Autónoma, a fim de realizar as expropriações nas condições mais económicas possíveis.

Paços do Governo da República, em 14 de Junho de 1915.—O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Obras Públicas

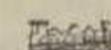
O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o requerimento da Companhia dos Caminhos de ferro de Penafiel à Lixa, em que pede seja inspecionado a fim de poder ser aberto à exploração provisória o trôço entre Tôrre e a entrada da povoação de Entre-os-Rios, do prolongamento até esta povoação do dito caminho de ferro, determina para os efeitos da condição 9.^a do respectivo contrato de concessão datado de 17 de Dezembro de 1910, e nos termos da portaria de 14 de Março de 1914, que uma comissão composta de engenheiros chefes de 2.^a classe, Augusto Júlio Bandeira Neiva e José Maria Pinto Camelo, e do engenheiro subalterno de 1.^a classe Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira, proceda á vistoria do aludido trôço da linha.

Paços do Governo da República em 19 de junho de 1915.—O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Tendo sido apresentado pela Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares o pedido de liquidação da garantia de juro do 1.^o semestre de 1915, da linha de Salamanca à Fronteira de Portugal; manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja paga a garantia relativa a esse semestre na importancia de 135.000\$, ficando o Estado com direito à sua rectificação depois de lhe serem presentes os elementos correspondentes ao mesmo semestre e devendo levar-se em conta a diferença, quando a haja, no semestre imediato.

Paços do Governo da República, em 26 de Junho de 1915.—O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.



Exposição Panamá Pacífico

A importante companhia Remington Typewriter encarregada da impressão e distribuição d'um lindo guia ilustrado d'esta exposição, teve a amabilidade de mandar-nos um exemplar d'esse folheto, antes de fazer d'ele a larga distribuição que, pela enorme expansão dos serviços d'aquella companhia, vae fazer em todo o paiz.

O guia é impresso em portuguez e profusamente ilustrado com gravuras e mappas a chromo, artisticamente executadas, e descreve sumariamente o grande canal do Panamá e as bellezas e attractivos que oferece a exposição de S. Francisco, com o fim, natural, de chamar para ella a attenção mundial.

O artigo sobre o canal é o que transcrevemos a seguir:

«Tal como aos nossos olhos se apresenta, o Canal de Panamá constitue a mais consideravel façanha do Homem, não só pelo immenso valor da engenharia e vastissimo dis-

pendio de capital envolvidos na sua construção, como ainda porque o sentimento de humanidade, a consideração do homem pelo homem, seu semelhante, tem a tal ponto progredido, que actualmente os mortíferos miasmas dos tropicos se acham exterminados, e o combate, em que as condições do clima local foram vencidas, terminou pela victoria da sciencia da Hygiene e do Saneamento. O Canal de Panamá é um monumento ás forças humanitarias do mundo, as quaes se combinaram com as dos Estados Unidos para realizar agora aquillo que ha algumas dezenas de annos era uma absoluta impossibilidade».

«Quando em 1492 Colombo partiu em viagem de descobrimento, o seu designio era de encontrar, pelo occidente, um caminho para as Indias. Balboa tinha um identico fim, e n'estes ultimos quatrocentos annos, Hespanhoes, Portuguezes, Allemães, Hollandezes, Inglezes, Francezes e Americanos teem tentado realizar aquillo que foi negado pela Natureza—um caminho marítimo ligando o Oceano Atlântico ao Pacifico, pelo Isthmo de Panamá; porém tudo falhou. E effectivamente agora os Estados Unidos conseguiram, afinal, o successo.»

«O Canal de Panamá mede, entre o alto mar no Oceano Atlântico, e o alto mar, no Pacifico, 50,4 milhas de comprimento. De littoral a littoral, 40 milhas. Cerca de 7 milhas são ao nível do oceano, no Atlântico, e cerca de 8 milhas são ao nível do oceano, no Pacifico. A praticagem pelo lado do Atlântico faz-se por meio de um canal de 500 pés de largura e 41 pés de profundidade, em maré media, pela baia de Limon até Gatun Locks. Ahi são os navios elevados a 85 pés, por meio de tres comportas, até ao nível do Lago Gatun, lençol de agua doce de 171 milhas quadradas de area. Atravessando este lago em cerca de 23 milhas até Bas Obispo, o canal tem a largura de 500 a 1.000 pés, por 45 a 85 pés de profundidade, demarcado por pharoes alinhados, e navegavel a toda a velocidade. De Bas Obispo a Pedro Miguel, cerca de 9 milhas através do corte de Culebra, o canal tem uma largura, no fundo, de 300 pés, e profundidade de 45 pés. Em Pedro Miguel os navios descem 30 pés, até ao nível do Lago de Miraflores, através do qual percorrem uma e meia milha, até à represa de Miraflores, onde descem 55 pés em dois lances, até ao nível medio do Oceano Pacifico. D'esta represa ao alto mar, no Pacifico, o canal é de 500 pés de largura e 45 de profundidade, em maré media. A oscillação das marés no Pacifico é de 21 pés, entre os extremos de baixa-mar e preamar, e consequentemente a profundidade do canal varia de 35 a 55 pés. A oscillação maxima das marés no Atlântico é apenas de 2 e meio pés.»

«No Canal existem 6 pares (12) de comportas, tendo cada uma d'ellas um comprimento utilizavel de 1.000 pés e largura de 110 pés; os tres pares de Gatun dão uma elevação combinada de 85 pés; o par existente em Pedro Miguel dá 30 e meio, e os dois pares de Miraflores dão 54, 2/3 pés. As portas das comportas são de aço, tendo cada uma 7 pés de grossura e 65 de largura; a altura porém varia de 45 a 82 pés. N'ellas existe um total de 92 chapas, pesando 57.000 toneladas. Para accionar estas portas e rebocar os navios através d'ellas, para dentro e fóra, será empregada energia electrica, gerada por turbinas, movidas pela queda d'agua formada pela represa de Gatun Dam. Nenhum navio poderá entrar ou sair das comportas movido pelas suas proprias machinas; serão rebocados, quer para dentro, quer para fóra, por locomotivas electricas trabalhando em cremalheira, e providas de tambores, cabrestantes e espias. Usualmente, para perfeita manobra, quatro d'essas machinas serão empregadas, uma em cada lado, uma adeante e outra atraz. Calcula-se que um navio levará em media 3 horas para passar nas comportas. De alto mar a alto mar, a passagem levará 9 a 12 horas. No canal existem 22 angulos, ou mudanças de direcção, mas deixou-se amplitude para navegação segura e facil de navios de 1.000 pés de comprimento. A represa

Gatun Dam, destinada a recolher e reter as aguas do rio Chagres e seus affuentes, que alimentam o Lago de Gatun, tem 1 e meia milha de comprimento, meia milha de largura na base, 400 pés de largura ao nível da agua do lago e 100 no topo, a 115 pés acima do nível medio do mar, e a 30 pés acima do nível normal do lago. Esta represa contem cerca de 21.000.000 de jardas cubicas de pedra e materiaes diversos. É provida de comportas afim de regular o nível da agua no Lago Gatun, e manter uma uniforme profundidade no canal, através das 31 milhas e 7/10, da secção central ou mais elevada do canal. Miraflores, pequeno lago formado pela agua contida pelas represas de Miraflores, tem cerca de 1 e meia milha de comprimento, e forma a ligação entre Pedro Miguel e as comportas de Miraflores.»

«Sobre a Exposição, o Guia falla do futuro, porque foi impresso no anno passado, antes de se ter declarado a conflagração europeia, que, se bem tem tido e terá grandes resultados financeiros e industriaes para os Estados Unidos, que, como paiz neutro e largamente productor, beneficia immenso com a guerra em que a Europa se embrulhou, é certo, todavia, que muitos prejuizos trará á Exposição, por impedir que a ella afflua uma massa enorme de visitantes de á quem-Atlântico que não deixariam de ir apreciar o grande certamen do Novo Mundo.»

Eis como no Guia se descreve o que se propunha ser e é hoje a Exposição:

«A area da Exposição Universal de 1915 é approximadamente de 333 hectares, ou quasi exactamente a mesma do Certamen Mundial de Chicago. Confronta com a baia de São Francisco em cerca de duas e meia milhas, desde a Avenida Van Ness e Fort Mason, até ao Presidio. A sua largura media é de cerca de 1 1/2 milha, da Bahia ao melhor e mais completo arrabalde de residencia de São Francisco. A Exposição tem tres divisões geraes; a que occupa o centro da area é a destinada á Secção dos mostruarios. Para preenchimento dos importantes fins d'esta Secção, estão sendo construidos 11 palacios de exposição, pelo custo de cerca de 12.000.000 de dollars, incluidos n'esse preço terreno, construcção, decoração e installação. Cada palacio será destinado á demonstração de uma dada especialidade, por exemplo—Machinismos, Transporte, Agricultura, etc.,—n'elles os objectos a expôr deverão ser installados na ordem logica e systematica, conforme a classificação oficial, promulgada pela Exposição. Todos os artigos expostos estarão, em concorrencia, sujeitos á apreciação do Jury Internacional de Recompensas, o qual, conforme o merito dos objectos expostos, determinará a concessão das medalhas e diplomas que merecerem. O espaço será concedido gratuitamente, mediante requerimento em termos apropriados dirigido ao Director das Exposições, no edificio da Exposição, em São Francisco; ou, tratando-se de expositores estrangeiros, por intermedio da Comissão Nacional, devidamente auctorizada, do Paiz de onde procede objecto a ser exposto.»

«A secção que se extende desde o flanco oriental dos Palacios da Exposição, por detraz do Fort Mason, até á Avenida Van Ness está encarregada da Secção de Concessões e Admissões, e será incumbida dos divertimentos, restaurantes publicos e diversões.»

