

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 641

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1914

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

Pedindo desculpa

As incertezas do actual momento, escasseando-nos o papel e não tendo garantido, mesmo por preço mais elevado que a fabrica se apressou a fixar-nos, a continuação de fornecimento de igual qualidade, forçam-nos a reduzir um pouco, n'este numero, e em alguns mais, talvez, o numero de paginas do nosso jornal, sem, contudo, faltar ao que, no nosso programma, promettemos.

Em tempos melhores procuraremos compensar largamente, d'esta momentanea falta, os nossos assignantes.

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e sueste. — Aviso ao publico: Inauguração das estações de Torre-Vã e Alvalade, da linha do Sado.

SUMMARIO

Os caminhos de ferro da Povoia e de Guimarães, em 1913, por J. Fernando de Sousa.....	257
A guerra europeia.....	259
Dois congressos projectados apenas, por Mello de Mattos.....	260
Parte Official — Ministerio do Fomento — Decreto n.º 776.....	262
Viagens e transportes.....	263
Considerações sobre a escolha da corrente nos caminhos de ferro electricos, por Bernardo Costa.....	264
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação).....	266
Companhia da Beira Alta — Relatorio (Conclusão).....	267
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	269
Parte financeira.....	
Carteira dos accionistas.....	268
Notas Financeiras.....	268
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	268
Horario dos comboios.....	269

Os caminhos de ferro da Povoia e de Guimarães, em 1913

Não é indifferente aos que se interessam pela vida economica do paiz, o exame da accção de fomento exercida em cada anno pelos nossos caminhos de ferro, instrumento indispensavel da sua actividade. Costuma por isso a *Gazeta* dar noticia pormenorizada dos seus relatorios e estatisticas.

E' o que hoje vamos fazer, em relação às linhas da Povoia e de Guimarães.

A Companhia da Povoia teve, em 1913, as seguintes receitas:

Trafego.....	174:841\$072
Fóra do trafego.....	948\$608
Total.....	175:789\$680

As receitas de 1912 foram 169:447\$816, havendo pois em 1913 um augmento de 6:341\$864.

A receita kilometrica, que fôra de 2:647\$622 em 1912, attingiu 2:746\$710 em 1913 ou mais 99\$088.

As despesas d'exploração desceram de 120:424\$702 em 1912 a 115:220\$390 ou menos 5:204\$312.

O rendimento liquido elevou-se pois de 49:023\$114 a 60:569\$290 e o coefficiente d'exploração desceu de 0,7106 a 0,6554.

Se compararmos as receitas kilometricas por quinquennios successivos, notamos a seguinte progressão:

1893.....	1:281\$563	
1898.....	1:634\$358	+ 352\$795
1903.....	2:055\$439	+ 421\$081
1908.....	2:525\$111	+ 469\$672
1913.....	2:746\$710	+ 221\$599

O crescimento medio annual dos ultimos 20 annos tem sido de 73\$257 reis.

O ultimo anno foi pois excepcionalmente favoravel.

O augmento da receita foi na sua maior parte devido á grande velocidade (3:674\$002 nos passageiros, 2:131\$193 na recovagem).

A receita e despesa por kilometro de trem foram as seguintes:

	1912	1913
Receita.....	464,55	500,49
Despesa.....	330,17	328,05
Receita liquida.....	134,38	172,44
Percurso kilometrico....	351:210	364:725

Transportaram-se em 1913 1.101:293 passageiros, 3:463^t de grande velocidade e 79:289^t de pequena velocidade, contra 1.071:062, 2:371^t e 76:280^t em 1912.

Avultam nas mercadorias de grande velocidade 1:268^t de peixe e na pequena velocidade 27:706^t de madeiras, 12:089 de cereaes, 8:547 de vinho, 7:772 de ferro, 4:864 de mercearias, 4:906 de farinhas.

O custo do trem kilometrico decompõe-se pela seguinte forma:

	1913	1912
Direcção e serviços geraes...	40,5	38,9
Movimento.....	83,4	79,8
Via e obras.....	42,3	54,7
Tracção e officinas.....	161,8	156,6
	328,0	330,0

A economia realizada em via e obras é explicada pelo menor numero de travessas empregadas.

A conta de Ganhos e Perdas que recebeu de 1912 o saldo de 24:206\$85, subdividida em 1.210\$35 para fundo de reserva e 22:996\$50 de lucros a distribuir, apresenta, depois de deduzida a despesa, bem como os coupons do anno na importancia de 21:928\$50, um saldo de 32:201\$59 ao qual foi dada a seguinte applicação:

Para fundo de reserva.....	1:610\$08
Para lucros a distribuir.....	30:591\$51

O balanço acima, no total de 1.210:971\$93 do Activo, 1.111:930\$26 de construção de via, 5:239\$86 da 2.ª via, 6:750\$87 de terrenos e propriedades, 36:606\$90 de material em deposito, 2:956\$50, 29:528\$13 de conta do deposito, 6:876\$77 de diversos devedores, 68\$63 de conta d'estações e 11:016\$00 valores em deposito. No Passivo, além de 980:240\$00 de acções e obrigações, figuram 6.875\$29 de fundo de reserva, 28:095\$00 de dividendos e coupons a pagar e amortização de obrigações, 65:480\$71 de lucros a distribuir, 78:606\$37 de credores e devedores, 11.632\$19 da caixa de aposentações, 7:840\$78 de depositos, fechando com 32:201\$59 do saldo de conta de Ganhos e Perdas.

Refere-se o relatorio á necessidade de continuar a renovação da via, avaliada em 40:000\$00 e á reparação da linha de Leixões.

A Caixa de aposentações teve 5:431\$765 de receitas, que junto ao saldo de 10:690\$310 do anno anterior, perfaz 16:122\$075. A despesa foi de 4.489\$885, passando para 1914 o saldo de 11:632\$190.

Estando em vespas de realização a grande obra do porto de Leixões, seria mais do que nunca opportuno o estabelecimento de principios acerca das suas linhas de serviço que não podem ser exclusivamente de via larga.

Devendo o porto ser tambem a testa de uma rede importante de via estreita, é preciso que o accesso d'esta ao caes fique previsto. Tambem pede a equidade que a grande reparação do ramal da Senhora da Hora não constitua encargo exclusivamente da Companhia da Povia, quando a Administração do porto o vae utilizar em larga escala para a exploração das pedreiras de S. Gens.

II

Passarei agora a referir os dados concernentes á exploração das linhas de Guimarães.

O relatorio engloba, como acerca dos dos annos anteriores já ponderei, os impostos nas receitas do trafego, lançando-os depois a debito de Ganhos e Perdas, peccando pois por excesso todos os dados relativos áquella receita, que teem de ser rectificadoss:

	1913	1912
Receita do trafego.....	150:327\$490	147:457\$440
A deduzir, impostos....	9:455\$457	9:102\$320
Receita do trafego liquido		
de impostos.....	140:872\$033	138:355\$117
Receita do trafego por kilometro de via.....	2:515\$572	2:470\$627
Receita do trafego por kilometro de trem....	\$755	\$754

Como se vê, as receitas kilometricas que foram de 2:743\$000 no anno anterior á abertura do troço de Fafe, ainda não voltaram a essa cifra depois da depressão por aquelle troço causada.

O relatorio accusa a receita de 2:752\$930 por kilometro de via, 832,1 por kilometro de trem, graças aos impostos e á receita fóra do trafego.

As despesas de exploração foram as seguintes:

	1913	1912
Despesa total.....	59:575\$854	56:969\$641
» por kilometro de via.	1:063\$850	1:017\$315
» por kilometro de trem	321,5	310,4
Coefficiente d'exploração.....	0,426	0,411

O relatorio menciona os coefficients 0,3864 em 1913 e 0,3769 por causa da inclusão dos impostos e das receitas fóra do trafego, nas do trafego.

Assim ao augmento de 2:516\$916 na receita do trafego, correspondeu o de 2:606\$213 na despesa.

Os augmentos distribuiram-se pela forma seguinte:

	1913	1912	
Passageiros.....	414:318	399:707	+ 14:611
Toneladas em g. v....	4:826	4:799	+ 27
» » p. v....	70:993	68:186	+ 2:807

As receitas fóra do trafego foram as seguintes:

3:836\$730—3:675\$127

Acha-se nellas englobada a participação na receita do Minho e Douro.

Tomando as cifras do relatorio (ilíquidas de impostos) vemos quanto a importancia da G. V. (passagens e recovas) sobrepuja a da P. V. representando respectivamente 63 % e 37 % da receita total.

E' interessante o seguinte mappa das unidades de trafego que passaram entre cada duas estações, calculado com os elementos que subministram os mapps por procedencias e destinos, do relatorio:

	Passageiros	Grande velocidade			Pequena velocidade		
		asc.	desc.	total	asc.	desc.	Total
Trofa	199.454	2.332	1.566	3.898	16.048	17.678	63.726
Lousado.....	201.150	2.322	1.566	3.898	15.812	17.699	63.511
Santo Thyrso....	189.502	2.189	1.408	3.597	10.685	16.008	56.683
Canigos	174.557	2.105	1.372	3.377	35.824	14.488	50.312
Negrellos.....	153.257	2.021	927	2.944	28.685	13.149	41.834
Espinho.....	153.864	—	—	—	—	—	—
Lordello.....	151.412	1.975	903	2.878	27.788	27.247	40.035
Vizella.....	176.679	1.730	834	2.564	25.812	10.855	36.667
Magdalena.....	177.350	—	—	—	—	—	—
Covas.....	181.403	—	—	—	—	—	—
Guimarães.....	56.337	573	237	810	10.460	6.520	16.980
Penha.....	56.423	—	—	—	—	—	—
Paçô.....	55.284	561	234	795	10.317	4.765	15.082
Fareja.....	57.437	—	—	—	—	—	—
Cepães.....	59.807	556	231	787	10.308	3.536	13.844
Fafe.....							

Assim o numero de passageiros desce de 181.403 áquem de Guimarães, a 56:337; o de toneladas G. V. de 2.564^t a 810^t, o de P. V. de 36.667^t a 16.980^t, o que mostra bem a secundaria importancia do novo troço.

Vê-se ainda quanto inferior é o movimento descendente de mercadorias ao ascendente.

O custo do trem kilometrico decompõe-se pela seguinte forma:

	1913	1912
Gerencia.....	8,9	9,1
Direcção e serviços geraes...	50,4	50,1
Movimento	79,4	72,9
Via.....	64,9	71,8
Tracção.....	126,7	115,6
Total.....	336,3	319,5

Estes numeros differem dos do relatorio por lhes termos accrescentado a despesa da gerencia.

E' interessante a comparação da receita e despesa do trem kilometrico na Povia e em Guimarães:

	1913	Povia	Guimarães
Receita.....	500,49		760,6
Despesa:			
Administração.....	40,5		59,3
Movimento.....	83,4		79,4
Via.....	42,3		64,9
Tracção.....	161,8		126,7
Total.....	328,0		330,3

Para maior rigor, as despesas de exploração deveriam abranger não só as da Gerencia como ainda as gratificações do pessoal da Companhia, que figuram na conta de Ganhos e Perdas pela quantia de 2:117\$00, o que representa mais 11,4 reis por trem kilometrico, cujo custo total se eleva assim a 341,7.

Nas mercadorias transportadas em pequena velocidade, destacam-se o carvão com 15:608^t, o algodão com 5:228^t, as madeiras com 9:017^t, os cereaes com 4:890^t, os vinhos e vinagres com 6:751^t, as farinhas com 2:788^t, os tecidos com 3:094^t, os metaes com 2:458^t.

A conta de Ganhos e Perdas accusa um saldo credor de 25:034\$345.

Acha-se ainda affecto aos tribunaes o processo relativo á liquidação da empreitada Burguets, tendo a Companhia effectuado o deposito de 31:287\$130 em resultado da sentença da 1.^a instancia.

O balanço accusa em resumo, no Activo:

Conta d'estabelecimento	1.519:222\$990
Valores mobiliarios, incluindo materiaes em deposito.....	180:874\$383
	1.700:097\$373

No Passivo:

Acções e obrigações.....	1.519:140\$000
Depositos, conta em liquidação, juros, fundos da Caixa.....	79:126\$784
Reservas diversas e retenções....	76:796\$264
Lucros e perdas	25:034\$325
	1.700:097\$373

A Caixa teve a receita de 3:180\$115, que junto ao saldo de 1912, 8:478\$019, perfaz 11:658\$134. A despesa foi de 2.224\$343, passando a 1916 o saldo de 11.658\$134.

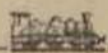
E' na verdade interessante a vida d'estas duas companhias, ambas com o capital exclusivamente portuguez, ambas sem subvenção nem garantia, a não ser a modesta participação na receita do troço de Guimarães a Fafe, tendo ambas lucros liquidos de certo vulto.

