

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 28.º ANNO

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

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

NUMERO 662

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exercito

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

LISBOA, 16 de Julho de 1915

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Tarifa especial n.º 101 (G. V.) Viagens de recreio (ida e volta).

Minho e Douro — Tarifa especial n.º 101 (G. V.): Viagens de recreio em grupos ou comboios especiais.

Beira-Alta — Aviso ao Publico: ampliação ás tarifas especiais N. B. n.º 6 e 16 (P. V.).

SUMMARIO

Minda a questão das tarifas em Hespanha — II — por J. Fernando de Sousa	209
<i>Os caminhos de ferro Ingleses no primeiro anno da guerra</i> , por Raul Esteves	210
Parte oficial: Ministerio do Fomento — Caminhos de Ferro do Estado — Ministerio das Colônias — Direcção Geral das Colônias	212
A Camara e os automóveis	213
O ramal da Thomas	213
A mobilização dos caminhos de ferro Italianos	214
No Parlamento	215
Publicações recebidas	215
Viagens e transportes	216
Um brinde aos nossos assignantes	216
Minda as sobretaxas	217
A Companhia Paris-Oriëans e a mobilização francesa	217
O dirigível hespanhol <i>Salas</i>	218
A linha de Portalegre	218
Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatorio (Continuação)	219
Linhas Portuguezas — Companhia Portugueza — Minho e Douro — Carregado a Bombarral — Louzã a Arganil — Víago a Chaves	219
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas	220
Boletim commercial e financeiro	220
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	221
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis	221
Companhia da Beira Alta — Relatorio (Conclusão)	222
Arrematações	222
Horário dos comboios	224

preço dos generos em Madrid com o custo do transporte, fracção minima de aquelle, para cahirem por terra flacidos e esvaziados.

Ao thema de aquelle homem publico vem Ceballos contrapôr o seu, que intitula *o parasitismo intermediario causa da carestia das subsistencias*, evidenciando a acção perturbadora da especulação commercial, que ainda pretende avolumar os seus lucros excessivos á custa da industria, que mais serviços presta e menor remuneração aufera. Cá e lá..., repetirei.

Depois de resumir a *Nota das companhias* (vide *Gazeta* de 16 de abril, *Na vizinha Hespanha*) lembra os principios, já antes enunciados, de que as tarifas de transportes, em geral, resultantes de um pacto bilateral, não são modificaveis *ab irato*, sendo erroneas e incongruentes as analogias invocadas da caducidade de concessões mineiras e da alteração de contractos da dívida publica. Protesta contra a doutrina de serem os pactos com o Estado modificaveis por livre alvedrio d'este, sem indemnização compensadora, previamente concertada, doutrina particularmente inopportuna, quando a Hespanha aspira a construir alguns milhares de kilometros de linhas secundarias e procura angariar capitais para esse dispendioso emprehendimento.

Para melhor esclarecer o leitor avesso a demoradas argumentações, põe o opusculo a hypothese de serem todos os generos comprados por pequenas porções e determina os rebaixamentos de tarifas necessarios para que o preço do kilogramma ou do litro descesse cinco centimos.

Generos	Tarifa media por tonelada pesetas	Influencia da tarifa no preço da unidade kilogr.	Tarifa a estabelecer	Premio álem do tráfego gratuito por tonelada
Pão	13,60	0,0127	—	39,94
Carne de vacca	12,33 cab.	0,049	—	3,0
" " carneiro	0,65 "	0,04553	—	4,0
Batatas	20,0 ton.	0,02	—	30,0
Bacalhau	49,5 "	0,0495	—	0,50
Legumes	30,0 "	0,03	—	20,0
Arroz	49,0 "	0,049	—	1,0
Azeite	57,0 "	0,057	3,0	—
Vinho	35,6 "	0,035	—	14,4

Em relação á maior parte dos generos não bastaria o transporte gratuito; seria preciso ainda a dada de um bontus por tonelada para beneficiar o consumidor com uma diminuição de 5 centimos na unidade da venda a retalho.

E' a reducção ao absurdo, processo logico eminentemente efficaz para dar no erro sophistico o golpe de misericordia.

A analyse das condições commerciaes em que é feito o abastecimento de gados do mercado de Madrid, mostra bem quanto pesa sobre o consumidor o parasitismo dos intermediarios; o preço de venda excede de 150 % o do gado, á chegada á capital hespanhola. Só dos dados officiaes consta nm agravamento de preço superior a 60 %,

II

Embora não tenha vingado o movimento iniciado em Hespanha por varias agremiações representantes do comércio e acaudilhado pelo Sr. La Cierva, figura de destaque na politica do paiz, com o fim d'exigir das companhias de caminho de ferro reducções de tarifas e maior celeridade de transportes, merecia o assumpto ser esclarecido, quando mais não seja para mostrar como se geram correntes de opinião destituidas de fundamento e auctoridade. Cá e lá...

Conforme prometti no artigo anterior vou respigar no opusculo de D. J. Ceballos Teresi algumas notas interessantes ácerca da questão, versada sob o ponto de vista do interesse dos consumidores, especialmente nos grandes centros, como Madrid.

Com razão extranha aquelle escriptor que a exploração dos caminhos de ferro seja exceptuada da applicação dos principios que regem a economia industrial, quando pelo contrario a sua primacial importancia exigia mais reflexão e imparcialidade no exame das condições a que deve ser subordinada. Bastou aos balões oratorios de La Cierva a picada de alfinete constituida pela publicação da breve *Nota explicativa* das Companhias, comparando o

mas a verdade é que a carne consumida annualmente em Madrid e que representa com todos os gastos 60 milhões, custa ao consumidor mais de 123. E todavia grita-se contra a carestia do transporte, que é fracção insignificante d'esse custo.

A analyse minuciosa do custo do pão revela um encargo de mais de 90 % sobre o preço do trigo em Madrid, tributo pago aos intermediarios.

As 75:000 toneladas de trigo, que custam, postas em Madrid, cerca de 24 milhões de pesetas, são oneradas, até chegarem sob a forma de pão ao consumidor, com perto de 24 milhões, dos quais apenas 5,5 representam o encargo da transformação em farinha. Pois o transporte de aquella tonelagem representou sómente cerca de 1 milhão.

Com exemplos numerosos e frisantes prova o Sr. Teresi o enorme onus que o parasitismo commercial impõe aos diversos generos, e atribue o elevado preço da alimentação a tres causas preponderantes e alheias á acção das tarifas ferroviarias: o atrazo da agricultura, as más condições economicas do seu exercicio e o parasitismo dos intermediarios, que auferem ganhos de 50 a 100 % do valor dos generos. A resolução do problema está pois na modificação dos processos de cultura e na racial organization do commercio, que evite a enorme exploração exercida sobre o consumidor.

Um exemplo frisante cita Teresi, tanto mais que foi quasi o unico ponto em que as Camaras de Commercio pretendiam contestar a *Nota* das Companhias. Allegaram que o corte das Asturias custa 14 pesetas no local da produção e o transporte 23 pesetas. Pois bem, essa mercadoria que, vindo de tão longe, fica por 37 pesetas a tonelada posta em Madrid, é vendida ao consumidor á razão de 80 a 94 pesetas. E é aos caminhos de ferro que o commercio exige sacrificios!

Aos que perguntam porque são mais altas as tarifas em Espanha que no estrangeiro, responde o opusculo, que a razão é a mesma que a da carestia do vestuário, da alimentação e, em geral, de todos os productos da actividade industrial.

Os progressos economicos do paiz, que na industria dos transportes se accusam pela melhoria do material e dos serviços, tem o consequente reflexo na reforma gradual das tarifas, dentro, porém, de limites razoaveis e que derivam da situação economica do paiz, não deixando nunca de ser o preço do transporte fracção minima do da mercadoria.

Um exemplo frisante cita o opusculo. O kilogramma de bom chocolate custa 2⁵⁰ e é vendido a 10 pesetas.

Pois no transporte, quer das materias primas, quer do producto fabricado, esse transporte representa uma parcela quasi nulla.

Por isso a campanha de La Cierva e das Camaras de Commercio não logrou arrastar consigo os homens ponderados, que estudam imparcialmente os problemas economicos.

Assim D. Valero Hervas, deputado, resumiu a questão pela seguinte forma, bem judiciosa:

"Muito se tem fallado dos transportes, thema já antigo, formando-se a opinião de que o rebaixamento das tarifas pode influir no preço corrente dos generos. Será, porém, remedio efficaz essa ridicula reducção de um centimo, meio centimo, ou um quarto de centimo ?

Pois assim succederia com a suppressão total da tarifa. E se esta não é possível, que significaria a rebaixa de 10, 15 ou 25 % de aquellas fracções de centimo ?

Um chaos, um desengano e mentira, que provocariam a indignação do publico, o qual imputaria aos governos a responsabilidade de tal burla.

Essa campanha de rebaixa de tarifas tão eloquemente sustentada pelo meu amigo La Cierva é, pois, um erro sob o ponto de vista do interesse dos consumidores, um accrescimo de ganancia para o comerciante, pois para elle reverteriam as reducções, que as tarifas sofreriam. Para o publico, nada, nem um centimo."

O problema do barateamento das subsistencias demanda,

para ser resolvido, a organização defensiva dos consumidores contra as extorsões dos intermediarios.

Não acompanharei o opusculo do Sr. Teresi em todas as suas explanações do assumpto, para não ter de repetir considerações já feitas, quando dei conta da memoria que em sua defesa publicaram as companhias do Norte e M.-Z.-A.

Situação financeira das empresas; consideraveis progressos realizados; exiguidade de remuneração do capital; nacionalização d'este; nocividade de campanhas que abalem o credito das companhias, impedindo o desenvolvimento da rede ferroviaria: eis a summula das suas ultimas paginas.

A questão está morta e bem morta em Espanha, o que não quer dizer que as companhias hajam de dormir sobre os loiros da victoria. Amanhã nova arremetida pôde surgir, explorando perante o publico ignaro o thema favorito dos declamadores: exigindo em altos gritos a reducção das tarifas, como panaceia mirifica para remediar o encarecimento das subsistencias.

Não é entre nós menos ruidosa, nem mais illustrada, a facundia dos tribunos. Pelo contrario: são pygmeus microscopicos os de cá, em confronto com a eminent personalidade de La Cierva. Não será à instabilidade politica, à desordem financeira, à incapacidade administrativa, à influencia de causas de ordem geral, que se pedirá explicação dos males que debilitam o organismo nacional; as tarifas de caminhos de ferro são e serão o bode expiatório. Inutil é talvez contrapôr argumentos a quem poderia, a propósito de raciocínio, protestar como o capitão-mór da *Morgadinha*, que se não gabava de prendas de que não fazia uso. No entanto, o silencio teria foros de capitulação, e por isso, a propósito dos desvarios alheios não é mau assentar principios e esclarecer situações, embarcando o passo, em nome da sciencia economica, aos declamadores de má morte.

Aos seus dictames teem que sujeitar as empresas ferroviarias a organização das suas tarifas. Pois que por elles seja orientada a critica dos D. Quixotes do bem publico.

J. Fernando de Souza

Os caminhos de ferro ingleses no primeiro anno da guerra

São bastante interessantes os dados estatisticos relativos aos caminhos de ferro da Gran-Bretanha, no anno que findou em 31 de dezembro de 1914, o primeiro anno da actual grande guerra, e tambem o primeiro anno em que a rede ferroviaria ingleza sofreu o estado de militarização.

Foi no proprio dia 4 de agosto do anno findo, data do rompimento das hostilidades anglo-allemãs, que um decreto real encarregava o governo de assumir a direcção superior de todos os caminhos de ferro do Reino-Unido. Essa direcção ficava commettida a uma comissão executiva, composta dos administradores geraes das doze principaes Companhias, e presidida pelo presidente do *Board of Trade*.

A partir de 5 de agosto os caminhos de ferro ingleses teem sido administrados como constituindo um sistema unico, sob a fiscalização do governo, em relações de dependencia para com o Almirantado e o Ministro da Guerra.

Este estado de coisas reflecte-se profundamente nos relatorios annuaes, apresentados pelas diversas Companhias para o anno de exploração que findou em 31 de dezembro de 1914.

Por um acordo feito no começo do periodo de acção governamental, o governo inglez garantiu ás diversas empresas ferroviarias, como compensação aos sacrifícios exi-

gidos pelos transportes militares e navaes, as mesmas receitas liquidas que foram obtidas em eguaes periodos do anno anterior. Em troca d'esta garantia os caminhos de ferro obrigaram-se a collocar, com absoluta precedencia sobre o restante serviço, todos os seus meios de pessoal e material á disposição dos serviços militares. Todas as despesas necessarias são, desde logo, cobertas pelas administrações dos caminhos de ferro, porquanto o governo salvaguardará os *deficits*, se os houver, e garante álem d'isso, como dissemos, uma receita igual á dos mesmos periodos em tempo de paz. A unica restricção refere-se, naturalmente, ao primeiro periodo do anno de 1914, que corresponde ainda a uma epocha normal de paz.

Das condições que assim foram postas para a exploração ferroviaria, resulta que os relatórios annuaes apresentados pelas diversas Companhias, teem uma forma muito diversa dos anteriores.

Em todos ellos vem inserto o texto do acordo com o Governo, a que acima fizemos referencia, e os costumados mappas e dados estatísticos são apresentados por uma forma muita resumida, em harmonia com as indicações recebidas do *Board of Trade*.

E, tão resumidas são efectivamente as indicações contidas nos relatórios, que difficilmente se podem tirar conclusões mais ou menos approximadas sobre a situação real das diversas Companhias. Assim, por exemplo, as verbas de capital importancias relativas ás receitas e despesas de exploração estão incluidas apenas em duas rubricas, uma, a das receitas, intitulada: *receitas do serviço ferroviário e de outros serviços mantidos pela Companhia, incluindo a quantia a receber do Governo segundo o acordo feito para o periodo da guerra*, e a outra, a das despesas, que não menciona senão esta mesma denominação geral. Ora, ambas estas rubricas abrangem assim transacções que se cifram em milhões de libras, sem darem o mais leve detalhe das verbas parciaes que interveem para realizar aquelle grande total.

Foi, como dissemos, com pleio assentimento das estações officiaes, que as Companhias reuniram assim os dados dos seus relatórios, e, ainda mais, suprimiram tambem todos os mappas estatísticos que se referiam a questões de material e accessorios, ás explorações dos portos, docas, vapores, officinas electricas, etc. E' de presumir que este processo tenha sido propositadamente adoptado para não divulgar, na actual conjunctura, a situação e os meios de que dispõem os caminhos de ferro britannicos, porque, na verdade, pelo lado commercial e economico, os relatórios apresentados constituem documentos do menor interesse.

E' claro que a unica verba que ficou n'esses relatórios, para dar alguns indícios das condições de trabalho, é a verba das despesas, pois que a das receitas é indicada vagamente pela inclusão do subsidio governamental, e faltam por completo os quadros estatísticos do tráfego.

As estatísticas referem-se a 15.314 milhas exploradas, e a comparação das receitas e despesas dá o seguinte, em libras esterlinas:

	1913	1914
Receitas.....	505.656.203	513.521.144
Despesas.....	329.272.383	339.711.288

Como se vê, a comparação dos resultados não permite tirar quaisquer conclusões seguras, porque se deve ter em linha de conta a intervenção de factores arbitrarios que os relatórios não especificam. Um exame superficial dos numeros que ficam indicados poderia levar á conclusão de que a situação da exploração ferroviária não sofreu alteração sensivel com o estado de guerra, o que não é razoavel admittir.