«A importantissima secção, situada na flanco occidental dos palacios principaes, acha-se inteiramente em terrenos do Presidio, e destina-se aos edificios nacionaes, estaduaes e estrangeiros. Ahi a vida social da Exposição terá o seu centro e creará oportunidades para beneficio material e instructivo de interesse universal. As possibilidades para adquirir conhecimentos por meio das cortezias e gentilezas que são trocadas entre as commissões, e nas quaes os expositores poderão ser convidados a tomar parte, nunca foram até hoje comprehendidas, e certamente nunca foram aproveitadas, em nenhuma Exposição n'este Paiz;

agora, porém, parece evidente que são obtidas condições bem diferentes em São Francisco em 1915, e que d'ali resultará um positivo alargamento de relações commerciaes e industriaes entre o nosso proprio povo, e do nosso povo com os outros povos do mundo.

Referimo-nos já largamente nos nossos numeros de 1905 ao que era então a grande capital da California, de que demos detalhada descrição.

Mas logo no anno seguinte veiu o grande cataclymo, o incendio, que destruiu quasi toda a cidade, — os bairros commerciaes, thetros, hoteis, residencias, officinas, depositos, bancos—700 mil contos se tornaram ruinas em dois dias.

Mas o genio activo e energico do povo norte-americano, a sua enorme força de vontade, secundada por um caudal de cabedaes sempre promptos, produziram, em breves annos, a reconstrucão completa da velha cidade, numa cidade nova, mais commoda, mais segura, mais bella que a antiga; as proprias ruinas serviram para alterrar as grandes depressões do terreno, tornando ruas planas aquellas, em extraordinarios declives, que aqui descrevemos.

Hoje, S. Francisco é uma das mais modernas e bellas cidades dos Estados Unidos, toda traçada em xadrez, como é uso lá; os tremvias electricos substituiram os pequenos tramway-cabos semelhantes ao nosso antigo Camões-Estrella.

Em freute d'ella, do outro lado da bahia, a cidadezinha de Oakland, complecta pela modicidade das suas exigencias, todas as condições para permitir o alojamento de forasteiros que queiram viver em mais modestas condições.

Para nós, os Portuguezes, tem ainda esta cidade um encanto especial: o ser, na maioria, habitada por compatriotas nossos, o que é um prazer e uma commodidade.



Os comboios para Cintra

No novo horario de verão, a Companhia, adoptando a mesma disposição de todos annos, passou o comboio das 6 e 15 da tarde para só de 1.^a e 2.^a classe.

Mas nos outros annos fazia-se um outro comboio às 6 e 25 só até Queluz, com 1.^a, 2.^a e 3.^a e paragens em todas as estações.

As pessoas que estão no costume de se aproveitar d'aquelle trem para regressar ás diferentes povoações da linha, com bilhetes de 3.^a sentiram-se prejudicadas e reclamaram. E' natural.

Mas alguns mais exaltados entenderam que deviam seguir em 2.^a com bilhetes de 3.^a e sem pagarem a diferença, e com a sua teimosia armavam questões que ameaçavam tornar-se conflictos. Para os evitar, a Companhia teve que requisitar o auxilio da polícia, fazendo acompanhar o comboio por alguns soldados da Guarda Nacional.

Nova reclamação dos irrequietos; queriam gritar os seus improprios, recalcitrar, não pagar, vociferar á vontade e não queriam que a auctoridade lh'o impedissee.

Tambem é natural, n'estes tempos que vão correndo.

As reclamações foram até ao Ministerio do Fomento, onde lhes foi respondido que a Companhia ia pôr o comboio das 6 e 25, como no anno passado, como no anterior, como em todos os annos em que ninguem se queixava.

As reclamações ficaram, pois, attendidas.

Mas Dona Politica do Espírito Publico anafara-se já para se expandir n'um comicio na Amadora; e esta senhora em tendo occasião de immiscuir-se em qualquer questão, toda ella se pavoneia e vae logo ao seu armario da rhetorica vestir-se com as suas melhores galas multicolores.

O comicio tinha que fazer-se, e fez-se.

Nelle fallaram variados oradores; a verborrhæa correu caudalosa levando á superficie phrases retumbantes contra «a poderosa Companhia» a «riquissima Companhia»... que não dá um centavo de dividendo aos seus accionistas e até aos obrigatorios de 2.^o gran apenas pôde distribuir uns magros 3,50 francos.

Aproveitou-se a occasião para fazer toda a classe de reclamações, sobre paragens dos rapidos nas estações intermedias, sobre reducções de tarifas; vociferou-se contra a fiscalização do Governo e contra todas as entidades que permitem que um comboio rapido não tenha paragens em toda a parte e não admitta passageiros de todas as classes; porque a Companhia aumentou em 10 010 o preço de alguns dos seus transportes.

Não podemos deixar de notar que isto se dá n'uma cidade em que os donos de carroças resolveram, ha dias, augmentar em 30 010 o preço dos fretes; provavelmente pela falta de carvão.

Conspicuos parlamentares congratularam-se com a numerosa assembleia, por verem as povoações reivindicarem os seus direitos. E estamos a ver como elles se acharão embaraçados quando tiverem que attender aos moradores do extreimo da linha que reclamam comboios rapidos e aos das estações intermedias que exigem que eiles se transformem em tramways, parando em todas a parte.

Mas que admira isso se até, um funcionario superior proclamou o que vamos transcrever do *Diario de Notícias*, porque por tal forma isso é inacreditavel que não queremos a responsabilidade de o publicar por nossa conta.

«Referentemente a uma observação feita por um delegado do governo junto da Companhia á commissão que o procurou, sobre a mentalidade dos passageiros da 3.^a classe, o sr. presidente notou que essa mentalidade é igual á do Sr. Teóphilo Braga, que viaja sempre n'essa classe. Preciso é que elles saibam que esses passageiros são os que maiores lucros dão á Companhia e por isso e por tudo mais, bom será que sejam attendidos nas suas reclamações, diz o orador, que a seguir affirma ser necessário que os delegados do governo não façam distincção de classes, porque, para a lei, todos são eguaes».

O entusiasmo, já se vê, chegou ao rubro.

Ora se todos são eguaes nos seus direitos (e longe estaremos de o contestar) parece que todos devem tambem ser eguaes nos seus deveres; e como um d'estes é pagar a passagem, chegamos á unificação dos preços n'uma só classe, como se usa nos Estados Unidos.

Pois olhe o fluente orador que mesmo ahi, apesar do preço unico em classe unica, foi o proprio publico que exigiu a differenciação, creando-se por meio de sobretaxas, os *Pullman-cars*, que correspondem á nossa 1.^a, os *louvist-cars*, que são a nossa 2.^a; os logares sem sobretaxa, que correspondem á 3.^a e ainda ha carros para os *coloured*.

Por cá, por emquanto, não ha *coloureds*; somos todos da mesma cor.



Novo telephone

O doutor Lange apresentou á «Real Sociedade Britanica», um telephone construido nas officinas da Universidade de Utrecht, por tal forma simplicado, que no receptor de supprimiu o diaphragma e o electro-iman e em vez d'elles emprega-se uma helice de fio de platina de finura extraordinaria, encerrada no receptor, o qual é coberto com uma tampa onde ha um orificio circular. Ao passar a corrente pelo fio de platina, produzem-se accrescimentos e decrescimentos de calor, summamente pequenos, que originam dilatações e contracções no ar contido no receptor, e que se traduzem por sons sensiveis ao ouvido.

O receptor, attenta a sua pequenez, pôde pôr-se no pavilhão articular, conseguindo-se assim uma percepção clara e não perturbada pelos ruidos proximos, e transmitindo-se ao mesmo tempo a voz com notavel idalidade.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas á Rainha Santa Izabel em Coimbra

Realizam-se este anno na formosa cidade de Coimbra as tradicionaes festas á Rainha Santa Izabel que já ha alguns annos se não effectuavam.

Estas festas que gosam da justa fama de serem das mais esplendorosas que se realizam no paiz, começam hoje e prolongam-se até o dia 6.

A'lem das festas de egreja e procissões religiosas que a auctoridade permite que se realizem por não haver motivos de receios de alteração da ordem publica, constam do programma magnificos numeros como são a feira-franca, festival nocturno no parque de Santa Cruz, concurso hippico, kermesse, brilhantes illuminações e fogos d'artificio, dansas e descantes populares, concertos, etc.

Como se vê é grande o numero de attractivos que se offerecem ao forasteiro e com os bilhetes a preços reduzidos que os caminhos de ferro estabelecem por esta occasião, a concerrença a Coimbra nos dias de festa deve ser numerosissima. Os bilhetes de ida e volta a Coimbra d'este serviço especial são validos para ida até o dia 5, e para volta até 8, por todos os comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

A seguir indicamos os preços d'algumas das principaes estações, incluídos os impostos.

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Lisboa-Rocio.....	6\$16	4\$82	3\$48
Santarem	4\$06	3\$16	2\$26
Torres Novas	3\$40	2\$62	1\$92
Abrantes	4\$06	3\$16	2\$26
Portalegre	6\$16	4\$82	3\$48
Elvas.....	6\$70	5\$26	3\$70
Paialvo	3\$30	2\$50	1\$80
Pampilhosa.....	5\$2	5\$40	9\$30
Aveiro	1\$74	1\$38	5\$88
Ovar.....	2\$52	1\$94	1\$40
Espinho.....	3\$04	2\$40	1\$70
Porto Campanhã.....	3\$52	2\$72	1\$92
Leiria	2\$30	1\$82	1\$36
Amieira até Figueira da Foz	5\$92	5\$56	5\$34
Coruche.....	5\$06	3\$94	2\$82
Vendas Novas.....	6\$16	4\$82	3\$48
Miranda do Côrvo.....	5\$4	5\$42	5\$32
Louzã	5\$78	5\$60	5\$44
Fundão.....	4\$55	3\$10	2\$24
Tortozendo e Covilhã..	4\$43	3\$00	2\$12
Sabugal.....	3\$75	2\$39	1\$68

Aos passageiros de 1.^a e 2.^a classe procedentes de estações que distam mais de 50 kilometros da de Coimbra, é permittida a utilização dos comboios rápidos do serviço Lisboa-Porto, quando haja logares disponíveis, mediante o pagamento da sobretaxa de velocidade; não é permittida, porém, a ocupação de logares de luxo.