Pena é que uma serie de circumstancias desfavoraveis tenham creado embaraços á projectada construcção da linha do Alto Minho e á unificação com ellas, da da Povoia a Guimarães, tendo o grupo unificado no typo de via e na exploração a sua testa maritima no porto commercial de Leixões, com installações dignas da sua funcção.

A horriavel tempestade que se desencadeou sobre o mundo vae deixar taes ruínas, que será preciso tempo para as reparar, proporcionando ás iniciativas o capital de que carecem.

Oxalá se offereça ensejo de tornar animadora realidade o que até hoje tem sido apenas miragem cruel.

J. Fernando de Souza.



A guerra europeia

Sopra um vento de insania por toda a Europa!

Com uma ferocidade que deshonra a raça humana, as multidões, á voz do commando dos chefes de estado — sejam estes imperadores, reis ou presidentes de república, — lançam-se encarniçadamente a matar multidões, a devastar cidades e aldeias indefesas, a trucidar, pelos bombardeios, mulheres, velhos e creanças, a semear a morte e o martyrio de milhões de innocentes, enquanto os criminosos, os mandantes d'esta carnificina, dos seus palacios alargam o gesto para que o incitamento á carnagem seja mais energico, para que o numero de victimas seja mais volumoso, para que o arremesso seja mais violento e mais se espalhe pelo mundo o assombro horrificado d'esse morticínio.

E os que não estão na guerra contentam-se em verberar a protervia que a originou, e interessam-se, quasi já sem se emocionarem, pelas noticias d'essa hecatombe humana para a qual seja necessario, tão gigantesca ella é, que as nossas lagrimas jorrassem como as cascatas do Niagara.

E são homers, e é em 1914, quando orgulhosamente se diz que a civilização se estende por toda a parte, que o mundo assiste a uma tal luta de selvajarias entre gente que levou seculos a prégar bondades ficticias, que estabeleceu categorias para adoçar asperezas entre o pensar de uns e o d'outros, e bitolas para regular interesses, e escholas para ensinar mutuos respeitos pela vida e propriedade alheias, e todo esse cortejo de cuidados, de estudos, de prudentes legislações, em que sabios queimaram pestanas e benemeritos ergueram á immortalidade de um lemma, a palavra fraternidade!

Mentira, pura mentira!

A humanidade está mais selvagem que nos tempos primitivos; civilização quer dizer barbarie aperfeiçoada; tudo quanto se tem caminhado na estrada do saber humano, vê-se agora, só tendia a tornar mais rancorosas as paixões, mais perfectos, mais rapidos os processos de matar.

E temos nós, os ingenuos! levado annos a horrorizar-nos com a historia dos grandes tyrannos, para, á vista do presente espectáculo, termos que considerá-los modestos loucos da Historia!

Calligula, querendo que os seus vassallos tivessem uma só cabeça, para que elle de um só golpe a decepasse, foi muito menos deshumano do que os grandes imperadores actuaes. Podessem estes cortar, de um só golpe, a cabeça não de um só povo mas de muitos povos, de quasi toda a Europa, e quem duvida de que o fariam com prazer, elles que para o avanço das suas tropas, devastam campos, destroem cidades e espalham a morte, indifferentes a tudo, menos á ambição do seu poderio, á vaidade da superioridade dos seus elementos de morticínio!

Nero, cantado pelo grande estro de Racine, como

«la plus cruelle injure des plus cruels tyrans»

mandando, para seu prazer, incendiar toda Roma, tem acaso comparação com os que hoje incendeiam cidades sobre cidades, e n'uma extensão immensa transformam as villas e aldeias em montes de cadaveres?

E esse 24 d'agosto de 1572, o São-Bartholomeu, que ficou celebre na Historia, em que Carlos IX assistia, da sua janella, á carnificina dos Protestantes, não é muito menos terrivel que esta mesma data, 342 annos mais tarde, em que, não o pateo do Louvre, não Paris, não uma parte da França, mas a maior parte da Europa se encontra frente a frente a bater-se em guerra de exterminio?

E Torquemada, cujo nome ficou celebre pelos martyrios que, em nome d'uma religião toda bondade, a Inquisição espalhou como um caudal de sangue sobre toda a Hespanha, póde acaso comparar-se a sua malvada influencia com a dos diplomatas modernos que aconselham, que instigam paizes contra paizes, povos contra povos?

Pois ha em todas as legislações codigos que estabelecem, e em todos os paizes tribunaes que applicam, rigorosas penas a quem commette o assassinio, mais rigorosas ainda a quem o faz com aleivosia e premeditação, e sabe-se que nações inteiras premeditam na sombra, durante dezenas de annos, o exterminio das suas vizinhas, accumulando machinas guerreiras, estudando os pontos de ataque, exercitando-se no systema do assalto, e não ha um tribunal universal que desterre para além do grau 80.^o esses grandes criminosos de lesa-direito das gentes!

O anno de 1914 ficará celebre na historia do mundo, como o anno terrivel da crueza e da ferocidade — dado o caso que o mundo, depois d'elle, volte a ter dias de paz e de trabalho. Para essa triste celebridade levaram seculos a estudar, os sabios e os doutores!

E tão mau é o instincto humano que, durante esses longos seculos, não se pensou senão em aperfeiçoar os processos... de fazer mal. Não fallemos já do invento de Dupuy de Lôme, o couraçado, do canhão Krupp, da metralhadora, da dynamite; até os mais pacificos inventos foram logo explorados para serem applicados ao morticínio.

O automovel, creado para vencer distancias em viagens de prazer, foi logo aproveitado para transportar canhões.

A direcção dos aerostatos, que tantas locubrações exigiu, era a conquista da sciencia para dar ao homem o poder de dominar os ares.

Pois, logo que o problema se resolveu, o dirigivel foi utilizado para elevar canhões, para d'elle se deixarem cahir bombas destruidoras. Mal diriam os primeiros aeronautas, que dos seus globos lançavam flôres que as multidões apanhavam sorridentes, que, no seculo XX, essas flôres, ao contrario das do attribuido milagre do regaço da nossa Rainha-Santa, se transformariam em instrumentos de morticínio; mal imaginava o nosso Bartholomeu de Gusmão, inventando a sua *passarola*, que lançara a primeira ideia para um novo aparelho de matar.

Inventou-se o aeroplano, e o mundo rejubilou porque era a definitiva conquista dos espaços.

O homem invejava a ave nos seus vôos, e tanto estudou que conseguiu quasi equalá-la. Como era bom ir através do espaço immenso, voando rapidamente, evoluçionando a seu bel-prazer, sobre as cidades e os campos, através das nuvens, contra a corrente dos ventos, dominando tudo, senhor do ar, como já o era da terra firme; fóra da terra, fóra do mundo—era a verdadeira conquista do universo pelo esforço do habitante d'este pequeno planeta satellite do sol.

Pois bem;—que o espirito inventivo do modesto alfaiate sonhador de Ulm não saiba que, na sua ingenuidade de querer inventar umas azas que só lhe serviram para o precipitar no canal de Béau, lançou as primeiras ideias de um aparelho mortifero—o aeroplano foi logo aproveitado para transportador de granadas a cahir sobre a terra.

Então, se todas as descobertas da sciencia assim são aproveitadas, para morticínios, para que pensar no aperfeiçoamento do homem, se elle só pensa em se destruir?

O que vale o esforço do physico que descobre um remédio para a tuberculose ou para o cancro, que matam milhares de pessoas n'um anno, ao lado da politica internacional que tudo aproveita para matar milhões n'um dia?

Para que indignarmo-nos contra o sclerado que mata o seu semelhante ou mesmo o que lança uma bomba sobre um grupo indefeso, se as nações se lançam mutuamente milhares d'ellas que não só matam os que com eguaes designios se lhes defrontam, como os innocentes que, pelo seu afastamento da lucta, pela inconsciencia da sua infancia ou da sua velhice, ou a fraqueza do seu sexo, se não defendem?

Para que considerar uma raça inferior as feras que, nas suas selvas, se respeitam mutuamente, se o homem, que se lhes diz superior, é peor do que ellas?

Provado fica, aos olhos da civilizada Europa, que as feras, os selvagens, são justamente os povos civilizados. Retrocedemos, julgando avançar. Se podessemos voltar aos tempos primitivos, respirariamos um ar vivificador e sentir-nos-hiamos alliviados do peso da... civilização!

*

Deixemo-nos d'estas simples divagações a que um estado febricitante, talvez resultado de vermos o mundo por um prisma differente do que lhe applica o resto d'esse mesmo mundo, nos levou, e desçamos ao positivismo da nossa situação interna e internacional, em face d'essa horrenda tempestade.

Estamo-nos indignando porque o mundo se odeia, e entre nós, os Portuguezes, que nada temos com esses odios e essas luctas, ainda ha espiritos obcecados, cerebros insensatos, que defendem a ideia de que n'ella devemos envolvermos!

Se o nosso paiz fosse offendido, teriamos que nos defender, e longe de nós pôr a menor duvida em que o fariamos briosamente, como o tem feito a heroica Belgica.

Mas, comquanto seja de bom criterio que protejamos as nossas possessões africanas contra qualquer surpresa, estamos afastados do conflicto, e se não offendermos é bem natural que não sejamos aggedidos. Se nos horrorizamos com esse medonho espectáculo que as nações da Europa dão ao mundo inteiro, um só logar temos a tomar n'este enorme palco em que se desdobra o mais tremendo drama da historia mundial:

Portugal foi sempre reconhecido como paiz guerreiro, mas tambem como paiz bondoso.

O genio da guerra agita as suas azas por sobre a grande familia europeia; nós somos o paiz naturalmente indicado para levar aos campos da batalha a nota da paz.

Façamo-nos, pois, nós todos, os missionarios do bem. Não temos categoria para sermos arbitros da tremenda disputa; sejamos enfermeiros da grande ferida.

Em todos os campos, em todos os exercitos ha entes que agonizam: levemos-lhe o nosso conforto.

A Cruz-Vermelha não é uma instituição livre de perigos, e nós não somos um paiz de cobardes. Formemos um exercito, uma legião immensa de benemeritos.

Despovoam-se os outros paizes para pegar em armas? Despovoe-se o nosso para accudir aos que soffrem; espalham os outros a morte, tratemos nós de lhe minorar os horrores.

Homens, mulheres; a alta sociedade como o modesto operario; partidarios de um ou de outro regimen, vamos todos, todos, accudir aos que gemem; salvar os feridos, confortar os moribundos.

E acabada—quando a tremenda tempestade passar—a guerra, Portugal terá dado ao mundo inteiro o maior exemplo de abnegação, de humanidade!

E em futuros tempos jamais outras nações pensarão em tocar, n'um cabelo que seja, d'este povo que passará a Historia, no seculo XX, como o prototype da bondade.



Dois congressos projectados apenas

(321.91) + (347.771)

Na occasião em que se traçam estas linhas está a mechanica celeste dando aos homens uma prova visivel de que lhe são indifferentes as contendas de predominio que produzem tão espantosas chacinas como são aquellas de que nos dá noticia o telegrapho.

Ha hoje um eclipse de sol, parcial em Lisboa, mas que deve ser bello, na majestade de todos os phenomenos cosmiços, lá para as bandas do oriente da Europa, onde se degladiam as ambições do predominio de dois imperios, aquelle que a si proprio se chamou de ha largos seculos o imperio do Oriente (*Osterreich*) e um que não chega a contar tres seculos de existencia, fundado talvez pela intransigencia d'um despota que um escriptor portuguez chama feliz, feroz e fona ⁽¹⁾.

A esse desprezo dos astros pelo que se passa n'este infimo satellite do sol, póde vir juntar-se um proloquio que justifica a fama de comilões que outr'ora tiveram os Portuguezes e que produziu a raça de arthriticos e nervosos impressionaveis que somos, n'este canto occidental da Europa, de ultra-civilizada cultura, de grandes ideias da fraternidade a tiros de canhão e do pacifismo cuja voz troa nas combinações estaveis do enxofre, salitre e carvão, nas suas tão diversas quão destruidoras modalidades.

Ora o tal proverbio reza que «do prato á bocca muitas vezes se perde a sopa» e certamente que esta deixará de ser engulida pelos que pensavam em ir tomar parte no «Internationaler Mittelstands-Kongress» ou como

(1) Ramalho Ortigão — A Hollanda, pag. 119.

quem diria, no Congresso internacional das classes médias.

No prospecto que está fazendo negações a quem isto escreve, perfilando em bellos caracteres gothicos todos floridos e em linguagem tudescamente complicada o objecto do congresso e o programma summario das festas, recepções e sessões de trabalho, vê-se que se projectava reunir de 5 e 7 de outubro proximo, no Hannover, o quarto congresso internacional das classes medias, e a proposito historia o programma alludido em que consiste aquella reunião.