*
Uma questão a que todos os relatórios se referem circumstancialmente é o do alistamento dos empregados

ferroviários para fazerem parte do exercito em campanha.

A *London and North Western* indica com orgulho que tem 12.000 empregados alistados no exercito e na marinha, e acrescenta, como titulo de honra: «que elles se tem desempenhado honrosamente do seu dever, é atestado pelo facto de tantos d'elles figurarem nas listas das baixas em combate». Estas listas dos mortos e feridos são apresentadas, tanto n'esta Companhia como em quasi todas as outras, num chamado quadro de honra, que é affixado nos escriptorios, officinas, estações, etc.

Tambem a *Great Western* figura com 10.000 empregados alistados, a *Middleland* com 9.000, e a *North Eastern* com 6.200.

As diversas Companhias pagam subsidio ás familias dos empregados alistados, enquanto estiverem em serviço, e garantem-lhes os anteriores empregos quando voltarem das fileiras.

A quantidade de empregados ferroviários que se alistaram no exercito de campanha é muito consideravel, e pelos calculos mais recentes avalia-se o seu numero em não menos de 80.000, ou seja cerca de 12 por cento do total dos empregados existentes nos caminhos de ferro do Reino-Unido.

Esta enorme saída de pessoal originou em muitas Companhias graves dificuldades para o bom desempenho de um serviço, que tão importante é mesmo sob o ponto de vista da guerra. O pessoal que se pôde conseguir para substituir o que saiu, não corresponde, em regra, ás necessidades do serviço, nem como habilitação technica, nem mesmo nas qualidades physicas. D'aqui resultou que foi a propria Comissão Directora dos Caminhos de Ferro que determinou que mais nenhum empregado ferroviário poderia ser alistado para servir no exercito de campanha, e as comissões de recrutamento já não aceitam recrutas provenientes dos caminhos de ferro, sem uma autorização escrita da Companhia a que pertença o candidato.

*

Uma lei que também veio pôr em sobresalto o serviço dos caminhos de ferro ingleses, foi a célebre lei das munições de guerra, que, como é sabido, pretende mobilizar para o fabrico de munições todos os estabelecimentos industriais que a elle se possam prestar.

Os caminhos de ferro, na opinião das diversas direções exploradoras, estão desempenhando na epocha actual uma violenta tarefa, superior a quantas até hoje lhes tinham sido exigidas.

Para fazerem face a esta excepcional situação, não podem, portanto, dispensar mais nada do seu pessoal nem do seu material. Ora, segundo parece, alguns milhares de operarios das officinas de caminhos de ferro estão já incluídos na chamada brigada dos voluntários de munições de guerra, que foi criada pela lei a que alludimos. Demais, as officinas de caminhos de ferro ficam também naturalmente indicadas para serem mobilizadas para aquele fabrico.

Assim, as companhias de caminhos de ferro fazem sentir os graves inconvenientes que provirão d'estas medidas, e apontam, com justiça, a capital importancia que tem o manter-se toda a efficiencia do sistema ferroviario nacional, e por consequencia evitar-se que o efectivo do pessoal se reduza abaixo de limites que prejudiquem aquella efficiencia.

A questão que se debate é se a lei das munições, de disposições tão rigorosas, inclue ou não uma protecção especial para o serviço ferroviario. Pretendem alguns que esta protecção está indicada no texto da lei, porque esta vem assegurar providencias para «a manufactura, o transporte e o reabastecimento de munições», e na rubrica de transporte devem considerar-se em logar primordial os

caminhos de ferro. Esta opinião é tanto mais aceitável, quanto a verdade é que a lei considera, em caso especial, as docas em serviço do Almirantado.

Não ha dúvida que, por ordem do ministro das Munições, as disposições da lei que se referem à proibição do emprego de pessoas que tenham deixado, sem licença, o trabalho das fabricas de munições, serão aplicadas ás officinas de caminhos de ferro onde se estão fabricando munições. Porém, o que ás Companhias se assigura essencial, sob o ponto de vista do serviço ferroviário, considerado de não menor importancia que o das munições, é que sejam igualmente decretadas providencias rigorosas prohibindo que, sob qualquer pretexto, o pessoal dos caminhos de ferro seja distraído para outro serviço.

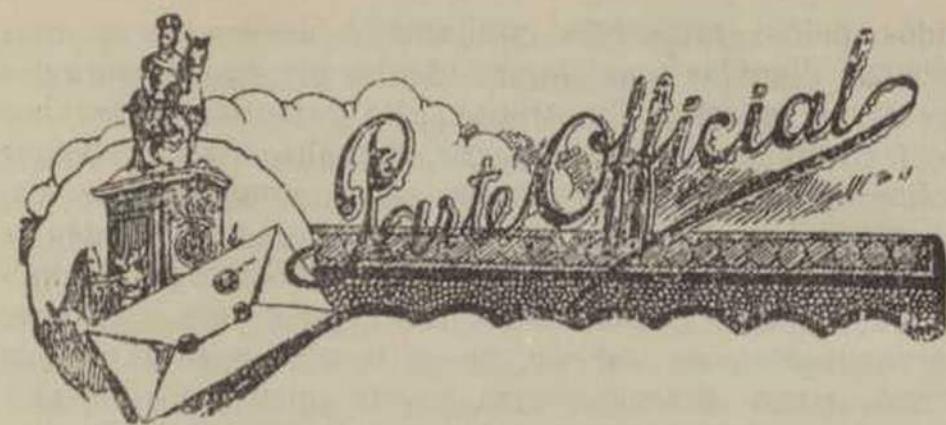
Por outro lado, correspondendo ás exigencias da epoca, as companhias teem adoptado um certo numero de providencias tendentes a garantir a permanencia de um pessoal, que já se considera reduzido ao minimo indispensavel, pela simplificação e redução de certos serviços, e pelo encerramento de alguns troços de linha menos importantes e de muitas estações das ultimas classes. Assim, já não são admittidos homens em edade de poder prestar serviço militar, e, para muitos lugares que até aqui eram exclusivo do pessoal masculino, estão sendo admittidas mulheres. Hoje, em quasi todas as Companhias o pessoal feminino está sendo largamente representado em funções dos serviços de escriptorio, estações, armazens e até nos comboios como revisoras e empregadas dos vagões restaurantes.

*

Sobre a situação futura dos caminhos de ferro ingleses tem sido muito commentado um artigo bastante pessimista, publicado recentemente na *Financial Review of Reviews*. Na opinião d'esse artigo, o acordo estabelecido pelo Governo com as diversas companhias foi apenas uma solução transitoria que as companhias aceitaram por ser o menor de dois males: ou subordinarem-se á direcção do Estado, ou arrostarem sózinhas com as tremendas despesas provenientes da lei sobre transportes militares e navaes. Mas, passado o periodo da guerra, o auctor em questão prevê para as companhias de caminhos de ferro uma situação pouco favoravel. Nesse momento desaparecerá naturalmente o subsidio governamental, e, por outro lado, não se pôde afirmar que o pessoal ferroviário prescinda desde logo do subsidio de guerra que agora lhe é concedido, e que representa uma verba bastante avultada. Também ha a considerar o grande desfalque de pessoal que certamente deve provir do grande numero de colocações no estrangeiro, que então facilmente serão obtidas. Por todas estas razões o auctor do citado artigo prevê, para os caminhos de ferro ingleses, uma crise bastante difícil.

Em todo o caso, outras opiniões igualmente auctorizadas, vieram rebater aquellas desagradáveis previsões, e, se não se deve encarar com muito optimismo a situação de pois da guerra, tambem não é razoável manifestar um tão exagerado pessimismo, pois ha que attender a certas compensações com que o artigo d'aquella revista financeira não entrou em consideração. Assim, a situação comercial da Inglaterra deve, segundo as previsões optimistas, obter uma nova e consideravel expansão, quer pela falta de competidores alemaes, quer pela aquisição dos mercados das nações agora aliadas, e muito especialmente dos da Russia, que preferirá certamente os productos ingleses aos alemaes. Por outro lado, e no que respeita ao pessoal, affirma-se que as companhias reconheceram, no transe por que estão passando, que muitas economias se podem fazer, e estão decididas a aproveitar os ensinamentos recebidos.

Raul Esteves.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, nomear uma comissão composta dos Srs: engenheiro Augusto César Justino Teixeira, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, José Vitor Duro Sequeira, engenheiro-chefe do Serviço de Tracção e Oficinas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; Frederico Cambournac, engenheiro sub-chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; José Maria Barbosa Pita, sub-chefe do Serviço do Movimento dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; Jaime Nogueira de Oliveira, engenheiro-chefe do Serviço do Movimento dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; Manuel Diogo da Gama, guarda-livros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; dois representantes do pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste; dois representantes do pessoal dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; Vasco do Couto Lupi, encarregado da Secção do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, servindo o primeiro de presidente e o ultimo de secretario, alim de, nos termos do artigo 30.^o do decreto de 25 de Fevereiro de 1911, proceder á revisão dos quadros e dos regulamentos dos Caminhos de Ferro do Estado, em substituição da comissão nomeada em portarias de 16 de Maio de 1911, 14 de Agosto de 1912, 20 de Maio de 1913 e 20 de Novembro de 1914.

Outrossim determina o Governo da República Portuguesa que esta comissão poderá agregar a si outros vogais, se assim o julgar conveniente para cabal desempenho da missão que lhe é incumbida pela presente portaria.

Paços do Governo da República, em 29 de Junho de 1915.—O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

Atendendo ás reclamações e exposição feitas, por quem de direito, sobre a inconveniência quanto aos interesses economicos e higiénicos da região e ainda quanto aos do turismo, da construção da segunda parte do lango do caminho de ferro de Vidago a Chaves, compreendido entre Moure e Chaves, pela margem esquerda do rio Tâmega; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 22 de Junho de 1911, aprovar o projecto do referido troço de caminho de ferro, pela margem direita do rio Tâmega, na extensão de 8:800 metros e respectivo orçamento na importância de 180:455, e bem assim determinar que se proceda desde já á sua execução, ficando de nenhum efeito a portaria de 17 de Abril ultimo, que aprovou e mandou construir o projecto da mesma linha pela margem esquerda do Tâmega.

Paços do Governo da República, em 10 de Julho de 1915.—O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral das Colónias

7.^a Repartição

DECRETO N.^o 1:708

Atendendo ao que representou a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela sobre os inconvenientes para o crédito e regular administração da referida Companhia, que a sua assemblea geral não se realize dentro do tempo normal marcado pelos seus estatutos;

Considerando que o principal facto que determinou a promulgação do decreto n.^o 910, de 30 de Setembro de 1914, que adiou até ulterior resolução do Governo a convocação e reunião das assembleas gerais das companhias coloniais, foi a impossibilidade de facultar aos acionistas estrangeiros os meios de depositarem as acções ao portador para a sua representação em assemblea geral, circunstância esta que não se dá com a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, pois que as suas acções se encontram na posse de entidades portuguesas e inglesas residentes em Por-

fugal e em Inglaterra, e que assim nenhum inconveniente poderá haver para o regular funcionamento da assemblea geral da mesma Companhia; Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, determinar que a disposição contida no artigo 4º do decreto n.º 910 de 30 de Setembro de 1914, seja desde já considerada nula e sem efeito quanto à Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, em 29 de Junho, e publicado em 1 de Julho de 1915.—Joaquim Teófilo Braga—José Mendes Ribeiro Norton de Matos.

A Camara e os Automoveis

A Auditoria Administrativa deu, finalmente, sentença sobre o recurso que, perante esse tribunal, tinham levado os conductores de automoveis contra o regulamento estabelecido pela Camara Municipal para o transito e permanencia d'estes vehiculos nas ruas da capital.

Já emittimos aqui a nossa opinião a respeito d'esse regulamento, em que apenas notamos o desfeito de ser ainda bastante benigno. Mas se, por um espirito de transigencia razoavel que só podemos louvar à Camara, elle não é ainda o que deveria ser, muito bom é já que se regulamente um serviço publico dos mais importantes, porque se elle, bem organizado, representa uma incontestavel commodidade publica, se apertadas disposições não o regulamentarem torna-se um perigo, e dá à cidade esse curioso aspecto de selvajaria civilizada que, n'esse ponto, ella tem mantido.

Não vimos o serviço dos automoveis que o espirito progressivo da velha imperatriz chineza introduziu em Pekim. Não estavam ainda em circulação ha doze annos, quando por lá andámos; mas calculamos que deve ser coisa parecida, se não mais regular, do que o que temos, até hoje, tido em Lisboa.

Tratando-se de uma locomoção mechanica, sujeita a não obedecer rapidamente, instantaneamente, quando é preciso ao governo do seu conductor, deixá-la circular n'uma capital com tal liberdade, tanto em velocidade como em direcção; consentir que em centros de circulação intensa e em ruas apertadas, os carros corram em todos os sentidos, se ultrapassem e ultrapassem os outros vehiculos sem methodo nem ordem; que estacionem por toda a parte, mesmo quando aos *chauffeurs* lhes apraz pararem em meio da via publica para conversar com um amigo—quando não é um collega que faz o mesmo com o seu carro—que manobrem e evolucionem em todos sentidos, como se practica na nossa mais bella avenida—uma das mais bellas do mundo—é tudo o que ha de mais tumultuário e anticivilizado; e decididamente, só na China podermos admittir que exista, e ainda o duvidamos.

Levou oito longos meses a resolver o pleito entre a Camara e os conductores, e não ha duvida de que ainda teremos que tolerar um periodo transitorio, para que estes possam mandar fazer os fardamentos que lhes impõe o art.º 2º do regulamento.

Bem sabemos que qualquer alfaiate confecciona um fardamento em oito dias, e que não faltam alfaiates em Lisboa; mas sempre haverá que ter contemplação com uma classe popular, e dar-lhes um certo prazo para o cumprimento d'esta parte do programma; como seria de justiça que a Camara, espontaneamente, amenizasse um pouco as exigencias do figurino, em que, dado o actual preço dos artefactos de couro, poderiam ser suprimidas as polainas.

Tudo é justo que se faça, quando não prejudica o publico; mas no restante, bom será que o Governo Civil e todas as autoridades que tem que intervir no assumpto, façam cumprir o novo regulamento no preciso dia em que elle tem que entrar em vigor, e que já deve estar muito proximo.

Pelo que se refere ao estacionamento na Avenida da

Liberdade, o alinhamento dos carros no centro é uma das disposições mais justas, e mais necessarias.

Já o dissemos, e não é demais repeli-lo, que é assim que sempre se usou nas cidades inglezas e americanas, para todos os vehiculos—até para as bombas de incendios e carros de escadas—e tão boa ideia isso foi considerado, que Paris a copiou, ha tres annos.

Applicado o caso á nossa cidade teremos desimpedido o caminho entre os passeios lateraes da Avenida, sem necessidade dos transeuntes terem que fazer evoluções pelo meio da rua, em risco de serem atropelados.

Os carros em linha no centro ficam muito mais visíveis, e cada alugador pôde melhor, vendo-os em conjunto, escolher o que já conhece ou o que mais lhe agrada.

Alli, não impedem o transito e servem até de barreira para delimitar as duas estradas, ascendente e descendente.

Alem d'isso, postos em linha, facil é irem avançando tomando o lugar dos que sahiram em serviço, acabando-se com o uso grotesco d'hoje, em que uns figurões estão continuamente a trinar apitos para fazerem avançar para os pontos mais concorridos os carros que estão isolados, em pequenos grupos, entre os varios talhões superiores.