Augmento de tarifas

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro tambem já anunciou ao Publico o augmento de 10 010 nos preços das suas tarifas de transporte, como já o fizera a Direcção do Sul e Sueste.

Como consta dos respectivos avisos, o numero de mercadorias isentas da sobretaxa nas linhas do Estado é menor que todas que o são nas linhas das Companhias Portugueza e da Beira Alta.

Os adubos agricolas, os combustiveis mineraes, o en-

xofre e os sulphatos de ferro e de cobre que, nas linha, das duas referidas Companhias, estão isentos da sobretaxa não o estão nas linhas do Estado.

Com franqueza, não attingimos a razão porque tendo as empresas ferroviarias particulares isentado aquellas mercadorias do augmento, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado não tenha feito outro tanto.

E, o mais curioso é que, desde que os caminhos de ferro, em virtude das circumstancias anormaes derivadas do conflito europeu, se viram forçados a elevar levemente os preços das suas tarifas, elevação que, como ja tivemos occasião de provar, não justifica qualquer augmento de preços nos generos por parte do commercio varias entidades tem levantado contra a medida protestos que reputamos descabidos, mas que alvejam apenas as Companhias, deixando em paz a Administração dos Caminhos de ferro do Estado, que, nem por serem do Estado, poderam prescindir do augmento.

Não percebemos.

Viagens de recreio a Luso

Como nos annos anteriores, a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta estabeleceu este anno um serviço especial de bilhetes de ida e volta para Luso durante a epocha thermal, de 15 do mez findo até 31 de outubro, e cujos preços reduzidos são os seguintes:

De Figueira da Foz, 1\$44 em 1.^a classe, 1\$14 em 2.^a e 5\$78 em 3.^a—Cantanhede, 5\$66, 5\$56 e 5\$38—Santa-Comba, 5\$78, 5\$60 e 5\$44—Carregal a Cannas, 1\$14, 5\$82 e 5\$60—Nellas, 1\$66, 1\$28 e 5\$94—Mangualde, 1\$84, 1\$40 e 1\$06,—Contenças e Gouveia, 1\$94, 1\$56 e 1\$18—Fornos, 2\$12, 1\$72 e 1\$28—Celorico, 2\$46, 1\$94 e 1\$50—Villa Franca, 2\$78, 2\$26 e 1\$68—Guarda, 3\$34, 2\$68 e 2\$00—Cerdeira, 3\$78, 3\$04 e 2\$18—Freineda e Villar Formoso, 4\$32, 3\$40 e 2\$52.

Os bilhetes são validos por tres dias incluindo o da ida e o do regresso.

Dados os encantos que offerece aquella magnifica estancia thermal e a modicidade dos preços dos bilhetes, é de crer que estes tenham o melhor aproveitamento por parte do publico.

Exportação de mercadorias e animaes

A exemplo do procedimento adoptado pela Companhia Portugueza, a Companhia da Beira-Alta e a Direcção dos Caminhos de ferro do Estado publicaram Avisos ao Publico, estabelecendo as mesmas reservas que aquella Companhia, sobre a acceitação para expedir para o estrangeiro, de mercadorias e animaes, a que tivemos occasião de nos referir no nosso ultimo numero.

Ampliações e modificações de tarifas

No Sul e Sueste

A partir de 15 do mez findo a allnea a) da tarifa especial interna n.^o 3 de pequena velocidade foi modificada como segue:

a) Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo, ramal de Setúbal, Mora e Villa Viçosa, para qualquer estação ou vice-versa:

Expedições de 1.000 kilos ou pagando como tal

1. ^a serie ...	Por tonelada—Tabella n. ^o 13
2. ^a	—
3.	—
4.	—
5.	—
6.	—
7.	—
8.	—
9.	—
10.	—
11.	—
12.	—
13.	—
14.	—
15.	—
16.	—
17.	—

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados à Assembleia Geral dos Acionistas, de 30 de Junho de 1915.

SENIORES:

Em cumprimento do que preceituam os nossos Estatutos vem o Conselho de Administração expôr os actos da sua gerencia no exercício que findou em 31 de Dezembro de 1914, vigesimo depois do convenio de 4 de Maio de 1891.

Na exposição dos factos seguir-se-ha a ordem adoptada nos relatórios precedentes.

A primeira parte mostra os resultados da exploração da nossa rede no anno de 1914, segundo os elementos fornecidos pela Direcção Geral da Companhia.

A segunda parte é a comparação do Activo e Passivo.

A terceira parte diz respeito á Caixa de Reformas e Pensões.

PRIMEIRA PARTE

Resultados da Exploração

Considerações Geraes

A extensão da rede explorada pela Companhia não variou durante o anno de 1914; conservou-se em 1.472 kilómetros, comprehendendo:

1.º — Rede concedida á Companhia:

Linhos não garantidas.....	693 Km.)		
Linhos garantidas.....	380 "	4.073 kil.	

2.º — Rede explorada por contratos:

Setil a Vendas Novas.....	70 Km.)		
Coimbra a Louzã (Linha de Arganil).....	29 "	99 "	
Total			1.472

sendo em dupla via 278km. 548m.

Na rede concedida á Companhia os resultados geraes da exploração durante o exercício de 1914, comparados com os de 1913, constam do seguinte quadro:

Designação	1913	1914	Diferenças em 1914	
			Augmento	Diminuição
Kilometros explorados.....	Km. 1.073	Km. 1.073	—	
Percorso dos comboios.....	" 6.593.178	" 5.858.789	—	Km. 734.389
Receitas da exploração	6.990.089\$501,1	6.681.143\$92	—\$	308.945\$09
Despesas da exploração	3.620.270\$40	3.521.839\$70	—\$	98.430\$70
Coefficiente medio da exploração.....	51,79 %	52,71 %	0,92 %	—
Receitas liquidas da exploração.....	3.369.818\$61,1	3.159.304\$22	—\$	210.514\$39
A acrescentar:				
Receitas fóra do tráfego.....	100.738\$25,1	73.566\$42	—\$	27.171\$83
Coefficiente medio da exploração (contando com as receitas fóra do tráfego).....	51,05 %	52,14 %	1,08 %	—\$
Garantias de juro.....	252.724\$75,2	253.098\$65	373\$90	—\$
Total dos produtos da rede concedida á Companhia.....	3.723.281\$61,4	3.485.969\$29	237.312\$32	
A deduzir: Impostos em Portugal	122.346\$11,2	127.956\$77	5.610\$66	— \$
Excesso das receitas sobre as despesas ordinarias da exploração.....	3.600.935\$50,2	3.358.012\$52		242.922\$98

Confirmou-se o que se tinha previsto no relatório do exercício de 1913 com respeito á baixa provável das receitas, enquanto se não possa inteiramente atribuir ás causas então indicadas. A diminuição que se notava no ultimo trimestre de 1913 continuou no exercício de 1914, fechando em 31 de Dezembro com 308.945\$09 a menos.

Por outro lado, as despesas diminuindo em relação ás de 1913 de 98.430\$70, reduz-se a quebra de receitas a:

$$308.945$09 - 98.430$70 = 210.514$39$$

e se lhe adicionarmos as receitas fora do tráfego e as garantias de juro, e se deduzirmos os impostos pagos em Portugal, teremos como diminuição de receita líquida em comparação com a de 1913, a quantia de 242.922\$98.

O encargo das linhas exploradas por contratos foi no actual exercício superior ao de 1913 em 20.602\$30.

A diminuição total é pois de:

$$242.922$98 + 20.602$30 = 263.525$28$$

A diminuição de receitas tem como explicação e para nós suficiente justificação, os factos verdadeiramente anormaes que ocorreram no anno de 1914.

Além da diminuição de receitas que tivemos pela falta

de comercio com a Espanha, o que já no ultimo trimestre de 1913 se fizera sentir, e que continuou no exercício de 1914, tivemos em janeiro e fevereiro dois periodos de acontecimentos anormaes de attentados e violentos tumultos provocados por uma minoria (justo é dizer) do nosso pessoal, tentando levar todos para a greve, e que, perturbando a nossa regular exploração nos causaram importantes prejuízos não só pelas despesas a que deram causa com as de reparações nas linhas, no material circulante e vigilância especial, mas ainda a uma quebra importante de receitas. O publico, receoso de se expôr e aos seus baveres aos attentados feitos á propriedade da Companhia e ás ameaças constantes, durante bastante tempo, de novas tentativas criminosas, algumas realizadas felizmente sem consequencias, retraiu-se e só viajou quem absolutamente tinha necessidade urgente de o fazer.

Assim, no fim do trimestre, a nossa diminuição de receitas era de 274.487\$10.

Mas, como se isto não fosse ainda bastante, tivemos mais.