Primeiramente dá conta da existencia de uma associação, cujo nome regula por uma noite de Lamego, tão obscuro e comprido é aquella «Internationalen Verbandes zum Studium der Verhältnisse des Mittelstandes» que ella escolheu por titulo.

Não errará sem duvida quem affirmar que existem sermões mais curtos do que esta designação, muito propria para exercitar a memoria, obrigando-a a reter que se trata de uma sociedade internacional para o estudo dos interesses da classe media, e não admira por isso que tão comprido chamadouro possa auxiliar qualquer coisa.

De tantas palavras, nem todas podem ser inuteis, e por isso, a força de se estender em vocabulos, patrocinou o famigerado congresso de outubro proximo.

Comtudo as seis duzias e pico de letras germanicas bue dão o nome á associação, tinham por dever fazer mais alguma coisa do que patrocinarem um congresso gorado, e por isso é que o prospecto nos diz que em Bruxellas se encontra a sede da tal sociedade, e que desde que se fundou, em 1904, tem feito a exploração scientifica dos problemas da classe media e a collecção de todos os materiaes, excluindo quaesquer opiniões politicas ou confessionaes.

Deve aqui declarar quem isto escreve que não está bem certo de que as ultimas palavras acabadas de ler traduzam pelo menos approximadamente um «unter Ausschluss aller Konfessionellen und politischen Fragen zur Aufgabe», que se interpõe antes do «gemachthab» que no fim de um periodo de vinte e cinco palavras, algumas de vinte letras, diz ao mundo todo pasmado o que fez a tal «Internationalen Verbandes» etc, etc. Repetir o titulo gasta muitos caracteres de imprensa, que podem vir a fazer falta nos caixotins para noticia mais util.

No emtanto para que os seus socios não esqueçam o nome do *Verband*, de tres em tres annos, reúne um congresso que publica as discussões e, segundo affirma o programma que vae sendo custamente decifrado, constitue um material precioso (*wertvolles*, diz o texto) para o desenvolvimento das classes medias de todos os estados civilizados...

Mas, n'esta altura do anno, os *Kulturstaaten* serão aquelles que andam a metter navios no fundo do oceano e a ceifar vidas sem conto sobre as aguas, sobre a terra e até no ar?

O peor é que esta pergunta e as considerações de ella resultantes e cuja leitura se poupa ao paciente leitor, fizeram com que se saltassem nove linhas que o programma emprega a elogiar a obra do congresso. Verdade seja que tanto podem applicar-se ao que se contava reunir no Hannover, como a outro qualquer que se occupasse em discutir a quadrupla raiz do principio da razão sufficiente de «schopenhauerica» memoria, a sensibilidade dos metalloides, a paz universal e tantas outras coisas que occupam as cabeças dos que teem o cerebro bem mobilado e dos que o entulham com sonhos de idealismos que a brutalidade de algumas ambições faz ruir na fallencia do internacionalismo, n'esta segunda decada da ultra-civilização do seculo XX.

Todavia, graças aquelle salto, fica-se sabendo mais depressa que o primeiro congresso se realizou em Liège em 1905 sob a presidencia do Dr. Bödicker, antigo presi-

dente da Repartição imperial de Seguros, se é que a isto correspondem as vinte e tres letras da «Reichsversicherungsamts» com que se adornava o local onde pontificava o illustre doutor.

Não diz o programma se os congressistas passaram por deante da estatua de Grétry nem se foram obsequiados com algum concerto, onde escutassem as melodias de aquelle musico amigo de Voltaire, nem tampouco esclarece se é ou não verdade que o commensal de Frederico o Grande da Prussia escrevesse a proposito de uma opera do Liegense, que foi pateada em Versailles e applaudida em Paris, que:

«...Grétry, les oreilles des grands sont souvent de grandes oreilles».

O facto é porém que da universitaria e industrial cidade belga foram em 1908 parar á aristocratica Vienna de Austria, e logicamente alli, cidade da corte, toda vaidosa dos seus jardins e de ser sede de um governo onde o protocollo tudo domina, só podia dirigir os debates uma «Excellenz», nada menos do que Sua Excellencia o Sr. Erner, presidente do desenvolvimento da industria austriaca.

Em 1911 coube a vez a Allemanha do sul para dar acolhida á «Internationalen Verbandes zum Studium», etc, etc.

Ora já o illustre Topsis da «Reliquia», com aquelle ar dogmatico que se aproveitava das liberalidades da *titi* do Theodorico Raposo, ao mesmo tempo em que investigava coisas sabias na Terra-Santa, asseverava que a Allemanha é a mãe intellectual dos povos e naturalmente por isso é que se chamou á presidencia do congresso um professor, que accumulava com o seu cargo docente o diploma de doutor e as funções de sub-secretario de estado.

Convinha porém não esquecer que se tratava de um congresso de classes medias e por isso um nome usual não vinha fóra de proposito, Mayer por exemplo. Por outro lado, comtudo, ia substituir uma «Excellenz» e assim foi que appareceu a presidir um professor, doutor, sub-secretario de estado, dando pelo nome de Von Mayr. A particula e a suppressão de uma vogal não deixaram portanto Munich em plano inferior a Vienna, mas por certo um tanto acima de Liège.

Quanto ao projectado congresso de Hannover, diz o programma que, d'esta feita, o presidirá o ministro do trabalho da Belgica, *Excellenz* Coormann. Na previsão comtudo de que os cuidados da pasta obrigassem o ministro a não ir para muito longe de Laeken, onde podia estar veraneando o rei Alberto, se..., já o programma diz que seria escolhido para dirigir a discussão, em segundo logar (*mittunterzeichnete*) o conselheiro intimo no ministerio real prussiano do trabalho e da industria Dr. Von Seefeld.

N'esta epocha em que tanto imperam as mesdames de Thébés, um monge que escrevia em hexametros latinós, uma bruxa que sabia fazer contas de somma, com parcelas de poucos algarismos e com certeza mais alguns advinhos, cujos vaticinios hão-de ir apparecendo depois de realizados os factos, que bello naco de reflexões não daria o nome d'este conselheiro quando se isolassem as duas syllabas do seu nome para dizer que o imperador da Allemanha n'este anno teria que combater sobre o mar e em campanha.

Mas como principia aqui o programma a dar noticia do que tinha que occorrer no congresso do Hannover não é mau dizer-se o que se projectava.

Depois da installação, ás 9 horas da manhã de 5 de outubro, da commissão central da associação internacional para o estudo dos interesses da classe media e da reunião magna da mesma associação ás tres da tarde, haveria, ás 7 e meia da noite, uma grande reunião publica no salão da *Stadthalle*.

Alli se faria uma exposição da importancia das classes

medias urbana e rustica recorrendo-se a allocuções curtas e ao alcance de todas as intelligencias. Como se vê, o programma é pouco amavel para o projectado auditorio, quando faz uso das dezanove lettras de aquelle «gemeinverständliche» que impõe aos oradores da *Stadthalle*.

Em 6 e 7 de outubro propõe o programma a inauguração e o encerramento das sessões plenarias e tambem as consultas ás secções, que em poucas horas teriam que occupar-se de:

Commercio de retalho;

Trabalho manual e industrial;

Genossenschaft ou como quem diria associações, parcerias ou cooperativas e características do credito (*Kreditwesen*);

Economia domestica agraria;

Habitação e posse da terra.

Em todo o caso, o programma humaniza-se lembrando-se de que os congressos não são apenas para trabalhar, e por isso lá marca para as 8 horas de 6 de outubro uma recepção festiva dos delegados ao estado hannoveriano na nova casa da camara e encerra oficialmente os debates á uma hora de 7, para que os congressistas assim tenham o resto do dia e o de 8 para visitarem os sitios dignos de ser vistos no estado hannoveriano, para examinarem as organizações existentes destinadas ao progresso da classe media, para assistirem ás 8 horas de 7 de outubro a uma representação de gala no real theatro da côrte e para fazerem uma excursão ao vizinho estado de Hildesheim.

Seguem-se no programma umas linhas em grossas lettras que pouco adeantam ao que fica exposto, a não ser para indicar o endereço da séde da secretaria do congresso, que naturalmente não funciona, assim como não chegou a reunir-se o congresso internacional da associação dos inventores, que tinha aprazado para este mez a sua quarta reunião em Lyon.

Entre os problemas que se propunha, senão resolver, pelo menos agitar, figurava o da patente internacional.

Succede porém que dois systemas adoptaram os diversos governos na concessão das patentes de invenção. Ou são dadas sem garantia do governo ou estão sujeitas a exame previo.

No primeiro caso, o governo não garante a exequibilidade do invento, nem as suas vantagens; no segundo, a concessão da patente resulta de um estudo que sobre elle fez a administração, que garante assim as asserções do inventor.

Os Estados-Unidos e a Allemanha, entre outros embora poucos, paizes, adoptaram o exame previo, mas reconhecem-lhe defeitos entre os quais a morosidade na obtenção de uma patente e o numerooso pessoal que é necessario para os exames, mas os inventores teem a garantia de que os capitalistas não hesitam em patrocinar os inventos que sabem que incontestavelmente são novos, logo que as patentes são publicadas e concedidas.

O typo de patentes sem garantia do governo é no emtanto o mais geralmente seguido não só porque permite que tudo seja privilegiavel, mas porque dá ensejo a que o inventor vá successivamente aperfeiçoando o seu invento, conforme lh'o ensina a pratica.

Assim, uma ideia mal definida n'uma applicação imperfeita, pôde abrir caminho a successivos aperfeiçoamentos e a outras tantas patentes que farão progredir industrias que de tal desesperavam.

Como se pôde em dois systemas tão divergentes obter a patente internacional?

Sujeitar para esta, o invento ao exame previo e garantir assim perante todas as nações a novidade de uma invenção, seria arriscado, porque certos problemas de mechanica e de chimica industrial estão desafiando a curiosidade de inventores em todos os paizes e assim poderiam dois processos pouco differentes ser privilegiados quasi que simultaneamente, e as questões de prioridade

surgiriam sempre irritantes, pondo em serios embaraços as administrações que em dois paizes se occupassem de propriedade industrial.

A unificação da legislação sobre patentes de invenção era outro problema de que havia de se tratar em Lyon, mas aqui sobe de ponto a dificuldade, por isso que a propriedade industrial é um ramo do direito tão moderno que ainda não pôde assentar as suas bases philosophicas.

D'esta maneira, se uns paizes já possuem um corpo de doutrina bem definido, outros conservam antigas leis, e não poucos se regem ou pelo direito civil ou até pelo direito consuetudinario.

Reunir n'um corpo de doutrina principios que a maioria dos paizes acceitassem para unificar as leis protectoras de patentes de invenção, seria talvez uma ideia bem accete quando as nações quasi todas iam moldar a sua legislação civil no código que instituiu a primeira republica franceza.

Mas este phenomeno de imitação juridica não é senão apparente, como o faz notar o advogado Jean Cruet no seu precioso livro *La vie du droit et l'impuissance des lois*.

De facto, esse eminente jurisconsulto faz notar que a expansão do direito romano e a irradiação do Código Napoleão produziram divergencias bem características nos paizes onde se implantaram.

O jurisconsulto J. Van Biervliet observa que a Belgica e a França possuem o mesmo código que applicam na mesma lingua, em situações semelhantes, com magistrados que são instituidos em condições quasi que identicas, depois de terem recebido uma analoga educação juridica, e comtudo não é egual a jurisprudencia de ambas as nações.

Esta observação citada por Jean Cruet ⁽¹⁾ caracteriza bem a incapacidade de organizar leis geraes, quando não correspondam a necessidades bem caracterizadas nos povos que as adoptam.

Depois succede que alguns paizes são mais progressivos do que outros, e assim succederia que para esses seriam peias as disposições internacionaes que se tomassem na unificação da legislação sobre inventos, ao passo que para outros ainda constituiriam verdadeiras innovações.

D'este modo se provaria quão justa é a observação de F. Géný de que as relações da vida conteem em si proprias as leis que as devem reger, ou talvez melhor a maxima de Alfredo Fouillée: «o direito attinge o seu maximo quando o constrangimento estiver no seu minimo».

Improficua se affigura pois a quem isto escreve, a tentativa do congresso que devia realizar-se n'este mez em Lyon, mas pena foi que pelo menos se não agitassem estes problemas, assim como por certo se não discutirão os que se planeavam para o Hannover.

Agora falla a brutalidade expansiva dos gazes que se conteem na polvora, e o que se ouve são os gemidos dos que morrem sacrificados ás ambições dos que se não arriscam deante dos canhões e das espingardas, vomitando a morte.

Mello de Mattos.

(1) *La vie du droit*, p. 312.