Muito ha ainda que fazer na regulamentação d'este serviço, para melhorá-lo, para evitar os centenares de atropelamentos que todos os dias se dão.

Prohibir rigorosamente que, salvo casos muito excepcionaes e só a passo, os automoveis circulem pelo lado esquerdo dos carros electricos; que só a passo façam a curva entre ruas em que o espaço de cinquenta metros na frente se encontre mascarado; a uniformidade das trompas, prohibindo gaitinhas de variados sons.

Neste ponto damos hoje a nota de um paiz em que tudo se tolera; aceita-se cá o que no estrangeiro nem por grandes influencias se admite.

Foi assim que um inventor allemão fabricou uma trombeta para autos produzindo varios sons. A policia de Berlim oppoz-se à adopção da novidade, e o inventor, não querendo perder a mercadoria fabricada, fez uma trompa que reproduzia os sons das dos arautos do Lohengrin, e foi oferecê-la ao imperador, julgando que, com tão bom padrinho, a policia se accommodaria.

Pois o grande Kaiser brindou-o com um dos seus ricos sorrisos, agradeceu, mas declarou que só tocaria o notavel compasso de Wagner, que tanto symboliza a nacionalidade allemã... dentro das suas propriedades. O inventor ficou corrido e tratou de vender as gaitinhas para os paizes mais tolerantes.

Um d'esses, o raro, se não o único, é o nosso. Ali ouvimos, todos os dias, em plena capital, não os accordes do maestro allemão, mas o velho Pirolito ou a Cachucha.

E muito portuguez, não ha duvida, mas muito pouco proprio para uma cidade, como o reconheceram todos os paizes, onde se attende a estes pequenos detalhes que, reunidos, constituem um sistema de boa administração municipal.

Cá, porém, temos aceitado tudo o que os mais não querem, graças ao *não tem duvida* e ao *não vale a pena portuguezes*.

Ainda bem que o regulamento novo põe termo a estes costumes desleixados.

O ramal de Thomar

Nova lei foi votada para prorrogar o prazo de construção do ramal de via larga da linha do Norte a Thomar, concedido á Camara Municipal da cidade. Não só o prazo é ampliado, como se deixa mais liberdade na escolha do ponto de bifurcação, entre Thomar e o Entroncamento, para facilitar a construção, pois melhor sahirá o ramal da Lamarosa que de Paialvo.

Tão destrambelhada tem, porém, sido a legislação dos

caminhos de ferro d'estes ultimos annos, rabiscada por vezes sobre o joelho de qualquer deputado, sem audiencia dos competentes, que será provavelmente necessário terceira lei para se chegar à solução viavel.

Quando se usou do artificio dos emprestimos municipaes para facilitar a construeção de determinados ramaes, deixou-se prevista na lei respectiva a facultade do estabelecimento de tarifas superiores ás tarifas geraes, para avolumar as receitas do ramal e tornar financeiramente exequivel o emprehendimento. A troco de um pequeno encargo supportado pelos interessados e largamente compensado pelas facilidades novas de communição, havia a segurança de obter rendimento mais avultado.

Assim se procedeu para com os ramaes de Aldeia Gallega e Montemór, e facultade identica era dada no projecto de lei de 1910 para as linhas de Reguengos e Cezimbra.

Porque se não seguiu esse exemplo ao redigir o projecto de que sahiu a primeira lei sobre o ramal de Tboim? Porque se não ouvin sobre o caso a entidade a quem naturalmente havia de ser confiada a exploração do ramal? Ignorancia, leviandade, precipitação?

Tudo isso, talvez. Fosse como fosse, a lei ficou omissa e nem agora se remediou a omissão.

Talvez que com terceira lei o caso fique liquidado. Senão, pouco custará fazer mais alguma, como o alfaiate, que em provas successivas emenda os defeitos do corte do fato, até o acertar ao corpo do freguez.



A mobilização dos caminhos de ferro italianos

A forma como os caminhos de ferro italianos acabam de desempenhar-se do difícil encargo de assegurarem a mobilização e a concentração das tropas, dá muita honra á administração: os ferroviarios italianos, como os seus collegas franceses, teem direito ás mais calorosas felicitações.

Os nossos irmãos latinos não quizeram entrar na guerra senão depois de minuciosamente preparados. Pelo que respeita ao pessoal dos caminhos de ferro sujeito ás obrigações do serviço militar, um regulamento para a sua militarização eventual e para a organização e o funcionamento das secções e companhias militares de caminhos de ferro foi decretado pelo ministro da Guerra a 5 de outubro de 1915: estabelece elle em principio que todos os empregados, tanto do Estado como das Companhias particulares, temporariamente dispensados do serviço militar, ou graduados e declarados indisponíveis, devem ser, em caso de mobilização, considerados como chamados ás fileiras, mas para continuarem a prestar os seus serviços na administração ferroviaria a que pertencem. Providos de distintivos e sujeitos á jurisdição militar, não recebem pelo orçamento da Guerra, mas continuam a ser pagos pelas suas administrações. Só os que pertencem ao exercito permanente ou á milicia móvel, ou que pertencendo ás duas ultimas classes licenciadas, estejam inscriptos nos serviços de engenharia, de saúde ou de subsistencias, é que cessam o seu serviço nos caminhos de ferro.

A vigilancia sobre o pessoal das linhas militarizado está confiada, no que respeita á disciplina militar, ás commissões militares de linha e aos commandos militares das estações.

A 15 de abril de 1915, os ministros da Guerra, da Marinha e do Fomento formularam o «regulamento para a execução dos grandes transportes militares em Italia». Institue primeiro, junto do Commando do corpo do Estado-maior, uma commissão mixta permanente technico-militar, com o nome de «Comissão central para os transportes militares em caminho de ferro». Presidida pelo official general adjuncto ao commando do corpo do Estado-maior,

chefe do repartição da Intendencia, comprehende o chefe da repartição dos transportes do Commando do corpo do Estado-maior, os commissários militares das vias ferreas, um delegado do ministerio da Guerra, dois do ministerio das Obras-publicas, representantes dos diversos serviços technicos dos caminhos de ferro do Estado das direcções regionaes de exploração; o chefe e o sub-chefe da repartição technica ferroviaria, instituida junto do Commando do corpo do Estado-maior. O presidente convoca-a segundo ordem do chefe do Estado-maior do exercito, e o seu papel consiste em «estudar e preparar a utilização dos meios precisos para a execução dos grandes transportes militares em caso de guerra».

Durante a mobilização e o estado de guerra, o serviço dos caminhos de ferro está inteiramente ás ordens do commando superior do exercito, que fixa as condições da exploração, tanto para os transportes privados como para os militares. Na occasião da mobilização constitue-se a Direcção dos Transportes: o director dos Transportes é o chefe da repartição de transportes junto ao Commando do corpo do Estado-maior; aggregam-se-lhe officiaes especialmente designados e um delegado do ministerio da Marinha. Já em tempo de paz, a repartição dos transportes junto ao Commando do corpo do Estado-maior comprehende uma repartição technica ferroviaria: alguns dos seus membros são adjunctos á Direcção dos transportes, assim como varios funcionários technicos superiores dos caminhos de ferro do Estado.

E' a Direcção dos transportes que fixa as regras do serviço, decide sobre que linhas e em que momento deve entrar em vigor o horario militar, determina quaes as carruagens que devem ser deixadas á disposição do publico, e de que maneira deve ser repartido o material circulante de todas as redes nacionaes de caminhos de ferro.

A exploração das linhas onde o horario militar não é posto em vigor, fica regulada pelo horario ordinario, mas a Direcção dos Transportes pôde modificar este horario, decidir que parte, ou se a totalidade dos comboios ordinarios, deve ser utilizada para as necessidades estrategicas, e affectar ao serviço do exercito todo o material de essas linhas, se o julgar conveniente.

Para todos os movimentos a executar, a Direcção dos transportes dá as suas ordens ás commissões militares das linhas: estas existem já em tempo de paz, mas são completadas na mobilização. Cada uma d'ellas é composta de officiaes, aos quaes é adjuncto, a titulo consultivo, o chefe da secção regional dos caminhos de ferro do Estado, e eventualmente um funcionario do departamento local da inspecção dos caminhos de ferro, sempre que existam importantes caminhos de ferro secundarios.

As commissões militares das linhas teem sob a sua dependencia os commandos das estações, constituídos ou já em tempo de paz, ou por occasião da mobilização, ou mais tarde conforme as necessidades do serviço.

Durante o periodo dos transportes de mobilização e de concentração, a Direcção dos transportes reside em Roma, sob a subordinação da Intendencia geral; dirige-se em seguida ao quartel general da Intendencia militar, não deixando na capital senão uma delegação encarregada de entender-se com as administrações dos caminhos de ferro, para os transportes nas zonas do interior.

Alem d'esta delegação tem sob as suas ordens as commissões militares de linha, os commandos militares de estação, e eventualmente a Comissão fluvial e os commandos fluviaes locaes. Pelo que respeita aos caminhos de ferro, indica, de acordo com a auctoridade militar, as linhas sobre as quaes o horario militar deve vigorar e aquellas sobre as quaes o horario ordinario e o regimen normal podem ser restabelecidos progressivamente ou de uma só vez; designa as estações que formam o limite entre a zona ferroviaria do exterior, em que o horario ordinario fica em vigor, e a zona ferroviaria militar em

que se applica o horario militar; de acordo com as intenções dos corpos do exercito e o serviço de etapas, fixa para cada corpo do exercito as estações testas de linha e determina as outras estações onde possa effectuar-se um serviço de reabastecimento ou de evacuação, ou nas quaes possam ser creados depositos de munições de guerra, de viveres ou de material.

A zona militar dos caminhos de ferro está sob a jurisdição immediata da Direcção dos transportes, e a zona do interior sob a da sua delegação em Roma.

Os pedidos do material necessario aos transportes militares são feitos pela Direcção, pela sua delegação ou pelas commissões militares de linha, ás administrações dos caminhos de ferro, que são obrigadas a satisfazê-los.

A Direcção dos transportes provê, sendo necessário, ao restabelecimento das linhas e à reconstrução das obras d'arte, bem como á exploração das linhas que devam ser exploradas militarmente: para este efecto dispõe das companhias e das secções militares de caminhos de ferro, bem como do pessoal militar auxiliar.

Estas secções, quer autonomas, quer agrupadas ás 2, 3 ou 4 em companhias, são formadas pela Direcção dos transportes, conforme as necessidades, com ajuda do pessoal dos caminhos de ferro militarizado, e em geral sómente com o pessoal dos caminhos de ferro do Estado; excepcionalmente, o pessoal de um caminho de ferro secundario pôde ser chamado a concorrer para esta formação; cada unidade (secção ou companhia) fica debaixo das ordens de um chefe technico designado pela Direcção geral dos caminhos de ferro do Estado e de um chefe militar nomeado pela Direcção dos transportes. O papel d'estas secções militares consiste em explorar as linhas sobre as quaes os acontecimentos de guerra levem a substituir pela exploração militar a exploração ordinaria, e tambem em concertar e reconstruir as secções de linhas interrompidas.

O pessoal militar auxiliar para o serviço dos caminhos de ferro, cujo concurso pôde ser requisitado pela Direcção dos transportes ou pelos órgãos d'esta dependentes, para remediar a insuficiencia numerica do pessoal durante os grandes transportes militares, é constituido pelos militares munidos com o curso preparatorio para o serviço de guarda-freios, de agulheiros e de operarios de manobra, cuja lista existe na posse dos commandos districtaes.

As disposições adoptadas no regulamento de 15 de abril foram admiravelmente executadas cinco semanas mais tarde. A mobilização e a concentração dos exercitos italiani effectuaram-se com rapidez, ordem e regularidade; nalgumas semanas, mais de um milhão de homens foram transportados á fronteira austriaca, sem prejuizo das armas, das munições e do material de guerra concentrados em grandes massas. E este trabalho foi executado sem a suspensão do trânsito dos passageiros ou das mercadorias. Sómente alguns comboios foram suprimidos em linhas pouco frequentadas, mais por medida economica do que por necessidade estratégica.

Não ha duvida de que os comboios do serviço ordinario sofreram varios atrasos, mas isto é um mal endemico na Italia, que não se nota ter sido aggravado sensivelmente n'esta conjunctura. «O trânsito de certas linhas, dizia ha pouco o *Corriere della Sera*, foi centuplicado. Linhas consideradas insuficientes para as necessidades normaes foram elevadas a um rendimento enorme, fabuloso. Nem um só comboio militar foi obrigado a parar n'estas linhas atafulhadas, onde se seguiam centenas e centenas de comboios desmedidamente extensos. Os passageiros sofreram atrasos, é certo, mas devem ser elles os primeiros a de tal não se lastimarem, porque detraz dos estores corridos, nos vagões fechados, ouviam o rodar constante dos comboios carregados de tropas, enfeitados com grinaldas de flores, e d'onde partiam còros formidaveis e guerreiros. E esses, sim, esses chegavam á hora!»

Do *Journal des Transports*.

G. A.

Ao Parlamento

Recebemos copia da reclamação que os secretarios, aianuenses e alguns officiaes de 131 concelhos, isto é, de justamente metade dos concelhos do paiz, fizeram á Camera dos Deputados, pedindo melhoria de vencimento.

Como é sabido, leis modernas cercearam em grande parte os proventos d'estes logares, e enquanto que outras classes de funcionários viram augmentados os seus honorarios, alguns mesmo por forma bem extraordinaria, estes modestos servidores publicos viram os seus parclos emolumentos irem avolumar os de outras classes, e elles, os infelizes bastardos da politica, ficaram reduzidos aos miseraveis ordenados de 13\$33, ou 10\$00 mensaes, segundo o concelho é de 1.^a ou de 2.^a classe!

Os officiaes, esses recebem apenas 8\$33 os de 1.^a e 6\$66 os de 2.^a. E a miseria com todos os seus horrores!

E chama-se a isto funcionalismo publico, e exige-se-lhe ainda direitos de encarte! Ficam encartados para morrer de fome.

Serão attendidos no seu justo e respeitoso pedido? Assim o desejamos.

~~Prado~~

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos, e agradecemos, mais dois folhetos da collecção *Etudes et documents sur la guerre*, um intitulado *Comment les Austro-Hongrois ont fait la guerre en Serbie* e o outro *Pratique et doctrine allemandes de la guerre*. O primeiro tem por auctor o Sr. R. A. Reiss, professor da Universidade de Lausanne, e o segundo por autores os Sr.^s E. Lavisson e Ch. Andler, professores da Universidade de Paris.

O auctor do primeiro folheto, o Sr. Reiss, é um neutro, e portanto livre de qualquer suspeita de má-vontade ou de paixão patriótica. E' um criminalista de profissão, que, em inquerito effectuado *de visu* observa os lamentaveis vestigios da passagem das tropas austriacas na Servia.

«Os Austro-Hungaros serviram-se de balas explosivas que produzem terríveis ferimentos; mutilaram, maçacaram, queimaram prisioneiros, mulheres, velhos e creanças. Committeram todos estes crimes, por ordem superior. Tudo isto é confirmado com documentos photographicos.

Committeram os Austro-Hungaros, na Servia, as mesmas infamias e atrocidades que os Allemães na Belgica e em França».