Quando depois de estabelecida por completo a normalidade dos nossos serviços, o publico, esquecendo o passado, voltara a viajar com confiança nos nossos comboios, e quando as receitas aumentando tendiam a melhorar a situação que os anteriores acontecimentos tinham determinado, rebentou a guerra europeia em agosto, obrigando-nos a tomar medidas impostas pela força das circunstâncias, que anormalizando de novo a nossa exploração pela redução do numero de comboios, nos deu uma consequente quebra de receitas, e aumento de despesa pelo aggravamento do preço dos materiais e do cambio que já no ultimo trimestre de 1914 se fez sentir consideravelmente.

A diminuição do numero de comboios fez-se para reduzir o percurso e o consequente consumo de carvão, como era necessário, attendendo ao augmento de preço e à dificuldade com que elle se obtém.

E' certo que esta alta no preço do carvão se não tem feito sentir por em quanto nos nossos fornecimentos, por termos tido a fazer-lhe face a existencia do nosso stock de carvão anteriormente constituido em virtude d'uma medida de previdencia e boa administração, de que ficou bem demonstrado o alcance.

Citaremos ainda como factos anormaes, os acontecimentos politicos de 19 para 20 de outubro, que nos damnificaram as linhas novamente.

A guerra europeia concorrendo consideravelmente para os resultados pouco lisongeiros do exercício de 1914, certamente terá no exercício de 1915 uma importancia capital, pelo aggravamento no preço dos materiais de primeira necessidade, alguns adquiridos por mais do dobro, o que elevará consideravelmente as despesas, apesar de estricla economia, a algumas centenas de contos; havendo alguns que é impossivel obter, o que nos traz grandes e importantes transtornos ao regular funcionamento dos serviços.

A comparação dos resultados da exploração nos annos de 1913 e 1914 é pois difícil, senão impossível, pelas circumstâncias que ocorreram n'este ultimo exercicio.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal

(Continuado do numero 660)

Auto-Omnibus

Por motivos imperiosos, fomos constrangidos a abandonar, pelo menos em quanto prevalecem as circumstâncias actuaes, os projectos delineados nos nossos ultimos relatórios, que tinham especialmente em vista o impulso do tráfego de passageiros.

Alem das experiencias—a que foram submettidos dois carros—não terem correspondido satisfactoriamente ás condições previstas no contrato da encomenda, os fornecedores, por seu turno, encontraram-se absolutamente impossibilitados, em face das medidas prohibitivas que foram adoptadas pelos paizes belligerantes, após a declaração da guerra, de efectivar os seus compromissos.

N'estes termos o contracto foi, por mutuo acordo, annullado.

Porto da Figueira

Os estudos relativos ás obras a empreender no porto e barra da Figueira, que foram ultimamente confiados á 2.ª Direcção dos Serviços Fluviais e Marítimos, por ter ficado deserto o respectivo concurso, estão já concluidos, tendo sido, segundo nos consta, submettidos ao parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

O custo dos trabalhos a prever nas obras da barra, regularização do rio e porto commercial, está orçado em 800 contos.

Estradas

Em junho passado, por occasião da distribuição dos fundos destinados á construção e reparação das estradas, dirigimos a S. Ex.º o Ministro do Fomento uma nova representação, insistindo pela dotação das que tendem principalmente a ligar as estações da nossa linha com as principaes localidades vizinhas; porém, os

nossos esforços, em face da escassa e limitadíssima verba que é annualmente consignada no Orçamento Geral do Estado para estes trabalhos, foram mais uma vez frustrados.

Contencioso

Foi afinal definitivamente resolvida no Tribunal da Relação, em harmonia com o anterior accordam do Supremo Tribunal de Justiça, a ação que há tempo trazímos em juizo, para havermos do Estado a importância do imposto de Bolsa que fôr indevidamente exigido à Companhia, pela cotação das suas obrigações.

Em conformidade com essas decisões, requeremos pelo Ministério das Finanças, a entrega da parte do referido imposto, cujo direito nos foi reconhecido pelos tribunais; e cremos que, em breve, essa importância entrará nos cofres da Companhia.

Caixa de Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1914 o capital d'esta Caixa sommava..... Escudos	83.589\$53,9
sendo Escudos 29.187\$71,7 provenientes de subvenções pagas pela Companhia.	

Em 31 de Dezembro de 1913 o mesmo capital era de..... Escudos	73.891\$45
---	------------

Augmento em 1914.....	98.69\$08,5
-----------------------	-------------

O capital da Caixa está representado pelos seguintes valores, ao preço do custo:

300 obrigações 3 %, Dívida Externa 1.ª serie.....	20.196\$95,5
63 obrigações 4 1/2 %, 1.ª serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	4.520\$50
150 obrigações 4 1/2 %, 2.ª serie da mesma Companhia.....	10.539\$80
300 obrigações 3 %, 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	17.439\$41,9
100 obrigações 3 %, 2.º grau da mesma Companhia.....	1.628\$00
60 obrigações 4 1/2 %, do Caminho de Ferro da Beira Baixa.....	4.685\$00
50 obrigações 4 1/2 %, 2.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	3.700\$00
65 obrigações 6 %, hypothecárias do Banco Nacional Ultramarino.....	5.850\$00
100 obrigações 4 1/2 %, de coupons, da Companhia das Aguas de Lisboa.....	7.833\$00
Somma Escudos.....	76.392\$67,4
Em dinheiro depositado na casa Henry Burnay & C.º	7.196\$86,5
Total Escudos.....	83.589\$53,9

Balanço em 31 de Dezembro de 1914

As diferenças que resultam da comparação do actual balanço com o do ano anterior, são produzidas pelas causas que passamos a enumerar:

Activo

Subvenção do Estado—Em face da sentença ultimamente proferida pelo Supremo Tribunal de Justiça, que condenou o Estado a pagar o saldo da subvenção com os juros e despesas na importância de Escudos 7.295\$12, foi englobada esta quantia n'aquelle saldo.

Caixa e Bancos—A diminuição de Escudos 84.387\$48, que accusa esta conta, reside especialmente no facto do producto a aplicar ao serviço das obrigações de 2.º grau ter sido inferior em Escudos 43.350\$67 ao do ano transacto e, ainda, no accrescimo de Escudos 22.822\$33, que se nota no valor da conta que figura sob o título de *Abastecimentos*, em resultado d'uma importante compra de carris.

Passivo

Coupons não pagos—O saldo que figura sob esta rubrica é superior ao 31 de Dezembro de 1913 em cerca de Esc. 18.000\$00; devido, talvez, á influencia dos acontecimentos actuais.

Contas correntes credoras—A diferença a menos resulta da imputação que foi feita á «Provisão de trabalhos a prever», para o custeio de varios melhoramentos que se acham mencionados no presente Relatorio, sob a designação de *Trabalhos Extraordinarios*.

Por contrapartida, tambem foram levados, de harmonia com o art. 2.º do Convenio, á conta de Henry Burnay & C.º, como cessionários da «Société Financière de Paris» (a primitiva concessionaria da linha da Beira Alta), os juros e despesas que, em virtude da sentença do Supremo Tribunal de Justiça, fizemos figurar no activo, sob o título de «Subvenção do Estado».

Reserva Convencional—O saldo credor d'esta conta em 31 de Dezembro de 1913, era de..... Francos: 140.709,06

A addicionar:

Juros dos valores em carteira e das disponibilidades em especie..... Francos:	54.512,56
Reembolso das despesas feitas com a encomenda dos auto-omnibus, em consequencia de sido annullada..... Francos:	11.795,16
Somma Francos.....	206.916,78

A deduzir:

Os pagamentos efectuados, de conformidade com o art. 10.º do Convenio, por conta das aquisições de material circulante..... Francos:	140.596,41
Saldo credor em 31 de Dezembro de 1914.....	66.320,37
correspondendo ao cambio par, de dezoito centavos por cada franco, a..... Escudos	11.937\$66,6

Prorisação especial—Reserva de cambio—Esta conta serve, apenas, para contrabalançar a diferença existente entre o cambio par fixado para a valorização da Reserva Convencional no Balanço, e a cotação realmente estabelecida para o valor das disponibilidades no estrangeiro, em 31 de Dezembro de 1914.

Liquidação final do exercício de 1913

O saldo do exercício de 1913, que foi destinado ao serviço das obrigações de 2.º grau, elevou-se a..... Escudos	87.478\$05,5
---	--------------

A deduzir:

Custo de 660 obrigações de 2.º grau amortizadas no referido exercício, na importância de Esc. 11.502\$05	
Pagamento de 78.023 n.º 9. coupons à razão de Frs. 4,60 cada, incluindo a diferença de cambio..... Esc. 75.928\$91,2	87.430\$96,2
Saldo para conta nova.....	47\$09,4

(Continua)



Companhia Portugueza.—São hoje postos em circulação varios comboios entre Porto e Espinho, Ovar e Entroncamento e bem assim entre Lisboa e Caldas da Rainha em que são restabelecidos os comboios n.ºs 204 e 211, cuja chegada d'aquelle a Lisboa, é ás 18.14 e a partida d'este ás 19.55. Na linha de Vendas Novas são estabelecidos os antigos comboios n.ºs 301, 304 e no de Lonza os 603 e 604.

Penafiel á Lixa.—Foi efectivamente inaugurado no dia 27, o ultimo troço d'esta Companhia entre Torre e Entre-os-Rios, cuja estação terminus ficou junto á fonte.