PARTE OFFICIAL

MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO Nº. 776

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado um aditamento ao § 5.º do artigo 8.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 22 de Março de 1913, incluindo nelle a categoria de guardas de *toilettes*-camas, com o fundamen-

to de que esta classe de agentes, pelas funções que desempenham estão em condições idênticas à dos que fazem parte do referido § 5.º do artigo 8.º do citado regulamento: hei por bem, sob proposta do Ministro do Fomento e em harmonia com a resolução tomada pelo referido Conselho de Administração, em sua sessão de 24 de Junho de 1914, decretar que se aludido § 5.º do artigo 8.º do decreto de 22 de Março de 1913 seja incluída a categoria de guardas de *toilettes*-camas, sendo o seu vencimento, para os effectos do cômputo das joias, cotas e pensões, fixado em 23.500 mensaes.

Dado nos Paços do Governo da Republica, e publicado em 20 de Agosto de 1914.— *Manuel de Arriaga* — *João Maria de Almeida Lima*.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que João Pedro Vierling, adjudicatario do caminho de ferro de Tomar á Nazaré, requereu nova prorrogação de prazo estipulado no contracto de 5 de Agosto de 1913 para apresentação dos estudos:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas, que seja autorizada a nova prorrogação pedida até 30 de Agosto do corrente anno.

Paços do Governo da Republica, em 21 de Agosto de 1914.—O Ministro do Fomento, *João Maria de Almeida Lima*.



VIAGENS E TRANSPORTES

Festas da Encarnação em Buarcos e tourada na Figueira

No proximo dia 6 devem realizar-se em Buarcos as festas annuaes á Senhora da Encarnação, que dão sempre logar a uma enorme concorrência de forasteiros áquella linda povoação maritima, um dos melhores arredores da Figueira da Foz.

Para esse dia está tambem annunciada uma magnifica corrida de touros no Coliseu Figueirense, para a qual estão contractados artistas da melhor reputação.

Para recomendar um passeio á Figueira e a Buarcos basta a belleza e a grandiosidade das suas praias, n'esta epocha animadissimas pela grande colonia balnear, portugueza e hespanhola, que alli se encontra, e tambem a animação dos seus casinos; com as festas em Buarcos, sempre tão brilhantes e concorridas, e com uma boa tourada, mais recommendavel ainda se torna, e por isso prevenido a grande concorrência que haverá para aquella cidade n'esse dia, as Companhias Portugueza e da Beira Alta, estabelecem bilhetes reduzidos das suas principaes estações á Figueira e volta a preços eguaes aos de serviços anteriores, e que são validos para ida de 5 a 8, e volta de 6 a 10 do corrente por todos os comboios ordinarios, excepto o Sud-Express.

Para os comboios rapidos é estabelecida a sobre-taxa de velocidade de \$05 por fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso, para os portadores de bilhetes de 2.ª classe.

Romaria dos Milagres

No pictoresco logar dos Milagres, proximo de Regueira de Pontes, realiza-se nos dias 13 a 15 d'este mez as festas e romaria que é da tradição effectuar todos os annos por esta epocha.

Como todas as romarias, offerece ao turista avido de espectaculos variados, quadros verdadeiramente encantadores, pela sua simplicidade rustica e pela variedade dos costumes dos povos que alli accorrem.

Muito frequentada pela gente dos differentes concelhos do districto de Leiria, alli vae tambem grande numero de pessoas de pontos muito distantes, como da Nazareth, Figueira etc.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes estabelece por occasião d'esta romaria bilhetes especiaes de diversas estações para o apeadeiro de Regueira de Pontes e volta, para ida nos dias 12 a 15 e regresso até 16 do corrente, pelos comboios ordinarios.

Vendem d'estes bilhetes todas as estações e apeadeiros desde Vallado até Figueira da Foz, do ramal de Alfarellos, e de Soure a Formozelha.

Festas na Nazareth

Nos dias 7 a 13 do corrente tem logar na formosa po-

vuação da Nazareth as festas que todos os annos alli se costumam realizar.

Entre os differentes numeros do programma das festas figuram a chegada dos cirios, brilhante illuminação e fogos d'artificio, arraial, danças e cantos populares e magnificas corridas de touros, em que tomam parte os mais afamados artistas portuguezes.

Por este motivo, a Companhia Portugueza estabeleceu bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para Cella e Vallado, que são as estações que servem a linda praia da Nazareth, validos para ida nos dias 6 a 13, e volta até 14 do corrente, pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes e pelos comboios especiaes que partem de: Lisboa-Rocio ás 8-30 de 10; d'Alfarellos ás 3-20 de 10; de Cella ás 13-24 de 12 e 13; de Vallado ás 19-45 de 12 e 7 do dia 13.

Corrida de touros em Salamanca nos dias 11-12 e 13 e 21 de setembro

A Companhia da Beira Alta fará bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, para Salamanca, sendo validos á ida nos dias 7 a 23 e regresso de 9 a 30 de setembro.

Os preços são: Figueira da Foz, a Murte, 6\$34 em 1.ª classe, 4\$76 em 2.ª e 3\$16 em 3.ª; Pampilhosa a Mortagua, 5\$84, 4\$25 e 2\$84; Santa Comba a Cannas, 5\$64, 4\$06 e 2\$64; Nellas a Contencas, 5\$34, 3\$74 e 2\$44; Couveia a Fornos, 4\$84, 3\$44 e 2\$34; Celorico a Pinhel, 4\$32, 3\$04 e 1\$92; Guarda e Villa Fernando, 3\$92, 2\$70 e 1\$92; Cerdeira, 3\$57, 2\$60 e 1\$62; Freineda, 3\$06, 2\$30 e 1\$37.

Festas da Senhora do Castello em Mangualde em 7 e 8 de setembro

Tambem a Beira Alta faz um serviço especial para esta tradicional romaria, cujo preço de bilhetes é muito reduzido, como vae ver-se:

Guarda e Sobral, 1\$56 em 2.ª classe e 1\$04 em 3.ª; Pinhel e Villa Franca, 1\$06 e \$72; Celorico, \$77 e \$57; Fornos, \$47 e \$32; Gouveia, \$32 e \$22; Abrunhosa, \$26 e \$18; Contencas, \$15 e \$10; Alcafache, \$15 e \$10; Nellas, 022 e \$15; Cannas, \$37 e \$27; Oliveirinha, \$52 e \$37; Carregal, \$62 e \$42; Castellejo, \$77 e \$57; Santa Comba, \$82 e \$62; Mortagua, 1\$05 e \$72; Soito, 1\$20 e \$82; Luso, 1\$36, e \$92; Pampilhosa, 1\$56 e 1\$04.

Os bilhetes são validos á ida, de 6 a 8 de setembro e regresso até ao dia 9.

Transportes entre Portugal e França

Segundo informações officiaes das linhas francezas, desde 28 do proximo passado ficaram asseguradas as relações directas entre Lisboa e as estações francezas até Paris, visto que desde essa data ha dois comboios expres-

dos diários de Paris a Hendaya, partindo de Pariz ás 8.5 e ás 8.13 e chegando a Hendaya respectivamente ás 5-52 e ás 12-25 do dia immediato.

No sentido inverso haverá diariamente um comboio expresso partindo de Hendaya ás 13-15 e chegando a Paris ás 7-9 do dia immediato.

Os passageiros que de França se destinem a Lisboa poderão portanto chegar a Lisboa pelo comboio 18 ás 17-26 (os que cheguem a Hendaya ás 5-52) ou pelo Sud-Express ás 19-8, ou rapido do Porto ás 23-53 (os que cheguem a Hendaya ás 12-25).

Os que de Portugal vão para França, poderão tomar nas linhas da Companhia Portugueza, o Sud-Express, que parte de Lisboa ás 13 e chega a Hendaya ás 9-56 ou o correio da noite (comboio n.º 15) que parte de Lisboa ás 21-35 e permite chegar a Hendaya ás 12-25.

Em virtude das disposições adoptadas pelo governo de França, as estações portuguezas, entretanto, só venderão bilhetes para simples viagem de ida, e só aceitarão o despacho de bagagens registadas até ao peso de 30 kilos.

O transporte de recovagens bem como de mercadorias em grande e pequena velocidade, em vista das medidas do governo francez e das adoptadas pelo portuguez sobre a exportação, ficará restringido aos seguintes artigos:

Gelo, jornaes, productos pharmaceuticos e artigos para pensos, *só em grande velocidade.*

Aguas mineraes, couros e pelles, instrumentos e machinas agricolas e accessorios, lixivias, papel para jornaes, sabão commum, tecidos e artigos de vestuario, tinta de impressão, taras vazias em retorno de generos frescos e vinho em vazilhame, *em grande velocidade, sem condições de tonelagem, e em pequena velocidade por expedições de retalho.*

Aguas mineraes, folha de Flandres, gelo, instrumentos e machinas agricolas, e vinho em vazilhame, *em pequena velocidade por vagões completos.*

Todos estes transportes são feitos com reserva pelos respectivos prazos e sem responsabilidades nem garantias de especie alguma para o caminho de ferro.

Transporte de fructas, hortaliças, etc., pela tarifa 24 da Companhia Portugueza

A partir de hoje a tarifa especial n.º 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza, é applicavel ás linhas do Sul e Sueste, da Companhia da Beira Alta, ou no ramal de Vizeu, que se destinem ás estações designadas na tarifa, sempre que na linha a que pertença a estação de origem essas remessas tenham de ser transportadas ao abrigo das tarifas especiaes inferiores de g. v. n.º 1 do Sul e Sueste, n.º 2 (3.ª ampliação) da Beira Alta; n.º 13 da Companhia Nacional.

Para o retorno de Faro é estabelecido o preço dos rotulos de 2 centavos para cada administração e mais 2 centavos quando se destinem aos despachos centraes.

Estação hespanhola de El Arquillo

A antiga estação de Baeza, entroncamento das linhas de Manzanares a Cordova e Linares a Almeria, da Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante, passou a denominar-se «El Arquillo».

Para o effeito da applicação das tarifas aos transportes de Portugal para aquella estação ou vice-versa, a distancia a contar desde a fronteira de Badajoz é de 493 kilometros.

Exportação de combustiveis e comestiveis

Em virtude da prohibição ordenada pelo governo, da exportação para paizes estrangeiros de todos os generos necessarios para a alimentação, inclusivé fructas e peixe fresco, e bem assim de todos os combustiveis, as esta-

ções dos Caminhos de ferro não acceitam a despacho taes mercadorias quando destinadas ao estrangeiro.

Anticipação da compra de bilhetes e despacho de bagagens nas linhas do Minho e Douro

Segundo um Aviso do Minho e Douro passou a ser permittida a compra de bilhetes e o despacho de bagagens no dia anterior ao da partida dos comboios em que os passageiros desejem seguir viagem, até ás 20 horas.

Esta medida é de grande vantagem para o publico que assim pôde evitar as contrariedades que quasi sempre acarreta, devido á agglomeração dos passageiros, a compra do bilhete e o despacho das bagagens á ultima hora.

Transporte de sulphureto de carbone nas linhas do Minho e Douro

A tarifa n.º 4 de pequena velocidade das linhas do Minho e Douro foi modificada com a inclusão do sulphureto de carbone no grupo 2 e na 3.ª serie, cuja carga minima para vagões completos foi fixada em 7 toneladas.



Considerações sobre a escolha da corrente nos caminhos de ferro electricos

A memoria do Sr. Carlier sobre a electrificação dos caminhos de ferro belgas, ⁽¹⁾ torna a pôr na ordem do dia a questão das vantagens e dos inconvenientes dos differentes systemas de tracção pela electricidade.

Esta questão, comquanto tratada com frequencia, está sem solução.

Os progressos continuos realizados com o material de tracção, assim como os resultados adquiridos pela experiencia, veem todos os dias modificar os elementos da discussão, cujos aspectos variam indefinidamente conforme as applicações que se encaram.

D'este ultimo ponto de vista, o estudo do Sr. Carlier, cuja analyse vamos apresentar, comporta criticas e phases que é bastante interessante assignalar.

I — *Comparação entre os diversos systemas de tracção electrica.* — Está fóra de duvida que a tracção electrica nas grandes linhas de caminhos de ferro pôde justificar-se não sómente por motivo das cargas elevadas que as locomotivas electricas permitem rebocar com velocidades e em rampas inadmissiveis para a tracção a vapor, mas tambem em virtude da razão economica desde que se nos depare um trafego sufficientemente intenso.

Quando, em principio, se resolve adoptar a tracção electrica, resta escolher entre os tres systemas consagrados pela pratica.

Estes tres systemas são:

1.º Systema de corrente continua, ordinariamente designado pelo nome de *systema dos tres carris* ⁽²⁾, que emprega a corrente alternativa, na forma *triphaseica*, para transmissão da energia, quando se trata de grandes distancias;

2.º Systema de correntes triphasicas, com dois fios de *trolley* aereo;

3.º Systema de corrente alternativa simples, de alta tensão e com um só fio de *trolley* aereo.

A escolha da natureza da corrente deve resultar das

⁽¹⁾ Veja-se *La Revue Électrique*, t. XIX, de 16 de maio de 1913, pag. 477-480.