O segundo folheto, dos Sr.^s Lavisson e Andler, é também bastante elucidativo, sobretudo com relação ao mobil das atrocidades alremãs e á sua causa, que bem resulta dos seguintes capítulos do opusculo: «A guerra é uma necessidade para a Alemanha. — A guerra querida por Deus e pela natureza. — A Alemanha deve governar no mundo. — Efeito da conjuncão d'estes tres principios. — Porque é que a philosophia alremã da guerra interessa a todos os povos».

*

Tambem agradecemos, e nos foi agradável visita, o primeiro numero de uma pequena revista, em forma de folheto, intitulada *Portugal*, editada em Holborn pelo Sr. W. A. Bentley, escripta em inglez, e que tem por subtítulo: *Revista mensal do paiz, suas colonias, commercio, historia, litteratura e arte*.

O numero recebido refere-se ao mez de fevereiro. Contem artigos interessantes: *Como poderemos melhor servir a Portugal e á nossa aliança?* — *Lisboa vista de relance.* — *O texto do tractado commercial anglo-portuguez de 1914.*

Contem tambem a bella poesia de Thomaz Ribeiro: *Jardim da Europa á beiramar plantado...*, traduzida primorosamente pelo Sr. Aubrey F. G. Bell.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas de Bodo e feira annual em Pombal

Nos dias 23 a 26 d'este mez deve ter logar a importante feira annual na villa de Pombal, realizando-se por essa occasião a tradicional festa denominada do «Bodo» que se espera exceda em pompa a dos annos anteriores.

Pombal é uma villa muito commercial e os negócios que se costumam realizar por occasião da feira elevam-se a muitos contos de reis. A' parte a importancia commercial, a feira, como de resto todas as nossas feiras, oferece ao viajante um espectáculo deveras pitoresco e interessante.

E de esperar, pois, que, devido aos magníficos attractivos e á modicidade de preços que os caminhos de ferro estabelecem por esta occasião, a concorrência á famosa e linda villa de Pombal seja numerosíssima.

Os bilhetes especiaes são validos para ida de 22 a 26 e volta até 27 do corrente, pelos comboios ordinarios, e os seus preços são os seguintes:

	2.º cl.	3.º cl.
Entroncamento	1.548	1.504
Paialvo	1.524	584
Chão de Maçãs	1.502	572
Caxarias	574	554
Albergaria	556	538
Vermoil	522	514
Soure	542	530
Anços e Alfarellos	570	550
Formoselha	578	556
Taveiro	1.562	572
Coimbra e Coimbra B	1.528	586
Leiria	1.574	1.526
Monte Real	1.552	1.506
Monte Redondo e Guia	1.542	598
Louriçal	1.528	586
Telhada	1.520	582
Amieira e Lares	1.506	574
Santo Aleixo	1.510	576
Figueira	1.520	582
Verride	590	564

Festas de Sant'Anna e corridas de touros na Mealhada

Na formosa povoação da Mealhada todos os annos se costuma realizar, n'este mez, uma festa denominada de Sant'Anna, onde accorrem milhares de pessoas das localidades circumvizinhas e mesmo de outras bem distantes.

Por occasião d'estas festas effectuar-se-hão na magnifica praça de touros ha poucos annos construída n'aquella villa, duas corridas de touros, nos dias 25 e 26 do corrente, para as quaes se acham contractados alguns dos nossos melhores artistas da especialidade.

Com este motivo a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes realiza um serviço especial a preços reduzidos, cujos bilhetes de ida e volta são vendidos nos dois referidos dias pelas estações e apeadeiros a seguir indicados:

	2.º cl.	3.º cl.
Coimbra e Coimbra B	536	528
Souzelas	518	514
Pampilhosa	510	508
Aveiro	564	544
Quintans e Oyã	552	538
Oliveira do Bairro	530	518
Mogosores e Curia	514	510

Aos passageiros que tomarem o comboio em Oyã e Curia serão os bilhetes vendidos em transito. Dados os interessantes attractivos e a modicidade dos preços do caminho de ferro, é de esperar enorme concorrência á Mealhada nos dias da festa.

Transportes de ramos e folhas d'arvore para cortimento, e de cisco, pó e terra de carvão vegetal

Pela Companhia Portugueza foi apresentado á sancção governamental um projecto de ampliação á tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, pela qual são incluidas n'essa tarifa as ramos e folhas d'arvore para cortimento, a granel, prensadas, trituradas ou moidas, com os preços da 5.ª serie.

Equalmente e aos mesmos preços são na mesma ampliação incluidos o cisco, pó e terra de carvão vegetal por expedições de vagão completo ou pagando como tal, procedentes de qualquer estação da Companhia para as de Lisboa Caes dos Soldados, Braço de Prata, Bemfica, Alcantara-Mar e Caes do Sodré até Pedrouços, sem reciprocidade.

Prazos de transporte em pequena velocidade

A partir de hontem foi annullado o Aviso ao Publico da Companhia Portugueza de 12 de agosto do anno findo, pelo qual haviam sido elevados ao duplo os prazos regulamentares de expedição, transporte e entrega dos despachos de pequena velocidade.

Esta ampliação dos prazos regulamentares havia sido motivada pela suppressão de alguns comboios, a que a Companhia fôra forçada nos começos da guerra europeia em virtude da falta de carvão. Actualmente que já se acha normalizado o serviço dos comboios de mercadorias, a Companhia restabelece os prazos regulamentares.

Transportes de terras radioactivas

Segundo aviso da Companhia Portugueza, a partir de 20 do corrente é incluida nas tarifas especiaes de pequena velocidade n.º 102, combinada com os Caminhos de ferro do Minho e Douro, n.º 103 e N. B. n.º 6 combinadas com a Companhia da Beira Alta, e n.º 401 combinada com os caminhos de ferro do Valle do Vouga, a rubrica «terrás radieactivas» correspondendo-lhe os preços estabelecidos nas mesmas para adubos agrícolas, como o foi na tarifa n.º 12 de serviço interno, conforme tivemos occasião de referir oportunamente, e cujo aviso distribuimos com o presente numero.



Um brinde aos nossos assignantes

A importante Companhia Remington Typewriter, grata pelo artigo que dedicámos, no nosso numero passado, ao bello album da Exposição Panamá-Pacifico, põe á disposição dos nossos leitores este esplendido folheto que, como dissemos, é ilustrado por 24 bellos mappas e vistas a chromo, com a descripção da Exposição, do Canal, etc.

Os nossos assignantes que o desejarem, podem, pois, requisitá-lo n'esta Redacção, onde lhes será entregue.

Ainda as sobretaxas

Algum, interessado na não elevação (embora levíssima) dos preços de transporte de adubos, combustíveis minerais, sulphatos de ferro e de cobre e enxofre, foi transcrever, com louvor, no *Diário de Notícias*, uma local da nossa secção *Viagens e transportes* do número passado sob o título «Augmento de tarifas».

O louvor não era cabido porque essa local é apenas o resultado de um lapso, lamentável em quem a escreveu, porque não lhe falta competência para tratar do assunto. Mas, d'esta vez, falhou-lhe, e provou que nem sequer tinha lido o nosso artigo editorial de ha um mez, em que se justificava plenamente que se, na rede do Estado, aquellas mercadorias não foram isentas da sobretaxa de 10 010 creada agora — como o foram tantas outras constituindo generos de consumo e de primeira necessidade — foi isso devido a que os combustíveis minerais, os adubos, enxofre, caparosas, sulphatos e o peixe, gosam nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, de tarifas muito mais reduzidas do que nas outras linhas do paiz.

Mercadorias a que se applicam taxas kilometricas de 7 réis, 6 réis e até 5 réis, e a que ainda, sobre isto, quando a distancia ultrapassa 340 kilometros, se mantem, como maximo cobravel, em remessas de vagão completo, a taxa de 2\$000 réis por tonelada, nada as affecta que, n'uma occasião excepcional como esta, se sobrecarregue essa taxa com 10 por cento, que representam, n'uma distancia de 400 kilometros, por exemplo, 200 réis ou meio real por kilometro ou 0,2 de real por kilo.

Gostaríamos de saber de algum comerciante que, vendo agravados os seus gastos de transporte com esta infima parcella, se contentasse em aumentar o preço da mercadoria que vende em 2 réis em cada 10 kilos; e se haveria algum consumidor que se queixasse por essa exorbitância.

Os caminhos de ferro do Estado, pelo facto de pertencerem ao Estado não estão isentos de sofrer os agravamentos de gastos, no abastecimento de carvão; no aprovisionamento de todo o material que o paiz não produz e tem que vir do estrangeiro, sobrecarregado com o aumento do custo d'origem, porque a falta da concorrência da industria allemã tem motivado a subida do custo de muitos artigos, pois a guerra, com as suas exigencias do enorme consumo de munições, tem triplicado os preços de muitos materiaes e até prohibido a exportação de alguns.

Junte-se a isso o premio do ouro que tem subido de 20 a 48 %, isto é mais 23 %: junte-se a elevação do preço dos fretes marítimos, o premio do seguro de guerra, etc.

Se quizessemos especificar, encheríamos columnas com a relação de generos n'este caso, mas como não o podemos fazer, que o leitor, se é um comerciante, consulte os seus livros, e se é consumidor veja o modesto rol de compras, e nos diga se o toucinho, vindo do Alemtejo pelas linhas do Sueste, *isento de sobretaxa*, não está mais caro; se o arroz a que succede o mesmo em todas as linhas do paiz, mantein o preço de ha um anno.

A Companhia do Papel do Prado elevou-nos o preço do papel que empregavamos nas capas d'esta *Gazeta*, apenas 22,5 por cento.

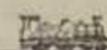
Qual é o genero, artigo ou mercadoria que, no nosso paiz, não tem subido de preço, mesmo aquelles em que em nada influe o transporte ferroviario ou marítimo? E subido, muitas vezes, vinte e mais por cento.

Finalmente: a sobretaxa nos caminhos de ferro está anunciada para só ser cobrada durante seis meses.

Se findo este prazo a guerra tiver terminado, as sobretaxas serão suprimidas.

Veremos então se os preços de todas as mercadorias voltam á antiga.

E' o caso de empregar a conhecida phrase italiana: *Vederemo e dopo parlaremo*.



A Companhia Paris-Orleans e a mobilização francesa

Recebemos o relatorio d'esta Companhia referente ao anno findo de 1914, e n'ella se faz especial menção do serviço militar desempenhado pelas suas linhas nos primeiros tempos da actual guerra. Os dados e as observações que n'ella se fazem com respeito a esse serviço, são de tão incontestavel interesse, que vamos apresentar em seguida um breve resumo d'essa parte do relatorio.

A mobilização francesa sobreveiu n'uma epocha em que mais intensidade costuma adquirir o movimento de passageiros, por ser a epocha das ferias. Os dois primeiros dias de agosto foram de extraordinario movimento nas estações de Paris, e foi necessário utilizar todo o material disponivel, e estabelecer um serviço especial de ordem nas gares, que foram positivamente assaltadas pela multidão. Apesar d'isso, o serviço executou-se, e nenhum d'esses passageiros deixou de seguir ao seu destino, não havendo tambem accidentes a mencionar.

O serviço de mercadorias é que foi desde logo suspenso, fazendo-se a descarga e armazenagem dos vagões carregados. Estes vagões tinham de ser convenientemente preparados para serem empregados no transporte de tropas.

Em conformidade com a legislação em vigor, a rede da Companhia passou a ficar subordinada ao Ministerio da Guerra, desde o primeiro dia da mobilização, e todo o serviço foi dirigido pela respectiva commissão de rede, composta de um official, commissario militar, e do director da Companhia, commissario technico. Esta commissão funcionou na melhor harmonia e com o maximo zelo e dedicação, dando uma prova frisante do patriotismo que inspirou todos quantos tinham que colaborar na obra da defesa do paiz.

No segundo dia de mobilização o serviço commercial era substituido pelo serviço especial militar, já estudado desde o tempo de paz. De 1 a 5 de agosto, que foi o periodo dos transportes de mobilização, a circulação na rede da Companhia foi de 1.500 comboios proximamente. Desde o 5.º ao 18.º dia de mobilização, que foi o periodo dos transportes de concentração, foram levadas para a fronteira as tropas das regiões do Centro e do Meio-Dia, e ainda uma grande parte das da Argelia e de Marrocos. N'este segundo periodo foi de cerca de 2.000 o numero de comboios militares que passaram na rede de Orleans, com destino ao Leste e ao Norte. Ha a contar ainda com os comboios de regresso, em numero quasi igual, pois uma grande parte do material foi utilizado duas vezes n'esta serie de transportes. Estes comboios exigiram um numero de carruagens e vagões superior a 57.000, e transportaram approximadamente: 600.000 officiaes e soldados, 144.000 cavallos, 40.000 viaturas, e 64.000 toneladas de aprovisionamentos.

A precisão e a ordem com que foram executados estes transportes são consideradas muito notaveis, e em nenhum comboio militar se deu o menor accidente.

Ainda, álem dos transportes de concentração, ha a considerar os transportes destinados aos reabastecimentos militares do campo entrincheirado de Paris, que até 30 de setembro recebeu pela rede de Orleans: 117.000 toneladas de generos alimenticios, 66.000 toneladas de forragens, 107.000 bois, e 211.000 carneiros e porcos. Simultaneamente, havia que ocorrer aos reabastecimentos das

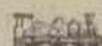
tropas na frente de batalha, e á evacuação para o interior dos feridos e prisioneiros.

Para o transporte de feridos havia, desde o tempo de paz, dois comboios sanitarios já preparados, e a estes juntaram-se posteriormente mais cincuenta comboios improvisados para tal serviço.

Quando no fim de agosto se efectuou o movimento de retirada dos exercitos franceses, o serviço ferroviario complicou-se extraordinariamente e surgiram serias dificuldades a vencer. A evacuação das tropas, do material e dos aprovisionamentos, e o exodo das populações dos departamentos invadidos originaram um violentissimo serviço de circulação que attingiu o seu maximo de intensidade no dia 3 de setembro. Neste dia, só de Paris sahiram pela rede de Orleans cerca de 50.000 passageiros. A Direcção e os serviços centraes da Companhia sahiram tambem de Paris, n'esta epocha, indo aquella para Bordeus, e ficando os serviços em Tours, até meados de outubro.

Todos estes movimentos, executados n'um periodo muito curto, foram, no entanto, desempenhados sem desordem e com toda a segurança. A retomada da offensiva pelos Francezes permittiu, depois, desembaraçar a rede do material das outras companhias que para ella tinha sido evacuado, e que muito pejava as linhas especiaes onde estava resguardado.

Posteriormente ainda se efectuaram importantes movimentos de comboios, destinados a transportar desde Marselha as divisões indias que se dirigiam para o norte. Os movimentos exigidos pelos reabastecimentos militares continuaram sempre até ao fim do anno, mas, desde os fins de agosto, a exploração commercial começou a ser restabelecida, desenvolvendo-se cada vez mais, até que no começo de dezembro o serviço de mercadorias foi retomado, d'um modo regular, em toda a rede da Companhia.



A linha de Portalegre

Repicaram prematuramente os campanarios a propósito da proxima conclusão da linha de Extremoz a Portalegre e Castello de Vide. Tudo é muito bonito, mas como sem dinheiro se não fazem linhas, e mesmo da Caixa Geral de Depositos se não levantam capitais sem o pagamento da annuidade correspondente, bem podem os repiques ser intempestivos d'esta vez ainda. Ou bem se hão-de pagar annuidades d'empréstimos, ou despesas de guerra e outras, de problematica utilidade.