Linha electrica entre Botica da Maia e a estação de Ermezinde.—Foi, pela Companhia Carris de Ferro do Porto, submetido á apreciação do Governo o projecto da linha entre Botica da Maia e a estação de Ermezinde pelas estradas Nacionais n.º 32 e districtaes n.ºs 24 e 25.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 17 obrigações de 4 1/2 %, coupon emitidas pela Camara Municipal de Lourenço Marques, foram extraídos os seguintes numeros:

129 - 468 - 540 - 682 - 932 - 1:197 - 1:883 - 2:399 - 2:741 - 3:538
4:161 - 4:881 - 5:146 - 5:706 - 6:738 - 7:948 - 7:967.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações da que a começar no dia 30 de junho de 1915, realiza-se na Thesouraria do Banco em todos os dias úteis, das 10 às 13 horas, com exceção dos sábados, em que será das 10 às 12, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 321 obrigações predias ultramarinas de 6 por cento, emitidas em virtude da carta de lei de 22 de Julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 18 obrigações predias ultramarinas de 4 1/2 por cento, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos os seguintes números, a saber:

De 6 por cento

O saldo das obrigações em circulação.

De 4 1/2 por cento

396 - 1:791 - 1:914 - 1:997 - 2:627 - 4:118 - 4:399 - 4:453 - 4:545
- 4:924 - 5:672 - 6:517 - 7:536 - 8:289 - 8:865 - 8:875 - 10:193 -
10:703.

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores de obrigações da que a começar no dia 1 de julho de 1915, realiza-se na Thesouraria do Banco em todos os dias ímpares úteis (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados) das 10 às 13 horas, aos sábados das 10 às 12 horas, na sua Agência no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam IPPO FACTO de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1915. Igualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres — COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE, contra a apresentação dos respectivos títulos.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22º dos estatutos d'este Banco, ao sorteio de 220 obrigações predias ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extraídos os seguintes números, a saber:

171	a	180	10.671	a	10.680	22.291	a	22.300
751	"	760	11.651	"	11.660	23.661	"	23.670
2.621	"	2.630	12.001	"	12.010	24.701	"	24.710
3.781	"	3.790	17.331	"	17.340	25.401	"	25.410
5.771	"	5.780	17.731	"	17.740	25.531	"	25.540
6.321	"	6.330	19.891	"	19.900	25.691	"	25.700
7.141	"	7.150	20.611	"	20.620			
9.361	"	9.370	21.931	"	21.940			

São, portanto, prevenidos os Srs. portadores d'estas obrigações de que a começar no dia 1 de julho de 1915 realiza-se na Thesouraria do Banco em todos os dias ímpares úteis (excluindo as quintas feiras destinadas a atrasados), das 10 às 13 horas, aos sábados das 10 às 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam IPPO FACTO de vencer juro a contar do dia 30 de junho de 1915.

O dividendo do 1º semestre do corrente ano, na razão de 3 % ou escudos 2570 por acção, livre do imposto de rendimento, paga-se na sede d'este Banco e nas suas agências no Porto, Vianna do Castello, Braga e Vizeu, em todos os dias pares úteis, excluindo as quintas feiras em que se fará o pagamento de atrasados, das 10 às 13 horas, aos sábados das 10 às 12, a começar no dia 2 de julho próximo.

Só se efectua o pagamento do dividendo todos os dias, conjuntamente com o do juro das obrigações, a partir do dia 12 do mesmo mês.

O coupon n.º 5 das acções ao portador da ultima emissão é também pagável em Paris, ao cambio do dia, no Credit Mobilier Français, Rue Tabout, 32.

Lisboa, 26 de junho de 1915.

O Governador, (a) Lutz Diogo da Silva.

Companhia dos Caminhos de Ferro Afravés d'Africa. — Sociedade anónima de responsabilidade limitada. — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1915, conforme o disposto do título 4º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2.431, 2.723, 2.990, 4.457, 6.018, 7.117, 8.004 de escudos 450\$00 e 10.517, 10.819, 13.772, 17.294, 19.216, 19.224, 19.637, 20.057, 20.059, 21.322, 22.888, 23.324, 23.582, 25.013, 25.062, 25.142, 25.595, 25.798, 25.897, 26.411, 28.361, 28.377, 29.079, 29.208, 32.687, 32.828, 33.801, 35.955, 38.325, 38.741, 38.755, 39.003, 39.945, 40.432, 40.437, 41.614, 42.480, 43.080, 43.705, 44.158, 47.182, 48.875, 48.992, 50.627, 52.130, 52.146, 52.250, 52.693, 52.929, 53.666 de escudos 90\$00.

O pagamento do coupon e dos títulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1915.

No Porto, na sede da Companhia, rua de Belmonte, n.º 49.
Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.
Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westendorp & C.º,
Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1915.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Afravés d'Africa

O presidente do Conselho d'Administração

(a) Augusto Gama

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Serviço de títulos. — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas d'esta Companhia de que, a partir de 30 do corrente mês, serão pagos os coupons:

N.º 21, relativo ao 1º semestre de 1915, das obrigações privilegiadas do 1º 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 2º grau, a razão de 1,21 francos cada, líquido de impostos em França;

Em Paris no Comptoir Nacional d'Escompte, 14, rue Bergère; em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Alliança.

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 de outubro de 1905; exceptuando-se, porém, 7.385 obrigações do 2º grau que, por não estarem compreendidas n'aquella lei e decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Tesouro Portuguez o imposto de rendimento, a fim de os portadores de todas as referidas obrigações ficarem igualados na isenção do dito imposto.

Lisboa, 15 de junho de 1915. — O Administrador Delegado. — Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos do art. 43º, dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da serie "Mirandela-Bragança", a que se procedem 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 1º semestre de 1915, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, n.º 88, 1º, das 11 às 14 horas, e continuará em todos os dias úteis, até 17 do referido mês, e depois às 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 Alliança.

Lisboa, 14 de junho de 1915. — O Director de serviço, Manuel Maria d'Oliveira Bello

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de julho de 1915.

Não podendo ser apresentado e discutido o orçamento do Estado até hoje, como preceitua a Constituição, foi pelo Sr. ministro das Finanças pedida ao Parlamento a velha auctorização para a cobrança de um duodecimo.

Todos nos recordamos quantas invectivas tribunicias mereceu esta antiga pratica do systema deposito, proclamando-se que «desse por onde desse» isto agora era outra coisa, e não mais o orçamento deixaria de estar votado antes do fim do anno economico.

Sabe-se como o foi nos ultimos annos, a deshoras, entre bocejos, transformando-se a discussão n'uma phantasmagoria que a ninguem illudiu.

Agora voltou-se á antiga e complica-se mais o problema, para os praxistas, porque tendo a sessão parlamentar sido declarada extraordinaria, pela reunião conjunta do Congresso, ha quem entenda, com certa razão, que umas camaras extraordinarias não tem competencia para resolver assumtos de administração financeira ordinaria, como este.

Estaremos, pois, por muito tempo, sem orçamento, a cobrar por duodecimos, e a lembrar-nos do proverbio que diz que «pela boca morre o peixe».

Em quanto os Paduanos discutem não teremos orçamento e manter-nos-hemos na expectativa da sua apresentação acompanhada da temida cohorte dos agravamentos dos impostos, que já se prevê serão terríveis, visto que também o phantasma do deficit se calcula será colossal.

Bolsa. — O movimento bolsista aumenta como de costume, pela aquisição de valores por parte dos cambistas para satisfazer ás grandes compras que os seus clientes efectuam, pois que, devido á guerra, ha abundancia de capitais, que buscam collocação em bolsas de reconhecida confiança.

Por isso as acções do Banco Ultramarino contam-se a 110\$50, Banco de Portugal, a 179\$50, Inscrições assentamento, com juro, a 40,90, coupon a 39,50 *\$.

Caminhos de ferro, abandonados, devido sem dúvida, ao pouco juro que dão este ano.

Os restantes valores sem oscilações dignas de registo.

Cambios.—Os cambios mantiveram quasi sem oscilações durante a quinzena, mostrando-se, contudo, um pouco firmes, embora, seja já grande a aquisição de coupons cujo pagamento é efectuado em ouro.

Hontem e hoje houve oscilações e a firmeza accentuou-se mais, ficando a libra a 6,55—6,66.

O Rio/Londres fechou a 12 1/16 réis, 18\$96 a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	36 9/16	36 7/16	37 1/8	37
90 d.v.	37	—	37	—
Paris cheque.....	73	74	740	750
Berlim	—	—	272	278
Amsterdam cheque	544	555	535	545
Madrid cheque	1275	1285	1270	1280

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JUNHO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	40,85	—	41,10	41	41,10	41	41	40,90	40,65	40,65	40,51	—	41,60
Dívida interna 3%, coupon.....	—	39,30	39,35	39,50	40,65	39,60	—	39,50	—	39,45	—	—	—
4 1/2%, 1888, c/premios	—	—	—	22\$00	—	—	21\$90	—	21\$80	21\$90	—	22\$00	—
4 1/2%, 1890	—	—	—	59\$00	—	59\$00	—	—	—	58\$60	—	—	—
3 1/2%, 1905 c/premios	—	9\$10	—	9\$10	—	9\$10	—	9\$10	—	9\$05	—	—	—
5 1/2%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	84\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	81\$00	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—	—	—
4 1/2%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3 1/2%, coupon 1.ª serie	72\$60	72\$70	72\$70	73\$00	73\$50	73\$60	73\$60	73\$70	74\$00	74\$00	73\$80	—	73\$60
3 1/2%, 2.ª serie	—	—	—	72\$00	72\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2%, 3.ª serie	93\$60	73\$70	74\$00	—	—	74\$80	—	—	—	—	—	—	—
Obligações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	—	179\$00	179\$00	179\$00	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	110\$20	110\$60	110\$30	—	110\$50	—	—	—	110\$50	—	110\$50	—	110\$50
Lisboa & Açores	—	—	115\$80	—	115\$80	110\$50	—	—	—	—	116\$00	—	110\$50
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	75\$50	75\$50	75\$50	—	75\$20	—	74\$90	—	74\$80	74\$80	—	74\$60
Companhia dos Phosphoros, coupon	55\$00	54\$90	—	54\$80	54\$80	54\$80	54\$80	54\$80	54\$80	55\$00	55\$00	—	55\$00
Obrig. Companhia Através d'Africa	91\$30	91\$30	—	91\$30	—	91\$50	—	91\$30	—	91\$50	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	78\$70	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.º grau	72\$50	72\$50	72\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	77\$20	—	—	69\$00	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	81\$20	—	89\$60	—	92\$00	92\$00	—	72\$50	—
Companhia das Aguas de Lisboa	81\$30	—	—	—	—	—	88\$00	—	—	—	—	—	90\$00
predias 6 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$00	—	—
Paris: 3 1/2% português 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.º grau	290	290	—	—	—	288	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2% português	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS				MEDIA KILOMETRICA			
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915
		Kil.	Totais	kil.	Totais				
Portuguesas									
Companhia Caminhos de ferro	4 Março	1.073	1.028.956\$00	1.073	920.955\$00	+108.001\$00	958\$93	858\$29	+100\$66
Vendas Novas	* *	70	22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38	272\$05	+ 52\$33
Coimbra a Louzã	* *	29	4.098\$00	29	4.722\$0				