⁽²⁾ Convem notar que a distribuição da corrente continua não se faz sómente por um terceiro carril; para tensões elevadas de 1.500 a 2.500 volts, empregam-se antes linhas aereas, com um unico fio ou com dois fios de *trolley*; ou então systemas mixtos compostos de um fio de *trolley* e do terceiro carril.

condições especiaes que haja em vista: é uma questão especial. E' imprudente declarar *a priori* que tal ou tal systema de tracção é superior a tal outro, sem se attender primeiro a circumstancias bem determinadas.

Estas considerações concordam, de resto, com as conclusões fixadas pela assembleia plenaria do Congresso dos Caminhos de ferro, de Berne, em 1910 ⁽¹⁾, que convida as empresas a pôem-se de accordo sobre a escolha do systema de tracção pela electricidade, afim de se facilitar a troca de material nas estações limitrophes.

Na memoria que estamos analysando, o Sr. Carlier encara os tres systemas enumerados acima, do ponto de vista particular da rede belga.

Demonstra primeiramente a influencia predominante frequentemente exercida pela natureza do mechanismo da linha de contacto.

As considerações do Sr. Carlier podem resumir-se da seguinte forma:

Os systemas das correntes alternativas simples ou triphasica exigem um material de linhas muito complicado, para transmissão de energia electrica ás locomotivas e ás automotoras. Numerosas condições ⁽²⁾ devem ser observadas para que as linhas aereas de caminho de ferro possam corresponder ás exigencias da circulação dos tractores.

De resto, todos os systemas de linhas aereas comprehendem supportes, na maioria metallicos, que são verdadeiros pontins distanciados entre si de 90 metros, e ás vezes de 40. Teem o incontestavel inconveniente de atravancar as linhas, e comprehende-se a repugnancia dos engenheiros de caminhos de ferro por um tal systema que difficulta a visibilidade dos signaes, que exige o emprego de torres-girantes para as inspecções e para os concertos, etc.

(1) As conclusões a que fazemos allusão, são as seguintes:

1.º Do ponto de vista tecnico, a applicação da tracção electrica fez grandes progressos n'estes ultimos annos, a ponto de se ter reconhecido hoje que ella pôde dar solução satisfactoria para as grandes linhas de caminhos de ferro, empregando-se quer locomotivas (para cargas e velocidades grandes), quer automotoras.

2.º Diversos systemas se encontram em presença, e a sua applicação exige uma solução para cada caso particular.

3.º O Congresso convida as redes que fizerem applicação da tracção electrica nas suas linhas a pôem-se de accordo entre si, tanto quanto possivel, no sentido de serem tomadas todas as medidas tendentes a facilitar-se a troca de material nas estações communs.

(2) O programma apresentado ao Congresso de Turim de 1911, por o Sr. Hoest, director geral da Repartição de electricidade do ministerio belga dos Caminhos de ferro, correios e telegraphos, resumindo estas condições, põe bem em evidencia as difficuldades da realização perfeita do systema aereo, quer de um fio unico quer de dois fios de trolley.

Estas condições são formuladas nos seguintes artigos:

1.º O conductor conservar-se-ha praticamente horizontal com todas as temperaturas do lugar, por forma que á passagem do apparelho captor nenhuma interrupção de contacto se produza.

2.º O conjuncto da construcção deve ser solido e estavel, porque nas velocidades usuas um arranco de movimento da linha exporia a graves perigos, e, em todo o caso, a uma prolongada interrupção do trafego.

3.º Como é preciso transpôr com velocidade os apparellhos de mudança de via, a linha aerea não comporta mechanismo nenhum para a respectiva manobra; esta condição exclue naturalmente o trolley; e, de facto, o arco, o pantographo, e excepcionalmente a antenna de Oerlikon são quasi os unicos apparellhos captors em uso;

4.º E' preciso ainda que a linha de contacto apresente fixidez no sentido horizontal; não somente para evitar que, por excessivo balanço, ella não fuja pelo rebordo do arco, mas tambem para que, ligada com o frictor, ella conserve a disposição de zigzague necessaria para o desgaste regular do arco;

5.º Quando se faça uso de uma corrente de alta tensão, deve naturalmente adoptar-se o duplo isolamento da linha; é preciso, além d'isso, escolher, para a confecção dos isoladores, substancias muito isoladoras, e dar a estas peças formas adequadas que lhes assegurem o homogeneidade e a solidez. — A maioria dos assentadores julgam que seja util dar ao conductor uma certa flexibilidade no sentido vertical; desastres succedidos n'uma linha onde esta condição não fôra respeitada, parece que muito justificam essa opinião.

Por outro lado, por muito incommodas que sejam em materia de exploração de caminhos de ferro, estas linhas são indispensaveis desde que se trate de transmittir ás locomotivas correntes de alta tensão; porque o terceiro carril apresenta, para o transporte de corrente de alta tensão, o duplo inconveniente de insufficiente isolamento e do permanente risco para a circulação. Estes dois inconvenientes excluem com tanta mais razão a corrente continua, quanto é certo que esta não é vantajosa senão em alta tensão.

Por conseguinte, segundo o Sr. Carlier, «fazendo-se a opção pelo terceiro carril ou pela linha aerea, opta-se egualmente por a respectiva forma de corrente.

Não obstante, é-se muitas vezes forçado a acceitar os multiplos inconvenientes do apparelho aereo para gosar das vantagens economicas que as correntes alternativas trazem apparentemente á tracção electrica, e «especialmente á corrente alternativa simples» ⁽¹⁾.

Mas serão reaes essas vantagens? Os argumentos que militam a favor da corrente alternativa terão o valor que se lhes attribue?

O Sr. Carlier não o crê, e grande numero de engenheiros electricistas são actualmente do seu parecer.

Para as explorações cujo desenvolvimento seja assás reduzido para não precisar de sub-estações, a corrente continua é, segundo a opinião geral, o typo ainda ideal, e isto independentemente da intensidade do trafego.

O systema de corrente continua não é discutivel senão quando a extensão da linha é tal que seja necessario utilizar o serviço de sub-estações. Assaca-se, com effeito, ao systema triphasico-contínuo, a complicação das linhas, a despesa elevada com as installações e os effeitos electrolyticos da corrente de regresso.

Mas a isto pôde-se responder, accrescenta o Sr. Carlier, que se o capital dispendido com as sub-estações e com outros elementos de distribuição é maior do que para o monophasico, por exemplo, em contraposição o material circulante é menos pesado e menos caro, de modo que, para os trafegos intensos, a despesa total é menor para a corrente continua.

Pôde observar-se egualmente que as despesas de conservação de uma locomotiva de corrente continua são muito menores, para igual potencia, que as de uma locomotiva de corrente alternativa simples ⁽²⁾, o que fundamenta os argumentos do Sr. Carlier.

Quanto á questão da electrolyse, já está na actualidade resolvida e não entra portanto n'uma discussão seria.

Se, portanto, se estiver em presença de um trafego sufficiente, não se hesitará em escolher a corrente continua, na mais alta tensão compativel com a existencia de

(1) Estas palavras ficam entre haspas, para robustecer a opinião do Sr. Carlier e d'outros, que persistem em considerar o systema de corrente alternativa simples, como o mais simples e o menos caro entre os diversos systemas de tracção. Como veremos a seguir, a lucta parece tender á circumscrever-se entre a continua e a triphasica.

(2) Para igual potencia, as locomotivas monophasicas custam geralmente 1,5 vezes mais do que as locomotivas de corrente continua, e as respectivas despesas de conservação andam pelo dobro das d'estas ultimas. O seu rendimento é menor e maior o aquecimento, o que origina uma maior perda de energia. Para mais, a desatracação deixa muito a desejar, e, por essa occasião, a potencia é fraca. Em vista d'estes inconvenientes, o emprego do systema monophasico não se aconselha nas linhas metropolitanas com frequentes desatracações, e exige, nas grandes linhas de trafego intenso, um numero de locomotivas muito superior ao exigido pelo systema de corrente continua; e assim, a Companhia da *New-York-New-Haven Railroad* teve de prevenir-se com 41 locomotivas monophasicas para o mesmo serviço que poderia ser feito por 28 locomotivas de corrente continua.

Pôde fazer-se ideia por estes numeros, que no emtanto nada teem de absoluto, da importancia da verba de conservação do material circulante nas despesas annuas de exploração, n'uma rede de tracção monophasica.

um terceiro carril ⁽¹⁾, de forma que permita um grande espaço entre as sub-estações. Aproveitam-se assim todas as vantagens do systema continuo, que aliás não são contestadas por ninguém, a saber: um binario motor acima do desatracaçador, maior simplicidade nosapparelhos de direcção, um bom rendimento e menor perigo da corrente aproveitada, que são as vantagens características dos motores de serie continua.

Segundo o Sr. L'Hoest, o equivalente dos encargos financeiros entre a corrente continua e a corrente alternativa simples, estabelecer-se-hia, n'um paiz como a Belgica, pelo valor do trafego horario de 200 toneladas.

Assignalamos, comquanto nada tenha de absoluto, este dado, como bastante interessante. Fazendo applicação ás redes belgas, concluir-se-hia por exemplo, que, para uma zona circular de 100 kilm. de diametro e envolvendo Bruxellas, a preferencia deveria ser dada á corrente continua ⁽²⁾.

Quanto ao systema triphasico, não parece vantajoso para as linhas belgas. Este systema permite recuperar nas descidas parte da energia electrica gasta nas subidas, e assegurar o enfreamento dos comboios sem se recorrer aos freios mechanicos, o que constitue uma importante economia, mas sómente nas regiões em que haja grandes declives (25 por 1000 por exemplo).

Em contraposição, a constancia da velocidade do motor triphasico apresenta inconvenientes em muitos casos, porque impede uma acceleração momentanea frequentemente necessaria para se vencer um atrazo na marcha de um comboio. Todavia, como veremos mais adeante, os engenheiros italianos, que se dão muito bem com a dupla linha de contacto do triphasico, concordam egualmente em que esta constancia de velocidade constitue um meio de regularização e uma condição de segurança para o movimento dos comboios.

Os partidarios do *monophasico*, diz o Sr. Carlier, valorizam no seu activo, em opposição ao triphasico:

1.º A simplicidade de distribuição da corrente: nada de dupla linha de contacto, com agulhas aereas, que são complicações dispendiosas e pouco favoraveis ao augmento de tensão, enquanto a corrente monophasica é conduzida aos motores por uma linha aerea unica, fazendo-se o regresso da corrente, em ambos os casos, por meio de carris de deslize.

2.º A potencia do binario de desatracação e a possibilidade de alternar á vontade a velocidade, em condições mais economicas do que para o motor de correntes triphasicas, pois que para o primeiro basta modificar a relação da transformação, enquanto para o segundo ha-de perder-se energia nos rheostatos.

No emtanto é bom saber-se que nas ultimas locomotivas do Simplon e n'uma parte das da rede italiana, a va-

⁽¹⁾ Na America já se attingiram e até ultrapassaram 1.500 volts em serviço, pela applicação do terceiro carril invertido, de contacto inferior (fig. a). E, em seguida a um estudo feito nos Estados-Unidos pelo engenheiro Sr. Uytbork, a administração dos Ca-

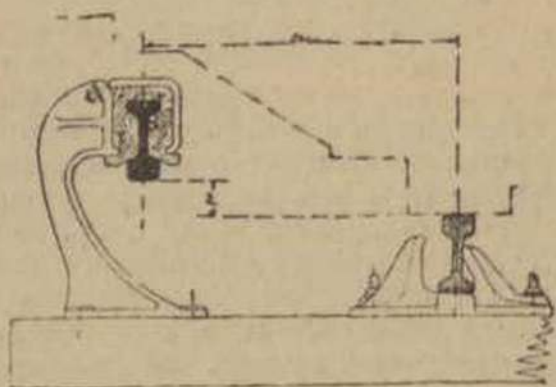


Fig. a

minhos de ferro do Estado belga adoptou-o na linha electrica do troço real de Laeken, perto de Bruxellas. Esta experiencia tem dado resultados muito satisfactorios.

⁽²⁾ Conferencia perante a Associação dos Engenheiros Electricistas sahidos do Instituto de Montefiore, com o titulo de *Notas sobre a linha de contacto dos caminhos de ferro electricos, 1912*, e communicação do mesmo auctor ao Congresso de Berne.

riação de velocidade obtem-se por permutação dos rolos do *stator*, alterando-se assim o numero de polos dos motores, e pelo emprego de um *rotor* de muito forte resistencia. O argumento da perda de energia nos rheostatos não tem portanto o valor que se lhe attribue.

O auctor assignala a seguir os inconvenientes do systema de corrente alternativa simples: ao inverso do triphasico o motor monophasico comprehende um collector; não funciona senão com baixas tensões (o que determina a adjuncção de um transformador-reductor de tensão na locomotiva) e com a frequencia de 15 ou 16 $\frac{2}{3}$ p: s, o que torna a corrente inutil para outras applicações, como por exemplo a iluminação.