Não nos parece pois que esteja para breve a festejada construção de aquella linha. O que se poderia ir fazendo era uma revisão do projecto, susceptivel de importante melhoria.

A linha de Leste deve ser cortada pela nova linha na estação de Portalegre, vasta, facil de appropriar ao serviço commun e servida por estradas. De alli deve-se subir até à estação da cidade, que pôde ficar muito mais bem localizada e em maior altura para facilitar a approximação de Marvão e a passagem em Castello de Vide.

O entroncamento na linha da Beira Baixa pôde ser feito na estação de Fratel em vez da de Villa Velha, sendo as dificuldades da descida de Niza compensadas pela facil construção da ponte sobre o Tejo e pelas boas condições da estação.

Isto sem fallar n'outras modificações mais ligeiras, mas proveitosas.

Ao menos, enquanto se não constroe, aperfeiçõe-se o projecto, de modo que a região fique servida o melhor possível e provavelmente com economia sensivel na construção.

O dirigível hespanhol «Salas»

Devem realizar-se brevemente as experiencias officiaes d'este dirigível, inventado pelo illustre engenheiro e astronomo hespanhol Sr. Salas.

Custou para cima de 800.000 francos. Possue quinze motores construídos em Paris. Applicam-se n'elle, pela primeira vez, os motores dos aeroplanos. O Sr. Salas fez-lhes varias modificações, com as quaes se obteem maiores rendimentos. Introduziu tambem um aperfeiçoamento importantissimo: o dirigível não leva nenhuma especie de lastro, nem tem, como os demais modelos conhecidos, reservatorios de agua. Não se produz nenhuma perda de hydrogenio, o que é vantagem essencialissima.

Actualmente os dirigiveis só teem applicação como arma de guerra, mas o dirigível «Salas» não é para a guerra, pois tal não foi o pensamento do inventor, cujo proposito consistiu em resolver de vez, de um modo geral, o problema das comunicações aereas.

O dirigível «Salas», em tempo calmo, alcança uma velocidade de 130 kilometros por hora, com o termo medio de 80 a 90 kilometros. Pôde sahir de Barcelona ás 2^h da tarde, aterrando em Madrid ás 4^h e 30^m.

O dirigível «Salas», construído para as experiencias, mede 195 metros de comprimento e tem lugar para 50 passageiros. No dia da primeira experiencia subirão com o inventor 25 engenheiros.

As vantagens do dirigível «Salas», comparando-o com os já conhecidos, são varias. Algumas ha que não é possivel tornar publicas, mas podem citar-se as seguintes:

Primeira: A ideia de applicá-lo exclusivamente à comunicação aerea.

Segunda: Não sofre perda de hydrogenio, porque não é preciso abrir valvulas para a descida.

Terceira: Não ser rígido nem inflexil, como os conhecidos.

Quarta: Não leva areia, nem agua, como lastro.

Quinta: Perfeita segurança de equilibrio, mais estavel que no mar ou em terra.

Estão admiravelmente estudadas as correntes favoraveis e desfavoraveis, podendo fazer-se uso d'ellas rapidamente, tanto ao subir como ao descer, graças ao emprego de apparelhos injectores de ar.

A estabilidade do equilibrio obtém-se mediante uma engenhosa combinação de contrapesos, que manteem sempre o equilibrio, quer os passageiros passem da popa á proa, ou vice-versa. Não ha a mais leve oscillação.

Conta o dirigível com a telegraphia sem fios, tendo a onda hertziana 600 metros de comprimento. Sobre as comunicações terrestres e marítimas tem a vantagem incalculável da viagem em linha recta.

O Sr. Salas mantém firme o criterio de que o problema da navegação aerea está nos dirigiveis e não nos aeroplanos; o aeroplano, para ser perfeito, carece da perfeição da ave, a qual é inatingivel. O dirigível foge aos inconvenientes do aeroplano, por se basear no principio do hydrogenio.

Alem das vantagens já apontadas, possue o dirigível «Salas» a da economia, e portanto a que hão-de obter os passageiros. Tem sómente perdas de gazolina e em pequena quantidade.

A atmosphera oferece menos resistencia do que o mar.

O engenheiro fez uma modificação importante nos pistões, com o fim de obter a maior economia possivel. Calcula-se em 3 escudos por hora o gasto da gazolina. A viagem sahirá mais barata que em caminho de ferro.

Oxalá o invento do Sr. Salas possa ter sómente a applicação que elle deseja dar, uma applicação pacifica, e não venha a ser tambem aproveitado como instrumento de destruição.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do número 661)

Resultados da Exploração das linhas garantidas

Os resultados da exploração d'estas linhas, indicados no quadro seguinte

Designação	Beira-Baixa	Torres-Figueira-Alfarelos
Receita	331.057\$77	524.553\$05
Despesa	269.001\$13	329.745\$87
Producto líquido	62.056\$64	194.807\$18
Garantia recebida	281.059\$61	27.960\$96
Total dos productos	343.116\$25	166.846\$22
Rendimento garantido	401.110\$33	252.187\$08
Diferença (insuficiencia dos produtos)	57.994\$08	85.340\$86

Resumo

Perda total do rendimento garantido (consequencia dos contratos):

Beira Baixa	57.994\$08
Torres-Figueira-Alfarelos	85.340\$86
143.334\$94	

apresentam uma pequena melhoria, tendo baixado o coefficiente de exploração de 62,55 0|0 para 61,75 0|0 na linha de Torres-Figueira-Alfarelos e de 69,66 0|0 para 68,33 0|0 na Beira Baixa em consequencia certamente da diminuição do percurso.

Estas linhas deram um rendimento líquido inferior em Escudos 143.334\$94 ao teoricamente calculado pelos contractos.

Impostos recebidos por conta do Thesouro

Em 1914 recebemos por conta do Estado a quantia de 479.385\$60 assim dividida:

Imposto de transito	311.453\$80
Imposto de sello	138.493\$30
Imposto de Assistencia Pública	29.438\$50
Total	479.385\$60

ou seja menos 19.486\$13,9 que o cobrado no anno de 1913.

Receitas da Exploração

As receitas da exploração, líquidas de reembolsos e de impostos, encontram-se no seguinte quadro:

Designação	Rede propria	Setil a Vendas Novas	Arganil (Coimbra a Louzã)	Totaes	Diferenças em 1914 sobre 1913
Passageiros	2.546.989\$97	23.908\$24	18.303\$87	2.589.272\$08	- 107.050\$65
Mercado-riais	527.489\$43	13.312\$02	1.745\$43	542.546\$88	+ 12.323\$57
Receitas diversas do tráfego	3.144.686\$36	103.216\$88	10.747\$21	3.258.650\$45	- 216.904\$37
Total	461.978\$16	2.705\$51	1.706\$79	466.390\$46	- 6.501\$44
Totaes	6.681.143\$92	143.142\$65	32.503\$39	6.856.789\$87	- 318.132\$89

A seguir mostram-se os totaes das mesmas receitas nos últimos 5 annos:

Designação	1910	1911	1912	1913	1914
Passageiros	2.512.894\$90	2.552.298\$75,2	2.642.581\$93	2.696.252\$73	2.589.262\$78
Mercado-riais	431.772\$58,7	461.906\$642,7	512.177\$67,2	530.223\$39,6	542.546\$88
Receitas diversas do tráfego	3.188.055\$96,5	3.070.190\$21,1	3.343.635\$91,1	3.475.554\$82,5	3.258.650\$45
Total	384.480\$23,2	407.145\$69,8	441.595\$99,9	472.891\$89,6	466.390\$46
Totaes	6.517.113\$68,4	6.491.540\$99,8	6.939.991\$51,2	7.174.922\$75,7	6.856.789\$87

Como se fazia notar no relatório anterior, os aumentos de receita fraquejaram sensivelmente; em 1913 e em 1914 houve em vez de aumento uma diminuição em relação áquelle anno de 318.132\$89. A anormalidade de circunstancias em que decorreu o exercicio justifica esta diminuição.

PASSAGEIROS

O percurso dos comboios de passageiros em 1914 foi inferior ao de 1913 em 589.316 kilómetros, dos quais 287.332 em comboios tramways.

O percurso dos comboios de mercadorias foi inferior em 164.295 kilómetros. Alguns destes comboios transportam passageiros para assegurar ligações com comboios de longo curso ou para serviços locais de diminuta importância.

Esta redução de percurso teve as seguintes causas:

249.566 kilómetros no 1.º trimestre, por motivo dos acontecimentos anormais de janeiro e fevereiro de 1914.

476.915 kilómetros no 2.º semestre, pela redução de serviço que começou em 10 de agosto por motivo da guerra europeia.

Os quilómetros a menos que faltam para perfazer o total do percurso a menos, são quasi exclusivamente devidos a menor percurso de trens de mercadorias, já por diminuição do tráfego respetivo, já por melhor aproveitamento de tracção.

Em 1914 tinha sido posto em vigor o novo horário do Sud-express a partir de 25 de junho, horário que trazia considerável melhoria, ao serviço Lisboa e Porto a Paris, encurtando de 1 hora e 30 minutos o trajecto Lisboa-Paris e 1 hora e 33 minutos o inverso. Esta mudança do horário permitiu á Companhia uma combinação económica, pela qual se estabeleceu mais uma ligação rápida Lisboa-Porto e vice-versa, e uma ligação Porto-Paris e vice-versa por trem de luxo. A guerra europeia veio fazer suspender este serviço.

Com a redução do percurso de 11,3 % nos comboios de passageiros coincidiu uma redução da receita de passageiros de 107.050\$65, ou sejam 3,97 % e uma redução do numero de passageiros que passou de 8.471.183 no anno de 1913 a 8.118.617 em 1914, diminuindo por conseguinte de 352.566.

Os resultados do serviço de tramways foram:

Linhas	Receitas das linhas suburbanas		Diferenças em 1914	
	em 1914	em 1913	a mais	a menos
Lisboa a Vila Franca	87.130\$55	90.060\$14	—	2.929\$60
Suburbios de Lisboa a Cunha	139.855\$06	153.428\$61	—	13.573\$55
Lisboa a Cascaes	206.880\$15	208.891\$22	—	1.915\$07
Coimbra a Figueira	38.427\$25	37.434\$84	992\$41	—
Porto a Aveiro	157.486\$78	166.934\$50	—	9.447\$72

(Continua)



Companhia Portugueza. — Estão passando por grandes reparações as estações de Mealhada, Estarreja e Esmoriz.

A estação de Aveiro vai ser ampliada e transformada; parece que ficará igual á da Granja, que é actualmente uma das mais elegantes, se não a mais elegante das linhas portuguezas.

Minho e Douro. — Está para breve a conclusão da estação de Monsão, depois do que fará todo o serviço de grande e pequena velocidade.

— Vae muito adantada a collocação dos azulejos artísticos de Jorge Collaço, na estação do Porto.

Carregado ao Bombarral. — Está-se procedendo ao reconhecimento d'esta linha, passando por Alemquer, Merceana, Villa Verde e Cadaval.

Louzã e Arganil. — Os povos d'esta região representaram ao Governo pedindo a immediata construção d'esta linha.

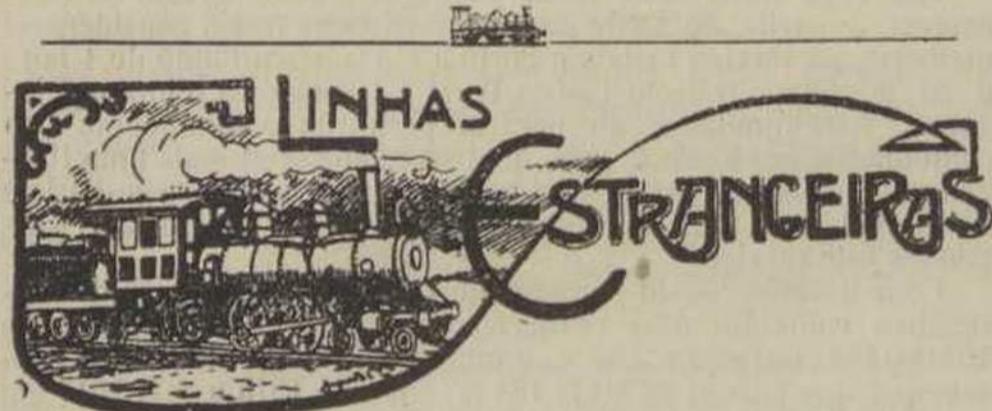
Consta que nas regiões officiaes se trata de attender esta reclamação, o que é da maxima justiça e interesse, pois vem dar um grande incremento á linha de Coimbra á Louzã.

Vidago a Chaves. — Foi aprovado o ultimo troço d'este caminho de ferro, entre Moure e Chaves, pela margem direita do Tamega, na extensão de 8,800 metros, cujo orçamento é de 180.154\$.

A construcção vai imediatamente ser iniciada, ficando assim sem efeito o antigo trajecto pela margem esquerda do Tamega.

Por varias vezes a *Gazeta* se tem ocupado d'este assunto, manifestando a conveniencia do trajecto agora mandado executar, que beneficia bastante a importante villa de Chaves.

O local da estação ficará na parte norte da villa, onde se fará em pouco tempo um bairro novo, visto o terreno se prestar muito para isso, e tem ainda a vantagem de ficar proximo ás Caldas, que por certo serão exploradas convenientemente uma vez ali chegado o caminho de ferro.