Brazil

Tendo a Inspectoría de Estradas informado o Ministerio da Viação, que o valor total das medições encaminhadas áquella secretaria, dos trabalhos da estrada de ferro S. Luiz-Caxias, é de 30.896.719\$136, e tendo a mesma Inspectoría declarado, em 1914, em referencia á mesma estrada, que o seu custo provavel era de 34.631.472\$807, importancia dos orçamentos aprovados para as obras de que se trata, o ministro da Viação resolveu que a Inspectoría informe se a sua conclusão se fará com o dispêndio apenas de mais 3.734.753\$671, e, no caso negativo, em quanto pôde ser avaliado o custo restante d'ellas, e quais os motivos do excesso do custo total provavel, comparativamente aos referidos orçamentos.

H geología e a guerra

A guerra actual, melhor que qualquer outra, demonstra a importância que para as operações militares tem o conhecimento da geologia. A actual contenda denomina-se, com razão, *guerra de trincheiras*, por causa da importância que tomou a construção de abrigos no terreno, fazendo com que a pá e a picareta se convertam em armas vulgares do soldado, tanto para o ataque como para a defesa; mas estes elementos de combate estabelecem um problema para cuja solução são indispensáveis uns certos conhecimentos de geologia, com quanto se comprehenda com facilidade que existe grande diferença entre abrir trincheiras em terreno calcareo ou em terreno argiloso.

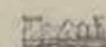
As qualidades mais importantes do solo, do ponto de vista militar, determinam-se frequentemente pela simples observação, como nos terrenos calcareos do Jura, dos Alpes da Suabia, das encostas da Floresta Negra e dos Vosges, que formam superfícies estereis e quasi sempre incultas, cujo subsolo rochoso aparece frequentemente à vista, e onde a pá e a picareta são quasi sempre impotentes. Pelo contrario, nos terrenos de alluvião, argilosos e nas piçarras, o ferro penetra com facilidade. Pôde dizer-se que o abrir uma trincheira em chão de rocha levará de cinco a dez vezes mais tempo que n'um solo macio, o que obriga os commandantes das tropas a munir os seus homens com utensílios appropriados à região onde se supponha irem desenvolver-se as operações militares.

O estudo das condições do solo favoraveis do ponto de vista tático e geológico, exige todavia conhecimentos mais extensos. Certas fortificações de campanha estão ligadas a determinados pontos, que hão-de aceitar-se taes como sejam; mas na maioria dos casos deve preferir-se a mais favorável natureza do solo, sobretudo quando possa optar-se por uma de entre varias posições táticas. N'este objectivo, o commandante de uma unidade tática deve possuir, pelo menos, noções fundamentaes sobre a natureza dos terrenos, ou recorrer ao parecer de especialistas, que, ou no terreno, ou pela consulta de um mappa, possam indicar rapidamente as melhores condições procuradas. Estas considerações não se applicam unicamente às fortificações de campanha para a defesa, mas também para o ataque. A vista experimentada desvendará, até às vezes debaixo de um subsolo rochoso, camadas onde se cavarão facil e rapidamente covas de lobo, ou para atiradores, ou onde se estabelecerão abrigos artificiales, com saccos de areia, troncos e ramos de arvores, etc., quando, por exemplo, no ataque de um recinto fortificado não haja tempo, de noite, para construir trincheiras n'um chão bastante rijo.

Em matéria de caminhos de ferro militares, os confe-

cimentos geológicos são também necessários quando se trata de construir tunneis, e sobretudo para restaurar as avarias e construir linhas em regiões montanhosas, porque as rochas, segundo a sua natureza, carecem de diversos explosivos.

Por ultimo, a collocação de minas, para o ataque de uma posição ou recinto, ou para fazer ir pelos ares uma linha de trincheiras, necessita de uma serie de trabalhos a certa profundidade do solo, para cuja execução é necessário o conhecimento dos terrenos.



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de aparas e resíduos de cortiça
na estação de Lisboa P.

Até ao dia 2 de julho proximo futuro, pelas 13 horas, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigidas à direcção geral em Lisboa, estação de Santa Apolónia.

No envolucro das propostas, além do endereço, deverá indicar-se o seguinte:

"Proposta para a compra de aparas e resíduos de cortiça na estação de Lisboa P. no anno de 1915."

Os proponentes deverão estipular claramente o preço oferecido por kilo e terão de fazer a declaração de que se conformam com as bases abaixo designadas.

Todas as propostas que não satisfazem as condições acima indicadas e que se não conformem com as bases referidas serão consideradas nullas:

As bases são as seguintes:

1.º O arrematante obriga-e a mandar recolher diariamente por sua conta todas as aparas e resíduos de cortiça que se encontram no caes e linhas da estação de Lisboa P., bem como nos lastros dos vagões que tenham servido a esses transportes.

2.º Diariamente deverão os agentes que o arrematante encarregar d'esse serviço fazer a pesagem das apurar e resíduos recolhidos em presença de um agente da Companhia.

3.º O pagamento será feito mensalmente à vista dos recibos que estiverem em poder da estação

4.º Ao arrematante serão fornecidos dois bilhetes de identidade, a fim de serem utilizados por dois agentes seus para a entrada na estação de Lisboa P., exclusivamente com o intuito de fazerem a recolha das aparas e resíduos de cortiça, constante da base 1.º, devendo mostrá-los aos empregados da Companhia sempre que lhe sejam exigidos.

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 7 de Julho proximo futuro e dias seguintes às 11 horas por intermédio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Cândido da Cunha & Sobrinho Successor na estação principal d'esta Companhia em Lisboa-Caes dos Soldados e em virtude do art. 113.º da tarifa geral, proceder-se-há à venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 7 de Maio de 1915 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito à Companhia para o que deverão dirigir-se à Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias úteis até 6 do dito mês de Julho inclusivé, das 10 às 16 horas.

Nº 2049, de Muge a Braço de Prata, 2 atados de saccarias, com 74 kilos a Lopes da Silva; 1311, de Fundão a Santarem, 1 casco vazio, com 125 kilos a Francisco Cardoso Grandella; 2420, de Vendas Novas a Estarreja, 20 saccos de pinhão com 1320 kilos a José Maria Vieira; 29287, da Marinha Grande a Bombarral, 3 caixas de garrafas vasias, com 156 kilos a Antônio Braz; 90283, de Alcantara-terra a Bombarral, 6 caixas com massa, com 450 kilos a Abecassis & C. (Irmãos); 16176, de Villa Nova de Gaya a Santarem, 1 casco vazio, com 135 kilos a Quintino Pinto; 30109, de M. Grande a Leiria, 1 zerra de madeira, com 427 kilos a Antônio Romão; 3021, de Mirandela do Corvo ao Porto-Campanhã, 27 caixas com latas de azeite, com 1220 kilos, 1 barril de vinho, com 120 kilos, uma porção de madeira com 2090 kilos a Borges & Irmão.

OLYMPIA o mais distinto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées às 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores
espectáculos cinematográficos da Capital

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 Hespanha), Villar Formoso (entrada), Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfarellos, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$10; 2.ª, 8\$28

Itinerario B



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

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$70; 2.ª, 8\$78

Itinerario C



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

Validade 80 dias

1.ª classe, 15\$30; 2.ª, 11\$48

Itinerario D



Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (sahida para Hespanha e entrada), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Vila Viçosa, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 18\$50; 2.ª, 12\$8

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, G, D, F, G, I, para as pessoas que queiram do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$38

Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Viana, Braga, Vidago, Mirandela, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 12\$30; 2.ª, 9\$38

Itinerario G



Lisboa, Pampilhosa, Santa-Comba, Vizeu, Pampilhosa, Porto, Viegas, 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 circulo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Villa-Vigosa a Lisboa

Validade 30 dias

1.ª classe, 8\$10; 2.ª, 6\$08

Itinerario I

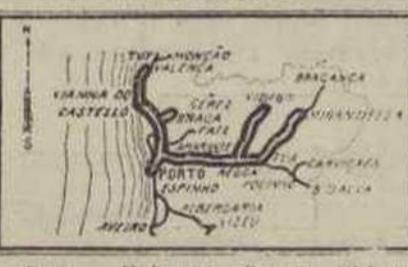


Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizeu; Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$36; 2.ª, 11\$16

Itinerario J



Porto, Valença, Braga, Vidago, Mirandela e volta ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 12\$30; 2.ª, 9\$38

Itinerario K



Porto, Aveiro, Viana, Braga, Vidago, Mirandela, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$10; 2.ª, 10\$58

Itinerario L

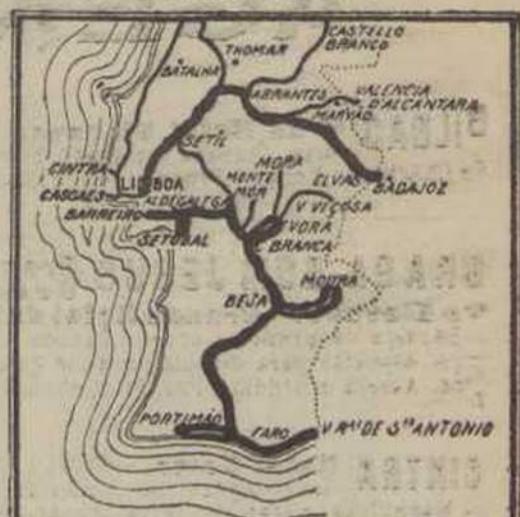


Comprende, por assim dizer, todo o paiz, desde Valença a Villa-Real de Santo António, com ramificações até Braga, Vidago, Povo de Varzim, Vizeu, Guarda, Villa-Vigosa e Portimão.