D'accordo n'estes pontos, afastamo-nos do auctor quando affirma que o motor de corrente alternativa simples e com collector, não recupera, pois a Companhia dos Caminhos de ferro do Meio-dia manda entrar a recuperação com enfreamento nas descidas, nas condições do seu caderno de encargos, e a Companhia Thomson-Houston e as fabricas de Jeumont entregaram, com experiencias na recepção, locomotivas munidas de monophasicos com collector, adaptadas áquellas condições.

Esta vantagem obtem-se, verdade é, á custa de dispositivos especiaes ⁽¹⁾ mais ou menos simples, e convem aguardar que a pratica confirme o valor do rendimento da recuperação em declive (40 ou 50 % da energia absorvida na subida) annuciado pelos constructores, e que por enquanto se nos affigura um pouco optimista e não poder applicar-se senão aos grandes declives ⁽²⁾.

Alóra esta reserva, estamos plenamente de accordo com o Sr. Carlier sobre os outros inconvenientes do systema monophasico, e em particular sobre os seguintes: os motores são mais pesados; o machinismo circulante enche muito mais, e o material que o transporta fica mais sobrecarregado do que nos casos do emprego da corrente triphasica.

(Continua)

Bernardo da Costa

Este artigo, cuja continuação virá no proximo numero, é devido á penna do nosso intelligente e activo compatriota, Sr. Bernardo F. da Costa, engenheiro de pontes e calçadas estabelecido em Paris, e é trasladado da «Revue Électrique» de Paris, n.º 229 de 4 de julho ultimo.

⁽¹⁾ Veja-se a *Revue Électrique* de 16 de maio de 1913, pag. 480.

⁽²⁾ Para a recuperação em declive, o dispositivo empregado na locomotiva das Oficinas electricas de Jeumont, consiste em pôr a trabalhar os motores de tracção como geradores, excitando-os por meio de uma corrente auxiliar conveniente produzida por circuitos especiaes dispostos sobre os motores dos compressores d'ar: estes motores constituem portanto, verdadeiros excitadores *sui generis*. Operam como transformadores phasicos rotativos, sendo o seu primeiro papel estabelecer a concordancia phasica entre a tensão dos motores de tracção com a dos alternadores que alimentam a rede. Regula-se o valor da tensão, actuando sobre a dos reguladores de inducção alojados na culatra dos transformadores principaes.

O dispositivo Thomson-Houston funda-se, em principio, na inversão da marcha dos motores. Invertendo as connexões de um motor monophasico em serie sem se lhe inverter a marcha, fica elle funcionando como gerador, apanhando da rede a sua corrente de excitação, e fornecendo um binario retardador. Mas nada obsta a que, n'estas condições, se gere uma corrente continua (podendo attingir uma intensidade perigosa), devido á auto-excitação serial. Para o evitar, intercala-se no circuito de enfreamento um transformador auxiliar, cujo elemento primario se liga n'esse momento aos inductores principaes, e cujo secundario se liga tambem ao circuito formado pelos induzidos e pelos fios da excitação compensada.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 640)

Devido ao cuidado empregado ultimamente na conservação do material, conseguiu-se que as despesas n'este exercicio fossem

inferiores ás do anno anterior; além d'isso, uma nova classificação mais justa das diversas despesas com o pessoal alliviou este artigo, augmentando-se outros artigos especialmente consagrados ao pessoal, constatando-se egualmente uma redução nas despesas de conservação, sendo:

para as machinas e tenders, de.....	21.847\$79,8
para as carruagens, vagões e respectivos eixos, de.....	23.219\$24
ou seja no total de.....	45.067\$03,8 ⁽¹⁾

Devemos notar que obtivemos da Administração dos Correios a encomenda de algumas carruagens ambulancias-postaes e que duas d'estas carruagens, concluidas a contento da mesma Administração, sahiram das nossas officinas em Março ultimo. Este trabalho honra as mesmas officinas e é uma prova do seu bom funcionamento.

A economia na conservação do material deveria reduzir a 48:678\$86,2 o excesso da despesa de 93:775\$90 com o combustivel, se não houvesse outros augmentos, especialmente na mão d'obra de condução de machinas e pessoal das inspecções de tracção.

Estes augmentos elevam-se, feita a comparação com outras reduções (2) a 17:096\$63,3, levando o excesso da despesa de 1913 a 65:775\$31,5, importancia esta acima indicada.

Póde resumir-se esta exposição indicando que, sem a alta no preço do carvão, a economia real do Serviço foi superior a 11 contos sobre o anno anterior, tendo em consideração a observação feita na alínea 2).

Devemos dizer que o percurso dos comboios augmentou em 1912 para 1913 em 81.832 kilometros.

Trabalhos extraordinarios

No anno anterior a importancia dos trabalhos extraordinarios foi muito reduzida e elevava-se apenas a 182.370\$94,3.

Desde 1893 que esta despesa não tinha sido tão reduzida n'um determinado exercicio.

Em 1913 as despesas d'estas natureza elevam-se a:

Material circulante.....	572.638\$91,4
Mobilia, Utensilios e Ferramenta.....	34.565\$28,4
Novas construcções e trabalhos complementares.....	235.424\$11,1
	842.628\$30,9

Notaremos que se se totalizarem as despesas dos dois annos de 1912 e 1913 obtem-se 1:044.999\$25,2, que dá para a media dos dois annos uma cifra normal de 522.499\$62,6.

A despesa com material circulante — 572.638\$91,4 — decompõe-se como segue:

Compra de 11 locomotivas.....	259.926\$58,6
Compra de 70 carruagens.....	256.696\$01,8
Compra de 15 furgões DD ¹	33.132\$22,1

Construcção nas nossas officinas de:

2 carruagens AB ^d , mixtas de 1. ^a e 2. ^a classe, com 2 eixos de grande afastamento (por conta).....	55\$56,5
35 vagões fechados, tipo J (por conta).....	22.441\$58,1
Transformação de 5 carruagens BB ^c em carruagens de 3. ^a classe.....	386\$94,3
Total.....	572.638\$91,4

O material pago n'este anno foi comprado em virtude de deliberação do Conselho de administração de Julho de 1912.

As 11 locomotivas comprehendem 5 de grande velocidade de tipo 350 e 6 locomotivas tenders poderosas do tipo «Mikado» (ou 050, de 4 eixos conjugados).

O percurso medio annual por cada locomotiva baixou de 49.826 kilometros em 1912 a 46.078 em 1913, numero ainda extremamente elevado.

As 70 carruagens comprehendem:

- 10 carruagens de boggie, para rapidos e expressos, pesando 25 toneladas cada uma e especialmente destinadas aos nossos serviços directos internacionaes para Madrid, Medina del Campo, Vigo e Sevilla. Estas carruagens tem 1.^{as} e 2.^{as} classes. As 1.^{as} classes podem durante a noite ser transformadas em beliches.
- 10 carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, para os comboios tramways.
- 50 carruagens de 3.^a classe para os mesmos comboios tramways.

Todo este material está em serviço e satisfaz completamente, assim como os 15 furgões.

Pelo que respeita aos vagões, devemos continuar a construi-

⁽¹⁾ Na realidade a economia é de 35.415\$03,8 porque a importancia de 9.682\$00 foi retirada dos artigos 80.^o e 81.^o (conservação) para ser levada aos diversos artigos onde figuram as despesas com o pessoal; mas então o augmento apparente das despesas com o pessoal deveria ser reduzido da mesma somma de 9.682\$00.

⁽²⁾ Entre estas reduções figura a quantia de 9.000\$00 transferida, por decisão da Comissão Executiva, da conservação para os creditos extraordinarios, a fim de prover á compra de ferramenta para augmento de inventario.

los, não só para substituir os que attingam o limite de utilização, mas para augmentar o effectivo sempre insufficiente nos mezes de Agosto, Setembro e Outubro. As nossas officinas estão aptas para construir em cada anno um certo numero em boas condições de fabrico e de economia.

A maior parte da despesa com ferramenta, ou seja 23.821\$94,4, foi originada pela aquisição de machinas-ferramentas, e de apparelhos de levantamento aperfeçoados para as nossas officinas e depósitos a fim de obter redução no preço do custo das reparações.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento das disposições dos Estatutos examinámos o relatorio, contas e balanço do Conselho d'Administração referentes ao exercicio de 1913; e tendo verificado a sua exactidão com a contabilidade geral e inventarios, consideramos tudo em condições de merecer a plena approvação da Assembleia Geral.

O relatorio do Conselho d'Administração descreve com tanta clareza o movimento e situação de todas as contas, especifica tão elucidativamente as causas determinantes do augmento e diminuição do trafego, em confronto com o anno anterior; e põe em destaque, com a maxima minuciosidade, os melhoramentos realizados durante o exercicio; que, para não reproduzir essas tão concludentes referencias, cumprimos o grato encargo de para ellas chamar a attenção dos interessados nos progressos da nossa Companhia.

Registando com satisfação estes animadores resultados, devemos assegurar que a competencia e zelo do Conselho d'Administração e Comité de Paris n'elles ficou affirmado e notavelmente evidenciado o talento e dedicação do Administrador Delegado, o Ex.^{mo} Sr. Luiz Ferreira da Silva Vianna.

De pleno accordo com a liquidação do exercicio findo, que, conforme a conta de Ganhos e Perdas, fecha com o saldo de Escudos 84.478\$05,3, somos de parecer:

1.^o — que aproveie o relatorio, contas, balanço e actos do Conselho d'Administração, referentes ao exercicio findo em 31 de dezembro de 1913;

2.^o — que voteis a distribuição de francos 4.60 (impostos a deduzir) ás obrigações de 2.^o grau, coupon n.^o 9, como liquidação do exercicio de 1913, conforme a proposta do Conselho d'Administração;

3.^o — que louveis o Conselho d'Administração, Comité de Paris e, em especial, o Sr. Administrador Delegado, pelos bons resultados da sua excellente gerencia.

Lisboa, 7 de Maio de 1914. — O CONSELHO FISCAL: Marquez de Mendia—Henry Burnay & C.^{as}—Nestorio Dias



Hespanha

Vão em grande avanço as obras do caminho de ferro internacional de Ripoll a Puigcerdá. Consta de onze troços. No primeiro, estão quasi concluidos os muros de suporte do terrapleno em frente dos caes da estação de Ripoll. O tunnel aberto na margem direita do Fresser está quasi revestido. O segundo troço tem já em começo as obras de explanação, que vão ser grandemente activadas. No terceiro troço, a explanação alcança mais de tres kilometros e trabalha-se actualmente no tunnel da ponte da Cabreta e na ponte e tunnel da Corva.

No quarto troço, os grandes muros da ponte de Cuevas estão totalmente terminados e trabalha-se activamente na ponte da estação electrica central de Montagut. No troço quinto, estão já terminadas a explanação e os tunnels, e dentro de dois dias começará a perfuração do tunnel do monte de S. Antonio, em Ribas.

Finalmente, trabalha-se com affan nos troços sexto, setimo, oitavo, nono, decimo e decimo-primeiro. No setimo, principiou-se a perfuração do tunnel helicoidal do rio Palos; e no oitavo, constituido pelo tunnel de Tosas, o estado das obras é o seguinte: pela entrada norte, 450 metros, e pela sul, 1.350, parcelas cuja somma dá approximadamente a extensão do mencionado tunnel.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. — *Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.* — Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 8 do proximo mez de setembro pelas 14 horas, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, o sorteio para amortização de obrigações da serie «Mirandella Vizeu» relativo ao 1.º semestre de 1914.

Lisboa, 28 de Agosto de 1914.

O Director de Serviço, *Manuel Maria d'Oliveira Bello*

NOTAS FINANCEIRAS

Lisboa, 31 de Agosto de 1914.

Publicou o *Diario do Governo* de 25 do corrente o decreto elevando a 12:000 contos a circulação fiduciaria do Banco de Portugal, e suspendendo o regimen de emissão de notas de prata, permitindo d'esta forma que o Banco mobilize a sua reserva de prata, que é cerca de 8:500 contos.

Tambem foi publicado um decreto suspendendo as operações de Bolsa, a contar de 4 do corrente, facultando ao ministerio do Fomento permittir as respectivas operações quando o julgue conveniente, e quanto aos papeis de credito sobre que hajam de re-cabir essas operações.

As liquidações de operações a prazo e de *reports* realizadas até 3 do corrente ficam adiadas por 60 dias e serão feitas pelos mesmos preços, encargos e juro igual á taxa de desconto official.

Até 10 de outubro não é permittida a exigencia de reforço ou liquidação dos empréstimos sobre papeis de credito nem o pagamento de juro a taxa superior á do dia 10 do corrente.