Hespanha

Proseguem em grande avanço as obras do troço de Peñaranda a Avila, do caminho de ferro de Avila a Salamanca, sendo muito possível que dentro de pouco tempo fique terminado e entre em exploração a parte comprehendida entre Peñaranda e Narros del Castillo.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Amortização do 2.º semestre de 1914

1.090 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

N.º	1.932	a	1.933	1.953	a	1.960	7.121	a	7.124
7.651	7.652		9.615	a	9.636	10.435	a	10.444	14.296
14.770	20.373		20.768	23.823		23.824	24.054		25.232 a
25.236	21.288	a	27.292	a	27.320	a	27.322		27.585
28.267	28.484		28.487	28.815		30.923	a	30.928	35.282 a
35.284	39.307		41.494	42.249		47.231	47.232		47.541
48.490	49.448		49.449	49.470	a	49.475	49.510		50.507
50.509	52.260	a	52.264	52.844	a	52.845	54.060		54.529
54.530	55.440	a	55.442	56.920		56.921	57.290	a	57.294
57.325	58.605		58.606	61.366	a	61.375	61.603		62.066
64.931	a	64.935	64.975	65.059		65.213	67.973		68.447
68.659	a	69.666	71.844	a	71.846	72.021	72.022		72.030
72.946	a	72.951	73.505	74.474	a	74.476	74.677		74.678
76.179	a	76.184	76.308	76.715		76.716	77.215	a	77.217
77.223	77.492		77.632	77.633		78.458	a	78.466	82.288
84.375	84.548		87.387	a	87.391	88.480	88.903		88.904
90.144	a	90.148	90.197	90.475	a	90.478	92.875	a	92.879
93.360	94.095		94.096	95.755	a	95.758	95.923	a	95.926
96.744	97.082		98.751	100.770		100.771	103.120		103.992
106.471	110.395	a	110.397	111.178		112.483	117.511		117.516
118.120	118.121		118.140	a	118.143	119.333	119.796		119.797
122.561	125.987		125.988	129.489	a	129.499	129.613		129.614
133.824	133.905		133.906	138.420		138.421	140.913		143.181
145.603	145.951	a	145.975	146.276		146.277	146.281	a	146.297
146.437	a	146.441	148.186	a	148.188	148.827	148.828		148.922
148.955	148.956		149.541	150.459		151.250	a	151.252	152.117 a
152.120	152.159		152.160	155.260	a	155.262	155.268	a	155.270
155.282	155.283		155.788	a	155.791	156.881	159.144	a	150.147
162.103	162.854		163.876	a	163.880	166.463	166.469		168.791 a

168.812	169.308		170.944	a	170.959	170.990	170.991		172.222 a	
172.224	173.093	a	173.095		173.515	173.516	173.543	a	173.545	
173.662	175.530		175.531		175.596	175.597	177.303	a	177.306	
178.229	179.321		179.322		179.540	a	179.542		179.685 180.044	
180.047	183.223		183.224		183.275	183.276	183.520		186.154	
186.241	a	186.244		187.433	a	187.436	189.537		190.440 191.553 a	
191.555	193.142	a	193.144		194.220		194.270	a	194.273 194.953 a	
194.957	195.465		195.920	a	195.924		196.278		197.305 197.412	
199.097	199.915		201.635		201.636	201.663	203.549		205.737	
205.738	210.475		211.005		211.731	a	211.735		212.440	
213.814	213.885		213.886		217.653	a	217.660		217.910	
219.387	a	219.389		220.711		221.799		222.651		
224.645	228.464		228.828		228.829		229.237	a	229.244 232.648	
232.984	234.148		236.655	a	236.660		237.812		237.917	
240.190	240.422		241.400	a	241.406		242.126		243.551 a 243.555	
243.587	a	243.596		245.497		245.674	a	245.686		
247.082	250.168	a	250.174		251.191	a	251.220		251.244 a 251.248	
251.461	251.462		251.614		252.912	a	252.916		253.528 254.84	
254.805	255.674	a	255.677		255.966	a	255.968		259.707 a 259.713	
261.111	261.112		263.866		263.867		265.908	a	265.916 266.983	
268.052	a	268.056		268.655		268.933		268.934		
271.930	272.050	a	272.057		273.453	a	273.459		273.467 273.468	
273.708	a	273.712		273.951		273.957	a	273.960		
278.468	a	278.473		278.805		279.965		280.159		
281.811	283.275	a	283.299		285.206		285.208		285.217 285.690	
286.848	287.289		287.290		287.491	a	287.500		288.001 a 288.009	
289.974	290.964	a	290.966		292.315		292.316		S93.776 296.628	
296.846	296.847		296.847		297.269		297.903		298.540 298.541	
298.840	298.841		299.783		299.784		301.789		301.790 301.849	
302.284	303.006		303.097		305.834		306.125		306.775 a	
306.792	308.135		309.493		309.494		309.496		309.500	
311.143	a	311.146		311.735		312.204		312.380	a	312.400 314.393
314.394	314.494		314.566		315.167		315.200		315.245 315.246	
316.104	a	316.112		316.138	a	315.142		316.149		316.150 316.183 a
316.192	317.620		317.770	a	317.772		318.005		318.006 318.029 a	
318.032	318.520	a	318.522		318.524		31			

compras de ouro na nossa praça, do que resulta agravamento de cambios, que tanto prejudica a nossa situação interna, sem duvida muito desanimadora.

E' todavia certo, que as disponibilidades da nossa praça já não foram maiores, diligenciando os bancos collocar as suas reservas, a ponto de haver casas bancárias que já se recusam a aceitar depósitos á ordem.

Nos ultimos dias da quinzena, sobretudo, os cambios mostraram-se bastante firmes, elevando-se ás cotações que constam da nossa tabella a seguir.

A £ ouro, comprador 6\$75, vendedor 6\$85.

O Rio s/Londres fechou hoje a 12 7/8 ou réis 18\$640 por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	36 1/16	35 15/16	36 9/16	36 7/16
" 90 d/v.....	36 1/2	—	37	—
Paris cheque.....	743	748	73	74
Berlim	280	287	—	—
Amsterdam cheque	553	558	544	555
Madrid cheque	1330	1340	1275	1285

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

JUNHO

Bolsas e títulos	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,60	39,60	39,50	39,65	39,65	39,70	39,75
Dívida interna 3%, coupon.....	39,55	39,45	39,45	—	39,40	—	39,55	39,45	39,50	39,50	39,50	39,53	39,53
" 4 1/2%, 1888, c/premios	21\$70	21\$70	—	—	—	21\$90	—	—	21\$80	21\$80	—	—	—
" 4 1/2%, 1888/9.....	59\$00	59\$00	—	—	59\$20	—	59\$20	—	—	—	51\$80	59,50	—
" 4 1/2%, 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 1/2%, 1905 c/premios	—	—	9\$10	—	9\$10	—	—	9\$15	9\$15	9\$20	9\$20	—	—
" 5 1/2%, 1905, (C.º de F.º Est)	82\$50	—	—	—	—	80\$00	—	—	82\$50	—	—	—	—
" 5 1/2%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	71\$70	71\$90	—	71\$70	71\$60	—	71\$70	71\$80	71\$90	71\$90	71\$90	—	72\$00
3 1/2%, 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	70\$00	—	—	71\$20	72\$00
3 1/2%, 3.ª serie	72\$50	72\$60	72\$70	72\$80	73\$00	—	72\$80	—	72\$50	73\$00	73\$00	73\$50	73\$50
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73\$20	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	176\$00	—	176\$50	—	—	176\$50	180\$00	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	145\$10	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	110\$50	110\$50	108\$00	—	—	108\$00	—	—	107\$80	—	110\$50	—	108\$00
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	114\$00	114\$50	114\$80	114\$80	114\$80	116\$00	—	—
Companhia C. m. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114\$90	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	74\$70	74\$60	—	—	—	—	—	74\$90	75\$00	—	—	—	—
Companhia dos Phosphores, coupon	—	—	55\$00	—	55\$00	55\$00	—	—	55\$50	55\$20	—	—	55\$30
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	88\$70	—	—	88\$00	—	89\$50	—	—	91\$60	92\$00	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	72\$00	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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\$00	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	prediaes 6 1/2%	—	—	—	—	89\$60	90\$30	—	—	90\$10	—	90\$50	—
" 5 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86\$30	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2% portuguez 1.ª serie	—	—	55,60	—	—	—	56,10	56,50	—	56,70	—	—	—
3 1/2% " 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	54,50	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	290	—	290	290	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 1.º grau	—	—	—	—	—	286	281	283,50	285	286	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4 1/2%, 1.º grau	207	206	—	204	202	—	200	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2%, 2.º grau	—	—	—	—	—	140	—	139	139	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2% portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totais	kil.	Totais					
Portuguesas			Escudos		Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- (Rede geral	4 Março	1.073	1.028.956\$00	1.073	920.955\$00	+108.001\$00	958\$95	858\$29	+ 100\$66	
nhos. de Ferro Vendas Novas	*	70	22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38	272\$05	+ 52\$33	
Portugueses... Coimbra a Louzã	*	29	4.098\$00	29	4.722\$					

Companhia da Beira Alta

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal
(Conclusão)

Conta de «Ganhos e Perdas»

Saldo do exercício de 1913.....	Escudos	47.509,1
Mais :		
os resultados disponíveis de 1914.....	"	44.080.528,4
Somma a aplicar ao serviço das obrigações de 2.º grau.....	"	44.127.537,5
Menos :		
Custo de 680 obrigações de 2.º grau, adquiridas para a amortização.....	"	10.300.500
Líquido a repartir pelo coupon n.º 10....	"	33.827.537,5

o que, de conformidade com o preceituado no art. 13.º dos Estatutos, permite distribuir ao próximo coupon pagável em 30 de junho, um dividendo de Frs. 1,70.

Os prejuízos ocasionados pela fortíssima elevação dos cambios, no pagamento dos juros das obrigações de 1.º grau, oneraram os resultados do exercício em Escudos 25.714.551.

A percentagem que pertence à Administração, pelo art. 21.º dos Estatutos, é de Escudos 123.556.

As perdas resultantes da diferença entre os impostos pagos em França e Portugal, em 1914, pelas obrigações existentes e as retenções feitas no pagamento dos respectivos coupons, sommam Esc. 1.541.526.

Terminando, endereçamos ao Conselho Fiscal a expressão do nosso maior reconhecimento pela muito útil e valiosa cooperação que nos dispensou durante o ano.

Nos sinceros e cordiais agradecimentos que enviamos a todos os agentes que se tem distinguido pela lealdade, solicitude e zelo com que servem a Companhia, especializamos os Ex.ºs Srs. Inspector Geral, Engenheiro Adjunto à Administração e os demais funcionários superiores dos Serviços de Exploração, pela muita inteligência e dedicação com que honram os seus cargos.

Resoluções

Submettemos, pois, à vossa apreciação, as seguintes conclusões:

1.º — Que aproveis, de conformidade com o Parecer do Conselho Fiscal, as Contas, Balanço e Actos do exercício de 1914 (35.º exercício), constantes do presente Relatório.

2.º — Que aproveis a liquidação do mesmo exercício, fixando a quantia de Frs. 1,70 ao coupon n.º 10 das obrigações de 2.º grau (impostos a deduzir).

Para cumprimento do preceituado nos artigos 22.º e 34.º dos Estatutos, terceis que eleger um membro para o Conselho d'Administração, em substituição do Ex.º Sr. Conde do Cartaxo, que termina o seu mandato (podendo ser reeleito) e três membros efectivos e dois suplementares para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 30 d'Abri de 1915 — O Conselho de Administração

Em Lisboa: — *Julio Marques de Vilhena*, presidente; *Eduardo Burnay, Conde do Cartaxo*, *Francisco Cabral Metello*, *A. J. Simões d'Almeida* e *Luiz Ferreira da Silva Vianna*.

Em Paris: — *Octave Keller*, *Edouard Delange*, *André Walter*, *Paul Gravier* e *Jules Empis*.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES:

As contas do exercício de 1914, apresentadas pelo Conselho d'Administração e por nós examinadas, conferem com a Contabilidade Geral e com o Balanço fechado em 31 de dezembro último.

O Relatório do Conselho d'Administração demonstra, com precisão, as causas do decrescimento das receitas e do aumento de encargos, nos últimos cinco meses de exercício, como consequência imediata da crise económica e financeira provocada pela guerra europeia. São casos de força maior, completamente fora da acção administrativa, que dispensam qualquer nova referência, por serem patentes os seus efeitos.

As rubricas do Balanço correspondem aos valores do activo e às responsabilidades do passivo; acentuando-se as respectivas verbas em completo acordo com os balancetes de verificação e com os inventários.

Com grande satisfação salientamos o facto de, apesar das vicissitudes que se fizeram sentir n'este exercício, o plano de melhoramentos na linha e no material circulante ter prosseguido sem soluções de continuidade; sendo as respectivas despesas distribuídas pelas seguintes contas.

Tracção e Via.....	Escudos	30.333.536,7
Provisão constituída para os trabalhos a prever.....	"	42.240.537,4
Reserva Convencional, nos termos do art. 62.º dos Estatutos.....	"	28.822.526,5
Total.....	"	101.396.500,6

A conta da Exploração fecha com o saldo de Esc. 202.471.518,4, que adicionado aos juros dos fundos depositados, coupons prescriptos e *reliquat* do exercício de 1913, eleva o crédito da conta de *Ganhos e Perdas* a Escudos 204.060.596,6; e sendo os encargos das obrigações do 1.º grau, perdas de cambio, serviço de títulos, etc., de Escudos 159.933.539,1, ficam disponíveis 44.127.537,5 Escudos, para as seguintes aplicações:

Para a compra de 680 obrigações de 2.º grau amortizadas n'este exercício.....	Escudos	10.300.500
Para o coupon n.º 10 das obrigações de 2.º grau.....	"	33.827.537,5
Total.....	"	44.127.537,5

Em presença das grandes contrariedades que se apresentaram, são satisfatórios os resultados obtidos e testemunham, d'um modo bem expressivo, o superior critério dos illustres membros do Conselho d'Administração, entre os quaes, é de justiça pôr em relevo a notável dedicação e alta competencia do Administrador Delegado, Ex.º Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna, a quem aqui, mais uma vez, prestamos a homenagem da nossa admiração.

Acompanhando o Conselho d'Administração nas referencias elogiosas que consigna aos funcionários da Companhia, somos de parecer:

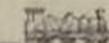
1.º — Que aproveis o Relatório, Balanço, Contas e Actos do Conselho d'Administração, referentes ao exercício de 1914.

2.º — Que, para a liquidação do mesmo exercício, fixeis em Frs. 1,70 (impostos a deduzir), o dividendo a distribuir ao coupon n.º 10 das obrigações de 2.º grau.

3.º — Que louveis o Conselho d'Administração e o Comité de Paris, pela sua zelosa gerencia.

Lisboa, 30 d'abril de 1915.

O Conselho Fiscal: — *Henry Burnay & C.º, Marquez de Mendia e Nestorio Dias*.



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Serviço do Movimento — Reclamações e Investigações

Esta Companhia faz publico que, em conformidade com o artigo 33.º das Disposições communs à grande e pequena velocidade da tarifa geral, no dia 1.º de agosto p. futuro e domingos seguintes, procederá á venda em hasta-publica, na estação da Figueira, das remessas, com mais de 60 dias de permanencia, abaixo indicadas, e que não forem reclamadas até aquella data:

Remessa de grande velocidade n.º 30:583 de Gaia a Santa Comba, constante de 5 barras de ferro, peso 64 kilos, expedida por J. Soares à consignação de José Ferreira Regadas.

N.º 13:110 de grande velocidade de Central Porto a Celorico uma caixa de loiça de ferro fundido, expedida pela Fundição do Bonhão à consignação de Francisco Pina Aragão.

N.º 30:583 de grande velocidade de Porto a Figueira, uma caixa de laminas d'ago, expedida por coronel Teixeira de Vasconcellos à consignação do mesmo.

N.º 11:907 de grande velocidade de Lisboa-Aterro a Santa Comba, uma caixa apparelo diferencial, expedida pela Empresa Industrial Portugueza à consignação de C. Dupin.

N.º 33:153 de Lisboa-Aterro a Villar Formoso, uma caixa com machina de tosquiár, um pacote com 3 gadanhos e 2 bombas de relógio, expedida por Augusto dos Santos Alves & Commandita à consignação de Dr. Joaquim Gonçalves Simões.

N.º 6:896 de pequena velocidade de Espinho à Guarda, 2 fardos de corda de linho, expedida por Rocha & Rocha à consignação de José Ferreira de Carvalho.

Vender-se-hão tambem os volumes encontrados abandonados nas carruagens e dependencias das estações, taes como bengalias, sombrinhas, chapéos, sobretudos, saccos com roupa, quartolas e barris vazios (serviço de vinho e azeite), etc.

Os consignatarios das remessas acima indicadas que as desejem retirar, devem dirigir-se ao Sr. inspector do movimento d'esta Companhia até ao dia 31 do corrente.

Serviço dos Armazens Gerais

Esta Companhia faz publico que, no leilão que se realizará no dia 1.º de agosto e domingos seguintes, na estação da Figueira, serão levados á praça os artigos julgados sem utilização para o seu serviço, taes como apparelhos para reparações de chapas, chaves de boca de grilo, niveis de pedreiro, tubos de borracha, rede metalica de diferentes dimensões, candeeiros de metal, oleados para pisos de carruagens, tecidos de crina cór de avellã, reservatórios para filtros Pasteur e vellas para os mesmos, etc.