Validade 140 dias

1.ª classe, 36\$10; 2.ª, 27\$08

Itinerario M



Lisboa-Rocio, Badajoz, Villa Real de Santo Antonio, Faro, Portimão, Tunes, Beja, Moura, Casa Branca, Evora, Pinhal Novo, Setúbal, Lisboa-Praça 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, Alfarellos, Figueira, Leiria, Caldas, Torres Vedras, Lisboa-Rocio.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$72

Coupons supplementares

Linha de Guimarães

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

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

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

Linha do Vale do Vouga

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

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

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

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

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

Linha de Salamanca

Para os itinerarios A B D K L:

Bilhetetes de Fuentes de Onoro e de Barca d'Alva a Salamanca e vice-versa.

Vantagens d'estes bilhetes

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

Poderem ser utilizados no sentido indicado ou no inverso;

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

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

Pedidos podem ser feitos á

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

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem. Aposentos confortaveis e aseados. Magnificas vistas de terra e mar. Sala de jantar para 150 pessoas. Magnifico parque para recreio. Iluminação eléctrica. Telephone n.º 15. Preços razoáveis. — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendavel. — Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

LISBOA **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Bélgica, Alemanha, etc. Rue Scribe, 7.

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes — Rua Mousinho da Silveira, 134.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminación electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvado Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transporates.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1915

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.						
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P		Lisboa-R	Badaoz	Lisboa-R		Lisboa	Vila Real	Lisboa					
7 16	8 45	5 30	6 37	6 56	8 7	—	—	9 10	10 14	4 15	a 2 35	9 10	8 45	7 25	Tua	Bragança	Tua		
b 9 20	10	7	8 6	a 6 55	8 42	a 8 37	2 35	8 5	7 40	—	5 36	8 15	10	7	11 45	8 12	13 32		
9 48	10 54	7 55	8 58	c 6 56	12 30	a 6 48	1 8	—	—	6 24	1 8	—	—	—	2 30	8 10	2 45		
10 55	12 1	a 8 28	9 6	9 35	7 53	—	—	—	—	5 5	—	—	—	—	8 50	—	—		
b 12 5	12 46	9 23	10 26	Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R		Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R		Lisboa	Portimão	Lisboa		VALLE DO VOUGA			
12 50	1 37	a 10 18	10 54	8 5	11 38	7 20	11 14	9 10	4 2	12 5	a 2 35	9 10	7 52	7 25	Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho		
3	4 9	11 23	12 20	—	—	—	5	8 5	10 8	3 40	a 1 8	8 15	6 50	7	8 20	9 49	11 12		
b 5 13	6 5	1 12	2 13	3 22	10 36	4 5	11 28	9 35	10 20	7 3?	5 5	Setil	Vendas Novas	Setil	Portimão	Faro	Portimão		
b 5 34	6 41	3 17	4 20	2 31	11 10	5 30	1 28	7 11	10 20	7 3?	9 50	Setil	V. R. S. Ant.	Setil	Faro	V. R. S. Ant.	Faro		
b 6 15	7 4	b 10	4 49	—	—	7 55	10 18	5 40	9 30	5 20	8 36	11	1 30	5 40	Porto	Nine	Porto		
6 25	7 20	5 24	6 29	—	—	—	—	9 12	11 4	11 45	3 13	10 45	12 30	4 45	10 45	12 26	4 45	6 45	
7 17	8 24	b 6 47	7 32	Entronc.	Alfarellos	Entronc.		7 11	10 20	7 3?	9 50	Porto	Braga	Porto	Porto	Porto	Porto	Porto	
8 55	10 6	7 30	8 37	3 22	10 36	4 5	11 28	—	—	—	—	7 40	9 22	5 57	8 37	5 50	6 50	7 50	
10 23	11 33	b 8 15	9 9	2 31	11 10	5 30	1 28	—	—	—	—	8 22	10 50	8 18	10 8	1 33	1 40	1 47	
11 55	1 1	9 10	10 7	—	—	7 55	10 18	10 12	12 31	g 11 11	12 52	10 12	12 31	g 11 11	12 23	1 33	1 40	1 47	
b 12 40	1 22	10 13	11 15	—	—	—	—	a 2 23	4 8	12 17	3	—	—	—	—	—	—	—	
12 55	2 5	11 13	12 15	Entronc.	Porto	Entronc.		5 10	7 4	3 5	4 55	6 56	9 55	5 50	8 20	7 50	2 40	12	6 23
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Figueira	Coimbra	Figueira		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 37	9	—	—	2 20	4 5	7 35	9 18	7 35	9 45	11 10	1 5	8 10	10 5	7 30	9 24	5 20	6 53	4 10	5 42
C. Sodré	Cascas	C. Sodré		n	6 30	8 15	10 15	12 28	5 50	4 52	1 58	—	5 10	12 31	g 11 11	10 55	8 35	9 53	9 25
6	7 8	5 25	6 31	7 10	b 7	7 47	7 43	9 45	2 40	4 50	6 44	—	5 10	12 31	g 11 11	12 52	2 15	3 34	3 50
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59	9 10	10 18	b 8 50	9 37	11 30	1 8	4 50	6 44	—	5 10	7 4	3 5	6 25	6 25	6 42	5 15
b 10 10	11 1	a 9 10	9 46	a 11 20	12 26	12 20	12 20	12 20	1 5	2 40	3 26	—	5 10	7 4	3 5	6 25	6 25	6 42	5 15
10 45	11 53	9 35	10 41	12 5	b 10 35	11 22	12 20	12 20	1 5	2 40	3 26	—	5 10	7 4	3 5	6 25	6 25	6 42	5 15
a 11 29	12 20	1 28	11 20	2	3 8	a 12 11	12 50	12 20	1 5	2 40	3 26	—	5 10	7 4	3 5	6 25	6 25	6 42	5 15
12 20	1 28	11 20	12 26	3 40	1 48	12 59	1 56	4 35	5 50	6 5	7 14	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
2	3 8	a 12 11	12 50	4 30	1 48	12 59	1 56	4 35	5 50	6 5	7 14	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
b 5 15	6 5	2 20	3 26	5 15	6 51	b 5 20	6 9	5 40	7 35	8 35	9 36	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
b 6 5	6 51	b 5 20	6 9	6 5	7 16	a 6 10	6 45	5 58	7 35	8 50	8 23	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
7	8 8	6 25	7 25	7	8 8	6 25	7 25	11 43	12 54	—	—	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
7 45	8 48	b 7 50	8 37	8 40	9 48	9 10	10 16	10 10	11 18	12 17	12 18	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
8 40	9 48	9 10	10 16	10 10	11 18	10 30	11 36	11 10	12 48	12 17	12 18	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
10 10	11 18	10 30	11 36	11 10	12 48	b 11 30	12 17	12 27	1 27	4 56	6 45	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
11 40	12 48	b 11 30	12 17	12 45	1 36	a 11 28	11 57	1 31	a 11 28	5 31	—	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
b 12 45	1 36	12 10	1 16	—	—	—	—	7 3	9 31	—	—	Figuelra	Alfarellos	Figuelra	Porto	Valença	Porto	Porto	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Porto	Ovar	Porto		9 10	10 13	5 30	7 13	Figuelra							



Caminhos de Ferro do Estado
DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

2.^a MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 1

GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 12 de Junho de 1915

EM VIGOR DESDE 20 DE JULHO DE 1915

A segunda das condições gerais desta tarifa é modificada como se segue:

2.^a As remessas procedentes da estação de Lisboa T. P. ou a ela destinadas, pagarão, no percurso da via fluvial, as taxas que lhes correspondam pelo capítulo X, XI e XII da tarifa de transporte fluvial, e do uso dos cais.

Lisboa, 27 de Maio de 1915.

O Engenheiro Director
Arthur Mendes

B n.^o 359
Exp. 1393



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

6.^a Ampliação à Tarifa especial interna n.^o 3—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 29 de Maio de 1915)

EM VIGOR DESDE 15 DE JUNHO DE 1915

A alínea a) desta tarifa é modificada como se segue:

a)—Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo, ramal de Setúbal, Móra e Vila Viçosa, para qualquer estação ou vice-versa:

Expedições de 1:000 quilogramas ou pagando como tal:

1. ^a série—Por tonelada.....	tabela n. ^o 13
2. ^a série— " "	" n. ^o 17

Por vagão completo ou pagando como tal:

1. ^a série—Por tonelada.....	tabela n. ^o 14
2. ^a série— " "	" n. ^o 18

Minimo de percurso: 60 quilómetros ou pagando como tal.