O *Diario* publicou tambem um decreto, auctorizando a Junta do Credito Publico a pagar em moeda corrente pelo cambio previamente fixado pelo Governo nas epochas proprias os coupons e titulos amortizados da divida externa, exemptos de qualquer imposto.

Estes pagamentos podem ser effectuados antes dos seus vencimentos mediante o desconto correspondente á taxa do Banco de Portugal.

Sabemos que este decreto causou a melhor impressão nos possuidores de titulos da divida externa.

Havendo muitos Portuguezes que teem depositos nas agencias londrinas dos bancos allemães que estão agora sob o «contrôle» do governo inglez, este fez constar pelas vias diplomaticas não ter achado sufficientemente clara a escripturação d'aquelles creditos.

Uma nota officiosa emanada do ministerio dos estrangeiros aconselha os credores portuguezes a enviarem uma nota dos seus creditos a Sir William Plender, 5, London Wall, Buildings, avisando ao mesmo tempo a legação portugueza em Londres.

Foi publicado no dia 21 um decreto estabelecendo no porto de Lisboa, uma zona franca, destinada a receber as mercadorias exportadas do Brasil e das colonias portuguezas.

N'esta zona franca podem embarcar, de-embarcar ou conservar-se depositados, livres de direitos, todos os generos e mercadorias, provenientes dos paizes acima referidos, com excepção de vinhos e azeites; sendo ali permittidas todas as operações de beneliciação, empacotamento, lotação de generos e sua transformação em productos commerciaveis industriaes.

Tambem foram estabelecidas as «bolsas de mercadorias» em Lisboa e Porto, podendo a sua instituição ser auctorizada para outras localidades, quando o governo entenda conveniente e sob proposta das associações commerciaes.

As transacções serão effectuadas por intervenção dos conselhos officiaes em conformidade com o Código Commercial.

As operações podem ser a contado ou a prazo, devendo tudo quanto importe ao bom funcionamento das bolsas ser opportunamente organizado pela commissão de superintendencia das mesmas, de accordo com a cammara dos corretores, e submettido á approvação do governo.

Junto de cada bolsa será instituida uma Caixa de liquidação para garantia das operações realizadas a prazo.

«A' quelque chose malheur est bon» dizem com razão, os Francezes: A guerra já vae tendo uma benelica influencia nos mercados da borracha. O de Manaus em que a crise era violentissima por este producto ter baixado a 35000 reis, vae-se animando, por já ter ordens de compra a 75000 reis.

O movimento marítimo do nosso porto tem sido bastante diminuto, tendo entrado durante a semana no Tejo 33 vapores e 13 navios de vela, alguns dos quaes descarregaram carvão de pedra, no peso approximado de 22.700 toneladas, bem como alguma cevada e trigo.

Cambios. — O nosso mercado de cambios teve regular movimento e com operações limitadas ao balcão, registando só negocio com a praça de Londres, havendo comprador a 38 1/2 e vendedor a 37 1/2.

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes	Rede geral	19 Agosto	4.073	4.020.658\$00	4.073	4.313.578\$00	-292.920\$00	3.747\$11	4.020\$10	-272\$99
	Vendas Novas	"	70	80.522\$00	70	86.538\$00	- 6.016\$00	1.150\$31	1.236\$25	- 85\$94
	Coimbra a Louzã	"	29	19.855\$00	29	20.652\$00	- 797\$00	681\$65	712\$13	- 27\$18
Sul e Sueste	20	"	681	1.200.996\$11	681	1.170.462\$96	+ 30.533\$15	1.763\$57	1.718\$74	+ 44\$83
Minho e Douro	10	"	471	1.150.795\$00	471	1.155.798\$86	- 5.003\$86	2.443\$30	2.453\$92	- 10\$62
Beira Alta	1	Julho	253	264.051\$70	253	274.879\$46	- 10.827\$76	1.013\$68	1.086\$48	- 42\$80
Companhia Nacional	5	Agosto	185	90.207\$36	185	105.045\$62	- 14.838\$26	487\$60	567\$81	- 80\$21
Valle do Vouga	20	Julho	172	85.049\$13	97	43.856\$80	+ 41.192\$33	494\$47	447\$52	+ 46\$95
Guimarães	31	Maio	56	53.298\$34	56	53.961\$95	- 663\$61	951\$75	963\$60	- 11\$85
Porto a Pova e Famalicão	31	Julho	64	91.644\$72	64	88.550\$99	+ 3.090\$73	1.431\$90	1.383\$60	+ 48\$30
Hespanholas				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha	10	Agosto	3.681	88.270.965	3.681	91.071.211	- 2.800.246	23.980	24.740	- 760
Madrid-Zaragoza-Alicante	31	Julho	3.664	73.781.407	3.664	74.997.748	- 1.216.341	20.436	20.468	- 332
Andaluzes	10	Agosto	1.083	17.554.904	1.083	16.636.442	+ 918.462	16.209	15.361	+ 848
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20	"	777	6.381.545	777	6.375.661	+ 5.884	8.213	8.205	+ 8
Lorca a Baza e Aguilas	15	"	168	2.297.795	168	2.716.128	- 418.333	13.677	16.167	- 2.490

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor portuguez **PENINSULAR**. Sahirá a 7 de setembro.
Empresa Nacional de Navegação R. do Comercio, 85.



Las Palmas, S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORONSA**. Sahirá a 9 de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C.



Leixões, Vigo, Corunha, La Pallice, Paris e Liverpool

Vapor inglez **ORIANA**. Sahirá a 8 de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª C.



Leixões, Vigo e Liverpool

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



Lourenço Marques e Beira (Via Cabo)
Vapor inglez **NAVIGATOR**. Sahirá a 11 de setembro.
Agentes, Garland Laidley, & C.ª T. do Corpo Santo, 11, 2.º



Pará e Manaus

Vapor inglez **MANCO**. Sahirá a 14 de setembro.
Agentes, Garland Laidley, & C.ª T. do Corpo Santo, 11, 2.º



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

Vapor inglez **ARLANZA**. Sahirá a 14 de setembro.
Agentes, Rawes, & C.ª R. do Corpo Santo, 47, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 14 de setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de setembro.
Agentes, Germano S. Arnaud, C.



Vigo, Dover e Amsterdam

Vapor hollandez **HOLLANDIA**. Sahirá a 2 de setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Vigo, Dover e Amsterdam

Vapor hollandez **GELRIA**. Sahirá a 14 de setembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

A sahir de Leixões



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor francez **AMIRAL TROUDE**. Sahirá a 4 de setembro.
Agentes, Armindo Daniel de Mattos Limit.ª R. de S. Francisco, 7.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 15 DE AGOSTO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Cintra
7 16	8 45	5 30	6 37
b 9 21	10	7 5	8 6
9 48	10 54	a 8 28	9 6
12 59	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
5 34	6 41	2 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 22	5 24	6 27
9	10 11	7 30	8 36
10 24	11 33	9 10	10 7
1	2 10	11 23	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	Queluz
11 50	12 23	9 1	9 37
		1 43	2 13
Mais os de Cintra, excepto os 0			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Cascaes
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 18	6 25	7 31
8	9 4	8 10	9 16
9 30	10 38	b 8 53	9 40
a 10 9	10 50	a 9 10	9 52
b 10 25	11 15	9 20	10 25
11 25	12 33	a 11 5	11 47
1 20	2 28	11 20	12 26
3 30	4 38	1	2 6
a 5 10	5 51	2 45	3 31
a 5 30	6 38	4 10	5 16
6 36	7 26	5 30	6 41
7	8	b 6 54	8
8	8 41	7 45	8 32
8 15	9 23	9 5	10 11
9 15	10 23	10 45	11 51
10 40	11 48	12 5	1 11
12 50	1 58	n 1	1 42
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	V. Franca
b 7 25	8 25	5 42	7 5
1 25	2 47	8 25	9 46
5 5	6 7	3 4	4 30
b 5 41	7 4	b 7 1	8 9
10 36	11 56	8 9	9 34
12 47	2 5	b 11 30	12 25
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	Sacavem
b 7 25	7 57	6 23	7 5
8 44	9 29	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	1 12	1 58
3 55	4 38	3 45	4 30
a 5 5	5 40	5 21	6 8
5 41	6 29	b 7 34	8 9
7 47	8 28	8 50	9 31
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 56	12 25
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	E. Prata
b 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	V. Franca
6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Porto
9 10	8 42	6 28	5 26
a 6 55	12 30	a 5 51	11 53
e 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		
Lisboa-R	Pampilhosa	Lisboa-R	Pampilhosa
a 1	4 3	a 3 30	7 8
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	Entrone
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Santarem
5 5	7 20	10 5	12 25
Entrone	Alfarellos		
3 22	9 44	2 35	8 6
Figueira	Coimbra	Figueira	Coimbra
2	4 5	7 22	9 4
n 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	4 50	6 44
11 30	1 8	a 7 56	9 41
2 5	4 30	11 39	1 34
a 8 33	10 22		
11 30	12 42		
Coimbra	Louza	Coimbra	Louza
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14
Figueira	Alfarellos	Figueira	Alfarellos
7 40	8 14	3 35	4 36
		10 5	10 45
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	Figueira
8 10	3 5	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	T. Vedras
5 54	8 43	6 20	9 37
Porto	Aveiro	Porto	Aveiro
2 27	4 6	8 5	8 50
6 56	9 25	6 45	9 26
Porto	Ovar	Porto	Ovar
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 54	8 20	9 58
6 7	7 33	3 35	5 9
Mais os de Aveiro			
Porto	Espinho	Porto	Espinho
8 58	9 50	11 25	12 24
f 12 25	1 11	2 7	3 9
5 21	6 15	6 50	7 47
9 50	10 43		
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	Val. d'Ale.
9 10	6 55	7 42	de Mad.
a Mad.	9	8 10	5 26
a 4 35	9 43	a 11 25	d-Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	4 21
8 5	7 50	5 53	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	Badajoz
9 10	10 14	4 15	5 26
8 5	7 40	6 24	5 5
Entrone	T. das Var.	Entrone	T. das Var.
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	Guarda
9 10	4 2	12 5	5 26
8 5	3 40	5 5	
9 35	10 8		
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	Pampilhosa
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	F. Onoro
10 50	5	1 58	9 25
a 4 8	9 8	a 10 48	3 18
11 15	5 34	11	6 47
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	Guarda
5 30	2 7	4 32	10
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	Barreiro
6 25	7	6 3	6 40
8	8 35	9 15	9 50
10 20	10 55	11 30	12 5
2	2 47	3 25	4
5 30	6 27	5 52	6 30
8	8 40	8	8 40
Lisboa	Setubal	Lisboa	Setubal
8	10 13	8 10	9 59
10 20	11 56	2	4
5 50	7 26	4 50	6 30
Setubal	P. Novo	Setubal	P. Novo
1 16	11 27	2 50	3 12
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	Aldegallega
10 20	11 59	8	9 50
5 50	7 29	2 4	4
P. Novo	Aldegallega	P. Novo	Aldegallega
2 50	3 8	6 35	6 59
Lisboa	Evora	Lisboa	Evora
8	2 21	1 52	6 49
8	12 35	10 25	4
Gadanha	Montemor	Gadanha	Montemor
12 40	1 8	11 41	12 10
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	Villa Viçosa
8	5 48	7 15	4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	Móra
8	4 35	7 30	4
Lisboa	Beja	Lisboa	Beja
8 30	4 2	9 40	4
Lisboa	Moura	Lisboa	Moura
8	7	6 59	4
Lisboa	Villa Real	Lisboa	Villa Real
8	10	3	6 40
Lisboa	Portimão	Lisboa	Portimão
8	7 15	5 53	6 40
Faro	Portimão	Faro	Portimão
4	7 20	6 20	9 41
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	V. R. S. Ant.
7 30	10	9	11 37
4 40	7 18	3	5 45
MINHO E DOURO			
Porto	Braga	Porto	Braga
8 21	10 49	a 8 17	10 5
a 5 10	7 4	5 54	8 9
Porto	Vaiença	Porto	Vaiença
8 21	1 5	5 22	10 5
5 19	9 28	3 30	8 9
Porto	Lapela	Porto	Lapela
8 21	1 47	2 55	8 9
Vianna	Vaiença	Vianna	Vaiença
5 30	8 18	5 22	7 30
7 40	9 38	7 25	9 55
Porto	Barea d'Alva	Porto	Barea d'Alva
8	3 45	12 10	7 54
Porto	Tua	Porto	Tua
4 17	8 53	5 45	10 30
Porto	Amarante	Porto	Amarante
8	11	7 55	10 30
4 17	6 43	10 30	7 54
Regoa	Vidago	Regoa	Vidago
12 47	4 21	2 50	6 37
7 45	11 55	11 55	3 19
Pocinho	Carviães	Pocinho	Carviães
3 15	5	11 7	12 45
NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	Vizeu
q 5 10	7 8	r 5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
r 12	13 53	6 50	8 41
Tua	Bragança	Tua	Bragança
q 4 30	11 10	8 12	13 32
2 30	8 10	q 2 40	8 50
VALLE DO VOUGA			
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	Oliv. d'Azem.
4	5 31	5 54	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho 6 50	Sarnada 9 35	8	10 55
Espinho 8	Vizeu 2 25	12 10	Espinho 6 10
Aveiro 9 15 2 11	Sarnada 10 33 3 24	10 53 3 34	Aveiro 12 4 5 9
Vizeu q 3 50	Sarnada 7 43	q 5	Vizeu 9 9

POVOA DE VARZIM			
Porto	Povoa	Porto	Povoa
8 45	10 8	4 10	5 40
10 55	12 20	8	9 13
2 15	3 34	9 12	1 30
4 15	5 38	4	5 15
g 5 35	6 52	7 20	8 44
7 15	8 37	h 9	10 55
Porto	Famalicão	Porto	Famalicão
2 15	5 3	4	8 44
Povoa	Famalicão	Povoa	Famalicão
7 30	8 48	10	1 20
4 15	5 35	a 4 15	7 20
		9	10 20

GUIMARAES			
Trofa	Fafe	Trofa	Fafe
9 36	12 12	6 30	9 5
h 6 5	8 24	4 10	6 48

a Directos expressos ou rapidos
b Semi-directo.
c Directo a ou de Paço d'Arcos.
d Parte de Lisboa-P
e Porto-campanhã
f Dias uteis
g Domingos e feriados
h Seg., quartas e sabbados
i Segundas, quartas e sextas
k Terças quintas e sabbados
l Segundas e quintas
m Domingos, quartas e sextas
n Dia 23 de cada mez.
o Domingos
p Segundas-feiras
q Terças-feiras
r Segundas, quintas e sabbados.
s Quartas-feiras.