A base de licitação será de 50 por cento do seu valor, reservando-se a Companhia o direito de os retirar desde que a oferta não lhe convenha.

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Bilhetes circulatorios ou de excursão

Itinerario A

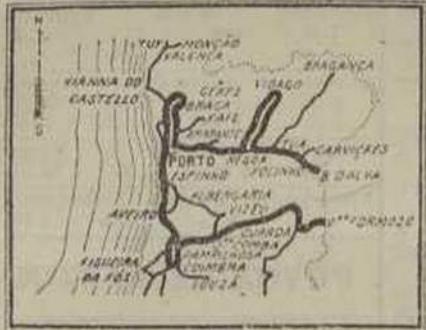


Lisboa, Valencia d'Alcantara (sabida para Hespanha) Villar Formoso (entrada) Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfarellos, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$10; 2.ª, 8\$28

Itinerario B



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

Validade 60 dias

1.ª classe, 11\$70; 2.ª, 8\$78

Itinerario C

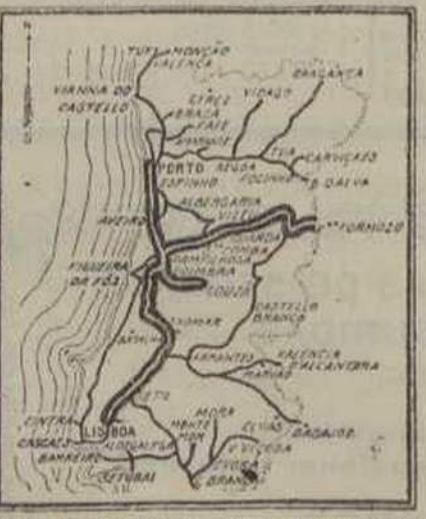


Lisboa, Beira-Baixa, Beira-Alta, Pampilhosa, Porto, Braga, Porto, Entroncamento, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 15\$30; 2.ª, 11\$48

Itinerario D

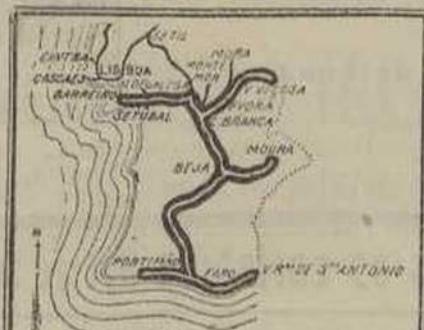


Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (sabida para Hespanha e entada), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$84

Itinerario E

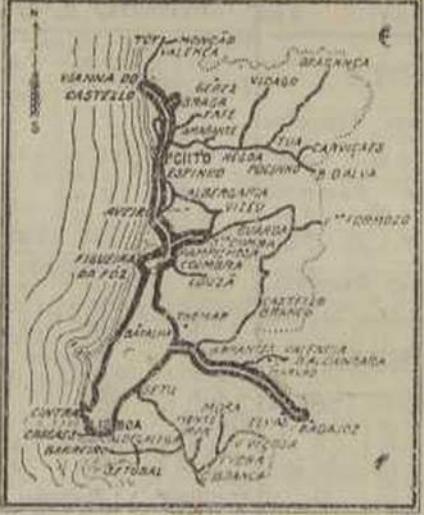


Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vicosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que querem do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$38

Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Viana, volta até Alfarellos, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias

1.ª classe, 18\$90; 2.ª, 14\$18

Itinerario G

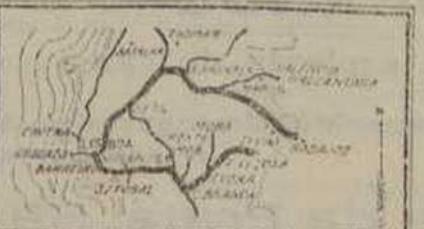


Lisboa, Pampilhosa, Santa-Comba, Vizela, Pampilhosa, Porto, Regoa, Pedras Salgadas, Ermezinde, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

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-Vicosa a Lisboa

Validade 30 dias

1.ª classe, 8\$10; 2.ª, 6\$08

Itinerario I

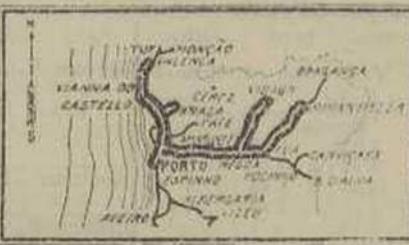


Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizela; Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$36; 2.ª, 11\$16

Itinerario J

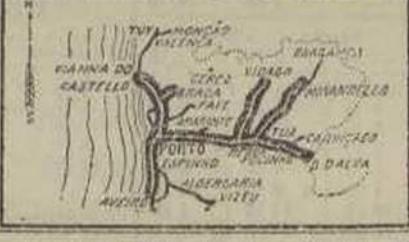


Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vicosa, Moura e Portimão. Este itinerario serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que querem do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 60 dias

1.ª classe, 12\$30; 2.ª, 9\$38

Itinerario K

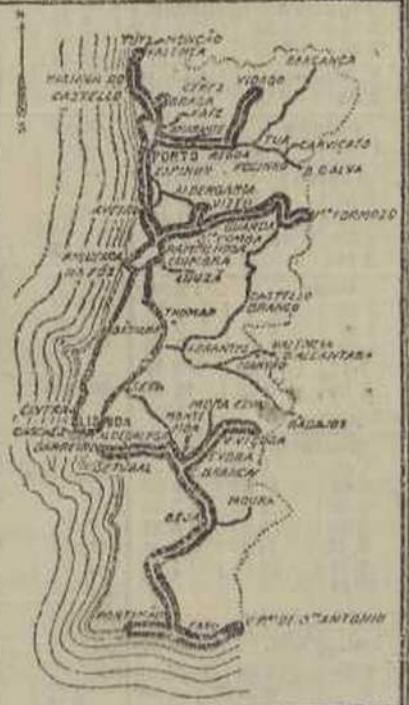


Lisboa, Aveiro, Viana, Braga, Vizela, Mirandela, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$10; 2.ª, 10\$58

Itinerario L



Comprende, por assim dizer, todo o país, desde Valença a Villa-Real de Santo António, com ramificações até Braga, Vizela, Póvoa de Varzim, Vizela, Guarda, Villa-Vicosa, Figueira, Oliveira d'Azemeis e regresso a Lisboa.

Validade 140 dias

1.ª classe, 36\$10; 2.ª, 27\$08

Estarão promptos à venda todos os dias úteis, das 10 da manhã às 6 da tarde;

Poderão ser utilizados no sentido indicado ou no inverso;

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

O assinante poderá requisitar durante todo o ano quantos bilhetes quiser, para si, senhoras e menores da família, sócios das firmas comerciais e seus caixeiros viajantes, sendo as colecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos à

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

Itinerario M



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

Validade 60 dias

1.ª classe, 14\$00; 2.ª, 10\$90

Itinerario N



Lisboa-Bocio, Abrantes, Covilhã, Guarda, Santa Comba, Vizela, Pampilhosa, Coimbra, Louzã, Alfarellos, Figueira, Leiria, Caldas, Torres Vedras, Lisboa-Bocio.

Validade 80 dias

1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$72

Coupons supplementares

Linha de Guimarães

Para ampliar os itinerários 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 itinerários 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 Vizela.

Linha de Salamanca

Para os itinerários A B D K L.

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

Vantagens d'estes bilhetes

Estarão promptos à venda todos os dias úteis, das 10 da manhã às 6 da tarde;

Poderão ser utilizados no sentido indicado ou no inverso;

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

O assinante poderá requisitar durante todo o ano quantos bilhetes quiser, para si, senhoras e menores da família, sócios das firmas comerciais e seus caixeiros viajantes, sendo as colecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos à

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

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Gacharra-Mendi. — Proprietário, Félix 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. Proprietário: José Lopes Alves.

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto incedivel. 3 Fachadas. — Precios, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, 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 réception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuva de Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMP. PORTUGUEZA		PART. CHEG.	PART. CHEG.	Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	PART. CHEG.	PART. CHEG.	CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	CHEG.	PART. CHEG.	PART. CHEG.	CHEG.	Tus	Bragança	Tus
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Lisboa-R	6 56	8 7	—	—	—	—	Lisboa	Villa Real	Lisboa	Tus	4 45	11 5	8 12	13 32	
7 16	8 45	5 30	6 37	9 10	10 14	4 15	a 2 35	8 15	10	7	7 25	7 25	2 30	8 10	u 2 45	3 50		
b 9 20	10	7 5	8 6	8 5	7 40	—	—	8 15	—	7	—	—	—	—	—	—	—	
9 48	10 51	7 55	8 58	9 10	8 42	a 8 37	2 35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 55	12 1	a 8 28	9 6	a 6 55	12 30	a 6 48	1 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b 12 5	12 46	9 23	10 26	c 6 56	1 15	7 55	6 25	9 35	7 53	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 50	1 57	a 10 18	10 54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	4 9	11 23	12 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b 5 13	6 5	1 12	2 13	Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	Entrone.	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	Portimão	Lisboa	Portimão	Lisboa	Portimão	Portimão	Portimão	
5 34	6 41	3 17	4 20	8 5	11 38	7 20	11 14	6 17	11 8	4 24	9 30	9 10	7 52	9	7 25	11 53	12 27	
b 6 15	7 4	b 10	4 49	—	—	—	—	8 5	6 50	7	7	8 15	6 50	7	7	5 35	6 36	
6 25	7 80	5 24	6 29	Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Setil	Setil	Vendas Novas	Setil	Faro	Lisboa	Vila Real	Lisboa	Vila Real	Vila Real	Vila Real	
7 17	8 24	b 6 47	7 32	5 3	7 20	9 55	11 57	5 40	9 30	5 20	8 36	4 20	8 45	7	11 53	11 53	12 27	
8 55	10 6	7 30	8 37	—	—	7 55	10 18	9 12	11 4	11 45	3 13	9 35	10 8	3 40	a 1 8	9 45	9 45	
10 23	11 33	b 8 15	9 9	Entronc.	Alfarelos	Entronc.	7 11	10 20	7 32	9 50	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	
11 55	1 1	9 10	10 7	3 22	10 36	4 5	11 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b 12 40	1 22	10 13	11 15	2 31	11 10	5 30	1 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12 55	2 5	11 13	12 15	—	—	7 55	10 18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	Lisboa-R	8 37	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
C. Sodré	Cascões	C. Sodré	C. Sodré	6	7 8	5 25	6 31	6 5	1 58	/ 2 50	2 26	Entrone.	Porto	Entrone.	Porto	Porto	Porto	
b 7 10	8 1	b 7	7 47	2 20	4 5	7 35	9 18	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Figueira	7 35	9 45	11 10	1 5	7 37	8 37	
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59	n 6 30	8 15	10 15	12 28	8 10	10 5	7 30	9 24	8 22	10 50	8 18	10 8	8 35	9 25	
b 10 10	10 18	b 8 50	9 37	7 13	9 45	2 40	1 55	Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	Pampilh.	10 12	12 51	g 11 11	12 52	10 55	12 45	
10 45	11 11	a 9 10	9 46	11 30	1 8	4 50	6 44	11 20	5 40	11	6 37	a 2 23	4 8	12 17	3	2 15	3 34	
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22	a 8 45	10 20	11 39	1 34	—	—	—	—	5 10	7 4	3 5	4 55	5 25	5 15	
12 20	1 28	11 20	12 26	11 30	12 42	—	—	—	—	—	—	6 56	9 55	5 50	8 20	7 15	8 42	
1 56	2 32	a 12 14	12 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	h 10 45	12 39	h 10 37	—	—	
2	3 8	12 59	1 56	Coimbra	Louzã	Coimbra	Setubal	Setubal	8 10	9 35	8 10	Porto	Braga	Porto	Porto	Porto	Porto	
3 40	4 48	2 20	3 26	5 25	6 54	7 10	8 30	11 40	1 5	10 40	12 22	V. R. S. Ant.	3 10	8 37	5 20	6 42	7 15	
a 5 10	5 46	a 2 58	3 34	12 29	1 43	2 33	3 40	10 10	2 30	3 5	1 25	12 42	4 27	10 10	5 30	6 45	7 20	
b 5 15	6 6	3 50	4 36	4 35	5 50	6 5	7 14	11 30	2 30	3 5	1 25	12 15	11 25	12	5 53	6 45	7 20	
b 6	6 51	b 5 20	6 9	Figueira	Alfarelos	Figueira	12 10	1 40	2 25	3 20	4 20	Figueira	Barreiro	Figueira	Figueira	Figueira	Figueira	
a 6 40	7 16	a 6 10	6 46	5 10	7	3 35	4 36	11 40	1 5	10 40	12	Porto	Vila Real	Porto	Porto	Porto	Porto	
7	8 8	6 25	7 25	6 58	7 35	7 50	8 23	10 18	2 30	3 10	4 10	Vila Real	Porto	Vila Real	Vila Real	Vila Real	Vila Real	
a 7 45	8 48	a 7 50	8 37	11 43	12 54	—	—	11 27	1 10	2 30	3 20	12 20	1 10	2 10	3 20	4 20	5 20	
a 8 30	9 48	b 8 40	9 22	Mais os para e de Coimbra	—	—	—	11 30	2 30	3 30	4 30	12 20	1 10	2 10	3 20	4 20	5 20	
8 40	9 48	9 10	10 16	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	12 44	3 5	4 40	5 40	6 40	12 23	1 10	2 10	3 20	4 20	5 20	
b 10	10 51	10 30	11 36	4 15	5 10	6 40	7 40	11 30	2 30	3 30	4 30	12 24	1 10	2 10	3 20	4 20	5 20	
10 10	11 18	b 11 30	12 17	4 15	5 10	6 40	7 40	11 30	2 30	3 3								



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses,
Beira Alta e Nacional de Caminhos de Ferro

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL N.º 101—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 1 de Maio de 1915)

Em aplicação desde 1 de Julho de 1915

VIAGENS DE RECREIO—IDA E VOLTA

Em grupos pelos comboios ordinários ou em comboios especiais

ARTIGO 1.º

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

PREÇOS

Metade das taxas da tarifa geral correspondentes aos bilhetes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe

Mínimo para a formação dos grupos..... (Vér a observação importante no final da tarifa)	Em 1.ª classe..... Em 2.ª ou 3.ª classe ou grupos compostos de passageiros das diferentes classes	40 passageiros ou pagando como tal.
		Um número de passageiros que corresponda ao mínimo de cobrança exigido para a 1.ª classe.
Mínimo de percurso, ida e volta	—30 quilómetros para cada Administração, ou pagando como tal.	

Condições do artigo 1.º

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

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

2.º—A viagem de volta terá de iniciar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias, contados da meia noite á meia noite, quando a distancia entre as estações de origem e as de destino não excede 100 quilómetros; 4 dias,

quando a distancia fôr de 101 a 200 quilómetros; 6 dias, de 201 a 300 quilometros; 8 dias, de 301 a 400 quilómetros; 10 dias, quando a distancia fôr superior a 400 quilómetros.

Para a contagem dêstes prazos, excluir-se-há o dia em que fôr iniciada a viagem de ida.