Lisboa, 6 de Maio de 1915.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL P. N.º 12—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 3 DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES)

Em vigor desde 1 de Julho de 1915

Bilhetes por preços reduzidos, entre PORTO e AVEIRO, compreendidas as estações e apiadeiros intermédios

PREÇOS DOS BILHETES

Do Porto às estações e apiadeiros abaixo designados ou vice-versa	Classes			Do Porto às estações e apiadeiros abaixo designados ou vice-versa	Classes		
	1.ª	2.ª	3.ª		1.ª	2.ª	3.ª
Campanhã	508	506	504	Parâmos (ap.º)	547	536	518
General Torres (ap.º)	515	510	505	Esmoriz	547	536	518
Gaia	515	510	505	Cortegaça (ap.º)	560	540	520
Coimbrões (ap.º)	523	516	508	Carvalheira (ap.º)	560	540	520
Madalena (ap.º)	523	516	508	Ovar	568	546	523
Valadares	523	516	508	Valega (ap.º)	577	552	526
Francélos (ap.º)	530	520	510	Avanca (ap.º)	583	556	528
Miramar (ap.º)	530	520	510	Estarreja	595	564	532
Agúda (ap.º)	538	526	513	Salreu (ap.º)	1504	570	535
Granja	538	526	513	Canelas (ap.º)	1504	570	535
Espinho	538	526	513	Cacía (ap.º)	1513	576	538
Pedreira (ap.º)	545	530	515	Aveiro	1522	582	541
Sisto (ap.º)	545	530	515				

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.

CONDIÇÕES

1.ª — *Comboios.* — Estes bilhetes são válidos para os comboios que, servindo a zona de acção desta tarifa, sejam anunciados no cartaz-horário em vigor, com a designação de tramuei.

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

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

3.ª — *Bagagens.* — Os portadores de bilhetes desta tarifa não têm 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 rôdes, no espaço correspondente ao lugar ocupado pelos passageiros a quem esses volumes pertençam.

4.ª — *Passageiros sem bilhete.* — Os passageiros que viajarem sem bilhete em comboios que, tendo a designação de tramuei, não vão além da zona de acção a que se refere a condição 1.ª, pagarão o preço de um bilhete desta tarifa, segundo a classe ocupada, aumentado de 10% dessa importancia, calculando-se o preço do transporte desde a estação da origem do comboio.

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

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

Nota. — Exceptuam-se desta disposição os passageiros que tomem qualquer destes comboios em apiadeiro 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 lugar de 1.^a classe.

5.^a — *Mudança de classe.* — O passageiro que viajar em classe superior à do seu bilhete, pagará:

Se viajar em comboio tramuei, que só faça serviço dentro da zona de acção a que se refere a condição 1.^a, a importância da diferença entre os preços indicados na presente tarifa para a classe ocupada e para a designada no bilhete apresentado, aumentada de 10% da mesma diferença.

Se viajar em comboio tramuei, ou não tramuei, que vá além da referida zona de acção, o custo de um bilhete da classe que ocupar, correspondente a todo o percurso indicado naquele de que fôr portador, ao preço e condições da tarifa geral, levando-se lhe em conta a importância que tiver pago por este último.

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

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

Se viajar em comboio tramuei, ou não tramuei, que vá além da referida zona, a importância de um bilhete correspondente ao percurso compreendido entre a estação de embarque e 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.

7.^a — *Bilhetes de ida e volta.* — Os bilhetes de ida e volta, a que a presente tarifa se refere, 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 próprios dias, os quais serão válidos para o regresso até o primeiro dia útil, inclusivè, 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* incluídos 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 vigôr, haver comboios tramueis que circulem pouco depois da meia noite, isto é, desde as 24 até às 2 horas, entender-se ha, para o efecto do que se dispõe nesta condição, que esses comboios pertencem ao dia anterior e não áquele em que, de facto se efectuem.

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

A presente anula e substitue a tarifa especial P n.^o 12 de grande velocidade, em vigôr desde 1 de Novembro de 1902.

Porto, 18 de Janeiro de 1915.

O Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva

Expediente T 445



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

Em vista das excepcionais circunstâncias criadas pelo estado da guerra, de que tem resultado um extraordinário acréscimo de despesas na exploração de caminhos de ferro, em Portugal, esta Administração vê-se forçada, para de alguma forma atenuar os prejuízos que a afétam, a estabelecer sobre as suas tarifas internas e sobre a sua participação nas tarifas combinadas que tem em vigor, tanto para passageiros como para mercadorias, as sobretaxas seguintes:

Passageiros

Quando o preço do bilhete não excede	\$10.....	isento
" " " " " fôr de \$11 até \$20.....	\$01	
" " " " " " " \$21 " \$30.....	\$02	
" " " " " " " \$31 " \$40.....	\$03	
" " " " " " " \$41 " \$50.....	\$04	

Quando o preço do bilhete exceder \$50, a sobretaxa será de 10 %, cobravel por fracções indivisíveis de \$01.

Bagagens, animais, mercadorias, e veículos, tanto em grande como em pequena velocidade

As taxas das tarifas em vigor passarão a sofrer uma sobretaxa de 10 %, cobravel por fracções indivisíveis de \$01.

São isentos desta sobretaxa os transportes a efectuar, em pequena velocidade, das mercadorias incluídas nas seguintes rubricas da Classificação Geral:

Arroz, açucar, azeite de oliveira, **em quaisquer taras não designadas**, azeitonas, bacalhau, atum em salmoura, salgado e séco, batatas, cavala (sarda) salgada, centeio, ervilha seca e verde, fachina (páus para queimar), farinhas de centeio, de cevada, de fava, de milho e de trigo, **em barricas ou sacaria ordinária**, fava verde, feijão seco e verde, hortaliças, **não designadas**, lenha, massas alimentícias, **não designadas**, milho, motano (rama de pinheiro), pão, queijos, toucinho, sardinhas prensadas, salgadas ou salpicadas, sardas salgadas, sulfureto de carbone, trigo.

É também isento o pichelin (peixe) salgado, séco ou em salmoura, e bem assim todo o tráfego que atravessa o país em trânsito, e os transportes de vinho procedentes das estações da linha do Douro e suas afluentes situadas além do apeadeiro da Pala.

As isenções concedidas pelo presente Aviso não são extensivas aos transportes destinados a exportação.

Estas sobretaxas terão aplicação durante o período de seis meses, a começar em 1 de Julho próximo futuro.

Porto, 22 de Maio de 1915.

PELO ENGENHEIRO-DIRECTOR

Ernesto E. Alves de Sousa Júnior

Engenheiro Sub-Director

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894
SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL TEMPORARIA N.^o 7-BIS — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes especiaes de ida e volta a preços reduzidos,
para viagens de recreio em domingos ou dias de feriado official

Ampliação do § 1.^o desta tarifa á estação de **CAMPOLIDE**

A partir de 27 de Junho de 1915 a estação de **Campolide** terá á venda bilhetes da alinea a) do § 1.^o da tarifa especial acima citada, aos preços e condições estabelecidas para a procedencia da estação de Lisboa-Rocio.

Lisboa, 24 de Junho de 1915.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.503

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.^o 809

250 exemplares

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

AVISO AO PÚBLICO**MERCADORIAS E ANIMAIS PARA O ESTRANGEIRO**

Em virtude das constantes alterações das medidas adoptadas pelo Governo sobre interdição ou condições especiais de autorização de exportação, reexportação e transito de mercadorias e animais, e assistindo exclusivamente ao expedidor o dever de averiguar e obedecer ás disposições tomadas a tal respeito, esta Companhia continuará a aceitar quaisquer transportes para o estrangeiro, mas declina toda a responsabilidade pelos impedimentos ou embaraços que as remessas possam sofrer durante o transito nas suas linhas ou á saída do país por parte das autoridades.

Dando-se por tais motivos impedimentos ou demoras no seguimento de qualquer expedição, de que resulte estacionamento das remessas, quer sobre vagões quer em depositos nos cais das estações, a Companhia cobrará segundo a respectiva tarifa a taxa que corresponda pela armazenagem ou paralisação do material em que as remessas se achem carregadas.

Se o expedidor não tiver assentado o destino a dar ás remessas, caso a alfandega não permita a sua saída, a Companhia fica com o direito de lhe dar o destino que mais lhe convier, em face das disposições aplicáveis.

Ficam anulados e substituídos os Avisos ao Publico B. 2470 de 31 de Março e B. 2482 de 13 de Maio do corrente ano.

Lisboa, 16 de Junho de 1915.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

A. Santos Viegas

B. 2.502

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

Aviso ao Público

LISBOA, 12 de Junho de 1915

APEADEIRO DE MOUCHINHA

A partir de 15 de Junho de 1915 é aberto á exploração, para o serviço exclusivo de **passageiros sem bagagem** e pelos comboios abaixo designados, o **Apeadeiro de Mouchinha**, ao quilometro n.º 122,03 da linha de Oeste, entre as estações S. Martinho e Cella.

Para a execução do serviço observar-se-hão as seguintes prescrições:

O **Apeadeiro de Mouchinha** não vende bilhetes. Aos passageiros que tomem comboios no apeadeiro, serão cobradas as passagens em transito pelos revisores: no **sentido ascendente** como se procedessem de S. Martinho; no **sentido descendente** como se procedessem de Cella.

HORARIO EM VIGOR

Comboios ascendentes

Horas
de passagem

N.º 203.....	13-08
N.º 207.....	20-29

Comboios descendentes

Horas
de passagem

N.º 202.....	7-57
N.º 208.....	4-56

Os comboios indicados terão meio minuto de paragem neste apeadeiro

Lisboa, 12 de Junho de 1915.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
A. Santos Viegas

B. 2.500

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 1857

950 exemplares