Felten & Guilleaume Carlswerk Act. Ges.

Cöln-Mülheim (Alemanha)

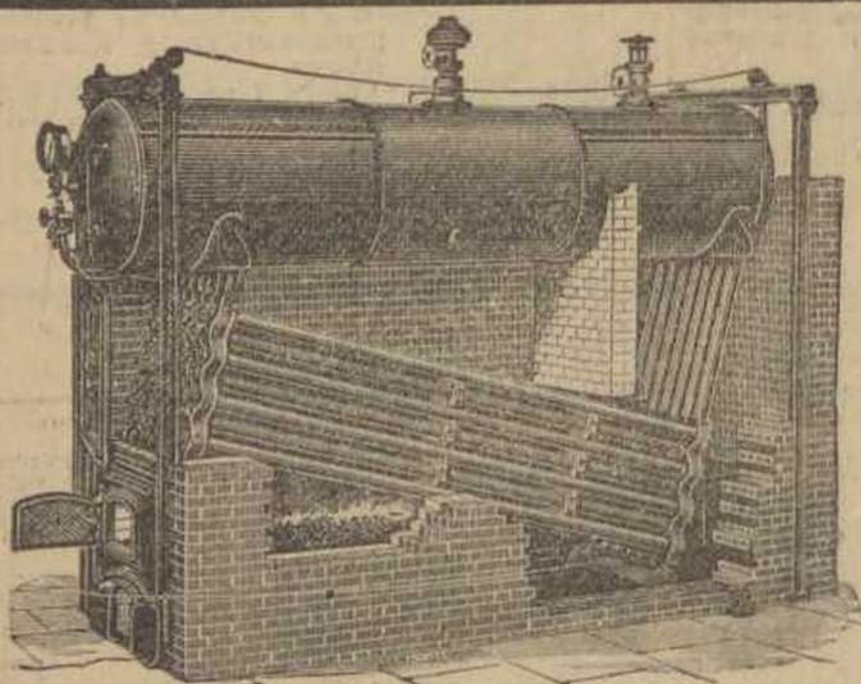
Endereço telegraphico:
Carlswerk Cöln

Arame

de ferro,
de aço,
de cobre,
de bronze.

Representantes em Portugal:

Para o Sul: (Comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) H. F. Cast — 160, Rua da Alfandega, 2.º — Lisboa
Para o Norte: F. Henrique von Hafe — Rua da Paz, 32 — Porto.



Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Ha mais de 11.000.000 cavallos de força funcionando

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

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

Além dos já conhecidos

TUBOS MANNESMANN

para canalisações de agua e gaz

A Mannesmannröhren-Werke, em Düsseldorf

(Fabrica de tubos «Mannesmann» em Düsseldorf, Alemanha)

fabrica tambem:

Tubos Mannesmann sem costura

para caldeiras tubulares de todos os systemas

Tubos para locomotivas

com ou sem ponta
de cobre soldada

Para tracção electrica de curta ou longa distancia

Postes

inteiriços, de tubo sem costura, com
absoluta garantia de resistencia.

Representantes para Portugal e Colonias:

GUSTAVO CUDELL, SUCC.^R

Rua de Passos Manuel, 41, 1.º

Porto

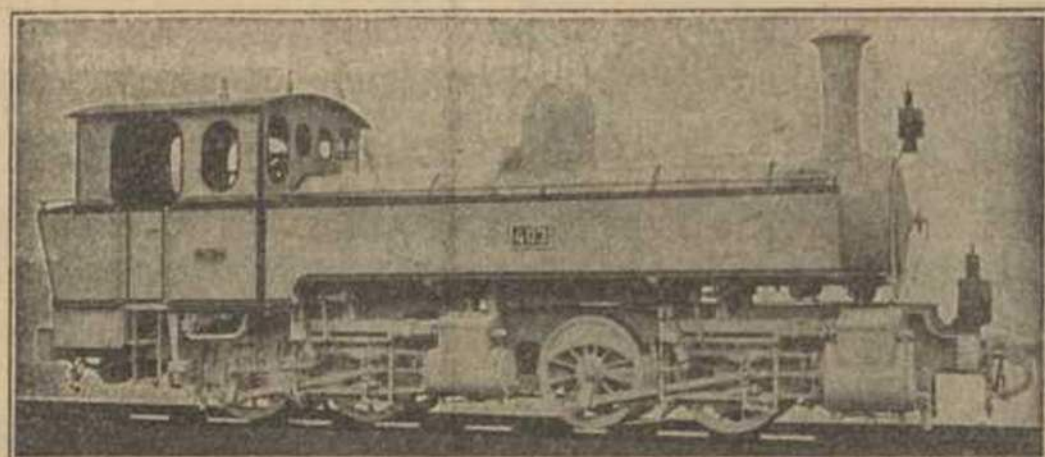


HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Allemanha) Fabrica de LOCOMOTIVAS

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

Mais de 12.500 locomotivas
construidas



Produção annual
mais de 1.000 locomotivas

Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

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

LOCOMOTIVAS pequenas para usos industriaes e empreiteiros

CALDEIRASE TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTES PARA LOCOMOTIVAS

Prensas para porcas (Systema KETTELLER) trabalhando sem desperdicios

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

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

Agentes geraes: **HENRY BURNAY & C.^a** — LISBOA

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16 --- 175-A, R. de S. Bento, 175-A

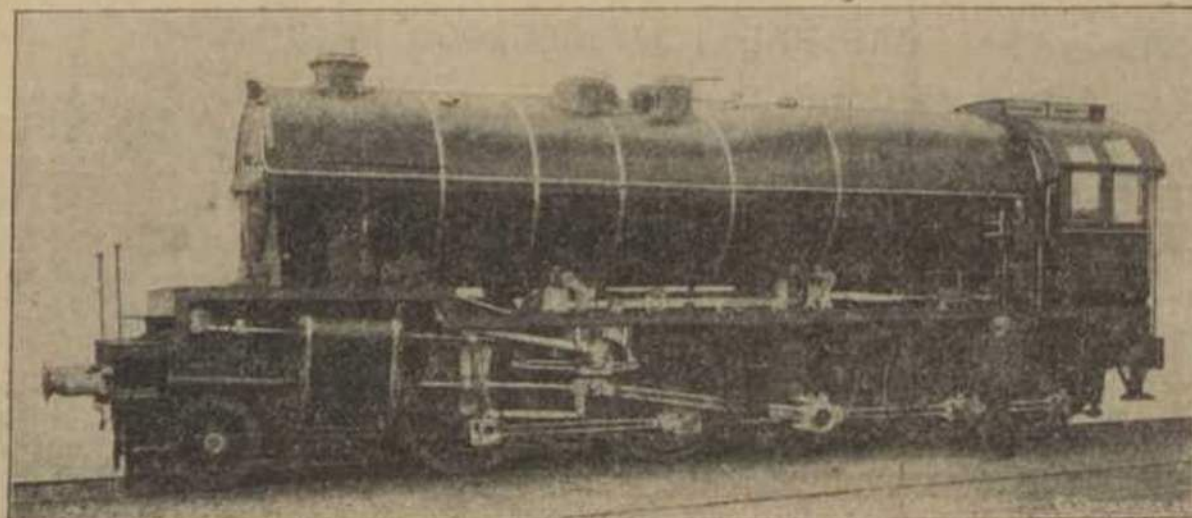
OFFICINAS A VAPOR — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE DE Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não fallando senão das mais recentes, com o Grand-Prix nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão 1906; Madrid, 1907; Buenos-Ayres, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gaud, 1913)

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie — PARIS.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

em Raismes (Norte-França) e La Croyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons para todas as vias

Representante Geral para Portugal:

João Maria Bravo — Lisboa



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

Abertura á exploração das estações de TORRE VÃ e ALVALADE na linha do Sado

A partir de 23 de Agosto de 1914, são abertas á exploração para todo o serviço de mercadorias de grande e pequena velocidade, interno e combinado, as estações de TORRE VÃ e ALVALADE, situadas respectivamente aos quilómetros 14,894 e 26,338 da linha do Sado, sendo as distancias a contar para a aplicação das tarifas, as seguintes:

DISTANCIAS QUILOMETRICAS DE APLICAÇÃO

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Torre Vã	Alvalade	Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Torre Vã	Alvalade	Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Torre Vã	Alvalade
Barreiro	237	249	Odemira	40	52	Machede	184	196
Barreiro-A (ap.)	237	249	Saboia	53	64	Azaruja	193	204
Lavradio	235	246	Pereiras (ap.)	74	85	Vale do Pereiro ...	197	209
Alhos Vedros	232	244	S. Marcos	74	85	Vimieiro	206	217
Moita	229	241	Messines	88	99	Evora-Monte	214	226
Pinhal Novo	222	233	Tunes	100	111	Ameixial	225	237
Valdera	216	228	Albufeira	105	116	Extremoz	232	244
Poceirão	207	218	Boliqueime	113	125	Arcos	237	249
Fonte	200	212	Loulé	122	133	Borba	243	255
Pegões	196	207	Almansil—Nexe	129	140	Vila Viçosa	248	260
Bombel	186	197	Faro	138	149	Leões (ap.)	180	191
Vendas Novas	181	192	Olhão	148	159	Loredó	180	191
Cabrela	173	185	Marim (ap.)	157	169	Senhora da Graça ..	187	198
Torre da Gadanha ..	162	174	Bias (ap.)	157	169	Arraiolos	198	209
Escoural	154	165	Fuzeta	157	169	Vale de Paio	205	216
Casa Branca	147	158	Livramento (ap.) ...	164	175	Pavia	216	228
Alcaçovas	135	147	Luz	164	175	Cabeção	224	236
Viana	127	139	Tavira	169	180	Móra	233	245
Vila Nova	121	132	Conceição	175	186	Baleizão	096	107
Alvito	112	124	Santa Rita (ap.) ...	182	193	Quintos	103	114
Cuba	100	112	Cacéla	182	193	Serpa-Brinches ..	113	124
S. Matias	91	102	Castro Marim	188	199	Pias	126	137
Beja	83	95	Monte Gordo (ap.) ..	194	205	Machados (ap.) ...	142	154
Represas (ap.)	83	95	V. Rial S. ^{to} António ..	194	205	Moura	142	154
S. ^{ta} Vitória-Ervidel ..	67	78	Palmela	229	241	Algós	104	116
Figueirinha	58	70	Setubal	235	246	Alcantarilha	108	120
Aljustrel—C. ^{tro} Verde	46	57	Aldegalega	238	249	Poço Barreto	112	123
Casevel	37	48	Paião (ap.)	180	192	Silves	117	128
Ourique	31	43	Montemór-o-Novo ..	180	192	Estombar—Lagôa ..	123	134
Panoias	25	37	Tojal	159	171	Portimão—Ferragudo	126	138
Garvão	18	29	Monte das Flores ..	168	179			
Amoreiras	24	36	Evora	173	185			

OBSERVAÇÃO—Nos comboios de mercadorias irá atrelada uma carruagem de 3.^a classe na qual poderão ser admitidos passageiros munidos com os respectivos bilhetes.

Lisboa, 19 de Agosto de 1914.