§ unico. — A pedido do organizador da excursão, feito na respectiva requisição, poderá o prazo de validade dos bilhetes sér aumentado de metade da sua duração normal, mediante o pagamento da sobretaxa de 10% do preço dos bilhetes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.^a—É permitido a todo o grupo a paragem em qualquer estação intermédia do percurso da excursão, mediante pagamento, por cada estação de paragem e por cada um dos bilhetes a fornecer, de uma sobretaxa de 10% sobre o participe da Administração á que pertença a estação de paragem, podendo todo o grupo retornar o comboio nessa mesma estação de paragem ou em qualquer outra, situada além daquela, no sentido da marcha, e que préviamente tenha sido mencionada na respectiva requisição, sem que este abandono de percurso seja, com tudo, levado em conta no preço a cobrar por cada bilhete.

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

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

Da mesma forma se procederá com os grupos que pretendam fazer a travessia da Serra da Estrela, os quais poderão terminar a viagem de ida em qualquer das estações de Gouveia até Vila Franca das Naves e começar a de regresso em qualquer estação dênde a Guarda até á Covilhã (todas incluídas) ou inversamente,

cobrando-se, neste caso, como sobretaxa de paragem, a importancia de 5% sobre o participe das Companhias da Beira Alta e dos Caminhos de Ferro Portugueses em todos os bilhetes a fornecer, como se se tratasse de paragem numa estação de transmissão.

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

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

ARTIGO 2.^o

Comboios especiais de ida e volta

PREÇOS

(Por passageiro e quilómetro)

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

Com o mínimo, por viagem de ida e volta, de: \$32 em 1. ^a classe, \$24 em 2. ^a e \$18 em 3. ^a , para cada Administração	
Taxa mínima em cada Administração, por comboio e por quilómetro a percorrer, tanto à ida como à volta	I\$50
Mínimo de cobrança, por comboio e Administração.....	50\$00

PERCURSO DE MÁQUINAS

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

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

Condições do artigo 2.^o

1.^a — A requisição dêstes comboios, que pôdem ser formados com carruagens de mais dum classe, deverá ser feita por escrito à Administração em que tiver origem o comboio pedido, e com a antecedencia de seis dias, pelo menos, em carta dirigida à respectiva entidade, a que se refere a condição 1.^a do artigo 1.^o. Nessa requisição indicar-se-hão as estações de origem e de destino do comboio, a quantidade de passageiros que deverá viajar em cada classe e o tempo de demóra na estação de destino, isto além de quaisquer outras informações que os requisitantes julguem convenientes.

2.^a — As administrações reservam-se a faculdade de não satisfazer, quando o julguem conveniente, as requisições dêstes comboios.

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

§ 1.^o — Até rialisação dêste pagamento subsiste, para as Administrações, o direito de não satisfazerem a requisição.

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

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

§ 3.º — Posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição e até duas horas antes da partida do comboio, poderá, pelo requisitante, ser pedido na estação onde este tiver origem, qualquer suplemento de bilhetes.

As Administrações satisfarão o pedido, contra pagamento da importância correspondente à aplicação da presente tarifa, sempre que o serviço lho permita.

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

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

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

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

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

6.º — Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, à ida, em qualquer estação de trânsito onde haja paragem, e de se apear, à volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. É-lhes proibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes dele chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem. É no entanto, permitido a todo o grupo deter-se em qualquer estação do percurso, mediante o pagamento de 50\$00 escudos por paragem e fracção indivisível de 12 horas de demora. Exceptuam-se do pagamento desta sobretaxa as paragens, até 40 minutos, pedidas pelos interessados para embarque de passageiros à ida ou desembarque à volta, ou para refeições nas estações onde haja restaurante.

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

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

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

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

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

§ único. — Poder-se-há exceder êste prazo em mais um, até cinco períodos de 24 horas, a trôco do pagamento da sobretaxa de 50\$000 escudos por cada fracção indivisível de 24 horas de aumento. Esta sobretaxa deve ser paga no acto da aquisição dos bilhetes.

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

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

8.º — Aos passageiros, viajando ao abrigo dêste artigo, é facultado o fazerem a viagem sem trasbordo nas estações de transmissão de uma para outra Administração de linha da mesma bitola, mediante o pagamento de 570 por veículo que passe de uma a outra Administração e por fracção indivisível de 24 horas, a contar da hora de chegada ás referidas estações de transmissão. Esta sobretaxa será paga na ocasião da entrega dos bilhetes ao requisitante do comboio.

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

Os objectos de uso próprio dos passageiros tais como: malas de mão, cestos, caixas, latas, sacos, barris,

etc., com comida ou bebidas, para consumo imediato dos excursionistas, velocípedes, motocicletas, pequenos petrechos de caça ou de pesca, aparelhos fotográficos ou para observações, instrumentos musicais portáteis e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para as Administrações, no furgão, quando neste houver espaço disponível, sem prejuizo do necessário para o serviço do comboio.

Os objectos a transportar nestas condições deverão ser colocados no furgão, pelos próprios passageiros, à partida, e por êles dali retirados à chegada.

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

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

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

CONDIÇÕES GERAIS

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

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

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

Quando os passageiros tenham de seguir a mesma via, viajando, porém, em comboios especiais (art. 2.^o), cobrar-se-há, pelo percurso fluvial, por aluguer de cada barco a vapor, estabelecendo correspondência entre êsses comboios, a importância de 15\$00 escudos por cada viagem de ida ou de volta, tendo em vista que é de 400 lugares a lotação máxima de cada vapor.

4.^a — Não se concedem meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

5.^a — Os impostos de sêlo e de assistência não estão incluídos nos preços nem nos mínimos de cobrança da presente tarifa. Serão, portanto, cobrados á parte.

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

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

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

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

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

As **sociedades** que pretendam beneficiar desta concessão, deverão comprovar a sua existência legal, en-

viando às Administrações interessadas nesta tarifa um exemplar dos seus estatutos, devidamente aprovados, que ficará em poder das mesmas Administrações.

Nestes casos, as requisições a que se refere a condição 1.^a do artigo 1.^º desta tarifa devem ser feitas em papel timbrado, indicando a razão social e séde da Sociedade que organiza a excursão, e assinadas pelos respectivos Director ou Secretário, **com a declaração expressa** de que o signatário da requisição assume inteira responsabilidade de todos os excursionistas serem sócios da respectiva agremiação e estarem, portanto, em condições de beneficiarem désta concessão (redução do mínimo de passageiros exigido pela tarifa para os casos gerais).

Esta tarifa anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.^º 101, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Junho de 1912.

Lisboa, 17 de Março de 1915.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

Exp. n.^º 395



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta,
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

TARIFA ESPECIAL N.º 101—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 1 de Maio de 1915)

Em aplicação desde 1 de Julho de 1915

Viagens de recreio em grupos ou comboios especiais

ARTIGO 1.º

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

PREÇOS

Metade das taxas da tarifa geral correspondentes aos bilhetes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe

Mínimo para a formação dos grupos (Vér a observação importante no final da tarifa)	Em 1.ª classe.....	40 passageiros ou pagando como tal.
	Em 2.ª ou 3.ª classe ou grupos compostos de passageiros das diferentes classes.....	Um número de passageiros que corresponda ao mínimo de cobrança exigido para a 1.ª classe.
Mínimo de percurso, ida e volta	—30 quilómetros para cada Administração, ou pagando como tal.	

Condições do artigo 1.º

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

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

2.º—A viagem de volta terá de iniciar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias, contados da meia noite á meia noite, quando a distancia entre as estações de origem e as de destino não exceda 100 quilómetros; 4 dias,

quando a distancia fôr de 101 a 200 quilómetros; 6 dias, de 201 a 300 quilometros; 8 dias, de 301 a 400 quilómetros; 10 dias, quando a distancia fôr superior a 400 quilómetros.

Para a contagem dêstes prazos, excluir-se-há o dia em que fôr iniciada a viagem de ida.

§ unico. — A pedido do organizador da excursão, feito na respectiva requisição, poderá o prazo de validade dos bilhetes sér aumentado de metade da sua duração normal, mediante o pagamento da sobretaxa de 10% do preço dos bilhetes.

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

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

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

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

§ 2.^a — O facto de ser interrompida a viagem ou o de não sêrem utilizados os bilhetes para a volta, não obrigam as Administrações a reembolso algum, salvo se fôrem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Da mesma forma se procederá com os grupos que pretendam fazer a travessia da Serra da Estrela, os quais poderão terminar a viagem de ida em qualquer das estações de Gouveia até Vila Franca das Naves e começar a de regresso em qualquer estação dênde a Guarda até á Covilhã (todas incluídas) ou inversamente,

cobrando-se, neste caso, como sobretaxa de paragem, a importancia de 5% sobre o participe das Companhias da Beira Alta e dos Caminhos de Ferro Portugueses em todos os bilhetes a fornecer, como se se tratasse de paragem em uma estação de transmissão.

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

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

ARTIGO 2.^o

Comboios especiais de ida e volta

PREÇOS

(Por passageiro e quilómetro)

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

Com o mínimo, por viagem de ida e volta, de: \$32 em 1. ^a classe, \$24 em 2. ^a e \$18 em 3. ^a , para cada Administração	
Taxa mínima em cada Administração, por comboio e por quilómetro a percorrer, tanto à ida como à volta	I\$50
Mínimo de cobrança, por comboio e Administração.....	50\$00

PERCURSO DE MÁQUINAS

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

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

Condições do artigo 2.^o

1.^a — A requisição déstes comboios, que pôdem ser formados com carruagens de mais dumha classe, deverá ser feita por escrito à Administração em que tiver origem o comboio pedido, e com a antecedencia de seis dias, pelo menos, em carta dirigida à respectiva entidade, a que se refere a condição 1.^a do artigo 1.^o. Nessa requisição indicar-se-hão as estações de origem e de destino do comboio, a quantidade de passageiros que deverá viajar em cada classe e o tempo de demóra na estação de destino, isto além de quaisquer outras informações que os requisitantes julguem convenientes.

2.^a — As administrações reservam-se a faculdade de não satisfazer, quando o julguem conveniente, as requisições déstes comboios.

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

§ 1.^o — Até rialisação déste pagamento subsiste, para as Administrações, o direito de não satisfazerem a requisição.

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

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

§ 3.^o — Posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição e até duas horas antes da partida do comboio, poderá, pelo requisitante, ser pedido na estação onde este tiver origem, qualquer suplemento de bilhetes.

As Administrações satisfarão o pedido, contra pagamento da importância correspondente à aplicação da presente tarifa, sempre que o serviço lho permita.

4.^a — As requisições d'estes comboios especiais serão consideradas sem efeito, quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.^a) não for realizado com a antecedência e pela forma nela estabelecida.

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

§ 2.^o — Se, por culpa ou responsabilidade das Administrações, devidamente comprovada, fôr suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada, será reembolsado ao requisitante, cumpridos os trâmites estipulados no parágrafo antecedente, o custo total do comboio, se a interrupção da viagem tiver lugar à ida, ou metade d'essa importância se a interrupção se der à volta.

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

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

6.^a — Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, à ida, em qualquer estação de trânsito onde haja paragem, e de se apear, à volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. É-lhes proibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes dele chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem. É no entanto, permitido a todo o grupo deter-se em qualquer estação do percurso, mediante o pagamento de 50\$00 escudos por paragem e fracção indivisível de 12 horas de demora. Exceptuam-se do pagamento desta sobretaxa as paragens, até 40 minutos, pedidas pelos interessados para embarque de passageiros à ida ou desembarque à volta, ou para refeições nas estações onde haja restaurante.

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

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

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

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

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

§ único. — Poder-se-há exceder este prazo em mais um, até cinco períodos de 24 horas, a trâco do pagamento da sobretaxa de 50\$000 escudos por cada fracção indivisível de 24 horas de aumento. Esta sobretaxa deve ser paga no acto da aquisição dos bilhetes.

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

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

8.^a — Aos passageiros, viajando ao abrigo d'este artigo, é facultado o fazerem a viagem sem trasbordo nas estações de transmissão de uma para outra Administração de linha da mesma bitola, mediante o pagamento de \$70 por veículo que passe de uma a outra Administração e por fracção indivisível de 24 horas, a contar da hora de chegada às referidas estações de transmissão. Esta sobretaxa será paga na ocasião da entrega dos bilhetes ao requisitante do comboio.

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

Os objectos de uso próprio dos passageiros tais como: malas de mão, cestos, caixas, latas, sacos, barris,

etc., com comida ou bebidas, para consumo imediato dos excursionistas, velocípedes, motocicletas, pequenos petrechos de caça ou de pesca, aparelhos fotográficos ou para observações, instrumentos musicais portáteis e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para as Administrações, no furgão, quando neste houver espaço disponível, sem prejuizo do necessário para o serviço do comboio.

Os objectos a transportar nestas condições deverão ser colocados no furgão, pelos próprios passageiros, à partida, e por êles dali retirados à chegada.

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

10.^a — As Administrações reservam-se o direito da escolha do material com que hão de ser formados êstes comboios, comprometendo-se, unicamente, a compô-los com um número certo e determinado de lugares de qualquer das três classes, tipo comum, de harmonia com o ajuste que fôr feito com o requisitante.

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

CONDIÇÕES GERAIS

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

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

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

Quando os passageiros tenham de seguir a mesma via, viajando, porém, em comboios especiais (art. 2.^o), cobrar-se-há, pelo percurso fluvial, por aluguer de cada barco a vapor, estabelecendo correspondência entre êsses comboios, a importância de 15\$00 escudos por cada viagem de ida ou volta, tendo em vista que é de 400 lugares a lotação máxima de cada vapor.

4.^a — Não se concedem meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

5.^a — Os impostos de sêlo e de assistência não estão incluídos nos preços nem nos mínimos de cobrança da presente tarifa. Serão, portanto, cobrados á parte.

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

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

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

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

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

As sociedades que pretendam beneficiar desta concessão, deverão comprovar a sua existência legal, en-

viando às Administrações interessadas nesta tarifa um exemplar dos seus estatutos, devidamente aprovados, que ficará em poder das mesmas Administrações.

Nestes casos, as requisições a que se refere a condição 1.^a do artigo 1.^º desta tarifa devem ser feitas em papel timbrado, indicando a razão social e séde da Sociedade que organiza a excursão, e assinadas pelos respectivos Director ou Secretário, **com a declaração expressa** de que o signatário da requisição assume inteira responsabilidade de todos os excursionistas serem sócios da respectiva agremiação e estarem, portanto, em condições de beneficiarem désta concessão (redução do mínimo de passageiros exigido pela tarifa para os casos gerais).

Esta tarifa anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.^º 101, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Junho de 1912.

Porto, 21 de Abril de 1915.

O Engenheiro Director

F. de Figueiredo e Silva

Tráfego

Exp. T. n.^º 637

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro Portugueses

AVISO AO PUBLICO

Ampliação ás Tarifas Especiaes N. B. n.^{os} 6 e 16-

PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de TERRAS RADIOACTIVAS

A partir de 15 de Julho de 1915, será incluida na Classificação das tarifas especiaes de pequena velocidade N. B. n.^{os} 6 e 16 combinadas com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e em vigor, respectivamente, desde 1 de Fevereiro de 1901 e 25 de Janeiro de 1912, a rubrica «TERRAS RADIOACTIVAS» correspondendo-lhe os preços estabelecidos nas mesmas para «ADUBOS PARA TERRAS» e «ADUBOS AGRICOLAS».

Ficam em tudo o mais em vigor os preços e as condições das referidas tarifas.

Lisboa, 6 de Julho de 1915.

○ Administrador Delegado

Luis Ferreira da Silva Vianna.