

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 27.º ANNO

NUMERO 641

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio de 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)

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

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

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

LISBOA, 1 de Setembro de 1914

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

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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, neste numero, e em alguns mais, talvez, o numero de páginas do nosso jornal, sem, contudo, faltar ao que, no nosso programma, promettemos.

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

ANEXO D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

Os caminhos de ferro da Povoa 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 eléctricos, por Bernardo Costa.....	264
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (Continuação).....	266
Companhia da Beira Alta — Relatório (Conclusão).....	267
Linhas estrangeiras. — Espanha.....	269
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	268
Notas Financeiras.....	268
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	268
Horário dos comboios.....	269

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

Não é indiferente aos que se interessam pela vida económica do paiz, o exame da acção de fomento exercida em cada anno pelos nossos caminhos de ferro, instrumento indispensável da sua actividade. Costuma por isso a *Gazeta* dar notícia pormenorizada dos seus relatórios e estatísticas.

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

I

A Companhia da Povoa 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 aumento 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 líquido elevou-se pois de 49:023\$114 a 60:569\$290 e o coëfficiente d'exploração desceu de 0,7106 a 0,6554.

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

1893	1:281\$563
1898	1:634\$358
1903	2:055\$439
1908	2:525\$111
1913	2:746\$710

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

O ultimo anno foi pois excepcionalmente favoravel.

O aumento da receita foi na sua maior parte devido à 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 líquida.....	134,38	172,44
Percorso 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 depósito, 2.956\$50, 29.528\$13 de conta do depósito, 6.876\$77 de diversos devedores, 68\$63 de conta d'estações e 11.016\$00 valores em depósito. 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 depósitos, fechando com 32.201\$59 do saldo de conta de Ganhos e Perdas.

Refere-se o relatório à necessidade de continuar a renovação da via, avaliada em 40.000\$00 e à reparação da linha de Leixões.

A Caixa de aposentações teve 5.431\$765 de receitas, que junto ao saldo de 10.690\$310 do ano anterior, perfaz 16.122\$075. A despesa foi de 4.489\$885, passando para 1914 o saldo de 11.632\$190.

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

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

II

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

O relatório engloba, como acerca dos dois anos anteriores já ponderei, os impostos nas receitas do tráfego, lançando-os depois a débito de Ganhos e Perdas, peccando pois por excesso todos os dados relativos àquella receita, que tem de ser rectificados:

	1913	1912
Receita do tráfego.....	150.327\$490	147.457\$440
A deduzir, impostos....	9.455\$457	9.102\$320
Receita do tráfego líquido		
de impostos.....	140.872\$033	138.355\$117
Receita do tráfego por kilómetro de via.....	2.515\$572	2.470\$627
Receita do tráfego por kilómetro de trem....	5755	5754

Como se vê, as receitas kilometricas que foram de 2.743\$000 no ano anterior à abertura do troço de Fafe, ainda não voltaram a essa cifra depois da depressão por aquele troço causada.

O relatório accusa a receita de 2.752\$930 por kilómetro de via, 832,1 por kilómetro de trem, graças aos impostos e à receita fóra do tráfego.

As despesas de exploração foram as seguintes:

	1913	1912
Despesa total.....	59.575\$854	56.969\$641
por kilómetro de via.	1.063\$850	1.017\$315
por kilómetro de trem	321,5	310,4

Coefficiente d'exploração..... 0,426 0,411

O relatório menciona os coeficientes 0,3864 em 1913 e 0,3769 por causa da inclusão dos impostos e das receitas fóra do tráfego, nas do tráfego.

Assim ao aumento de 2.516\$916 na receita do tráfego, correspondeu o de 2.606\$213 na despesa.

Os aumentos 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 tráfego foram as seguintes:

3.836\$730 — 3.675\$127

Acha-se n'ellas englobada a participação na receita do Minho e Douro.

Tomando as cifras do relatório (illiquidas de impostos) vemos quanto a importância da G. V. (passagens e recava-gens) sobrepuja a da P. V. representando respectivamente 63% e 37% da receita total.

E interessante o seguinte mappa das unidades de tráfego que passaram entre cada duas estações, calculado com os elementos que subministraram os mappas por procedencias e destinos, do relatório:

	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	204.150	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
Canicos	174.557	2.105	1.372	3.377	15.824	14.488	50.312
Espinho	153.257	2.021	927	2.944	28.685	13.149	41.834
Lordello	153.864	—	—	—	—	—	—
Vizella	151.412	1.975	903	2.878	27.788	27.247	40.035
Magdalena	176.679	1.730	834	2.564	23.812	10.855	36.667
Covas	177.350	—	—	—	—	—	—
Guimarães	181.403	—	—	—	—	—	—
Penha	56.337	573	237	810	10.460	6.520	16.980
Paçô	56.423	—	—	—	—	—	—
Fareja	53.284	561	234	795	10.317	4.765	15.082
Cepães	57.437	—	—	—	—	—	—
Fafe	59.807	356	231	787	10.308	3.536	13.844

Assim o numero de passageiros desce de 181.403 aquém de Guimarães, a 56.337; o de toneladas G. V. de 2.564 a 810, o de P. V. de 36.667 a 16.980, o que mostra bem a secundaria importância 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 diferem dos do relatório por lhes termos acrescentado a despesa da gerencia.

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

	Povoa	Guimarães
Receita	500,49	760,6
<i>Despesa:</i>		
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 cereais 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 metais 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 à liquidação da empreitada Burgnets, tendo a Companhia efectuado o deposito de 31:287\$130 em resultado da sentença da 1.^a instância.

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 líquidos de certo vulto.

Pena é que uma serie de circunstancias desfavoraveis tenham criado embaraços á projectada construcção da linha do Alto Minho e á unificação com elles, da Povoa a Guimarães, tendo o grupo unificado no typo de via e na exploração a sua testa marítima no porto commercial de Leixões, com instalações dignas da sua função.

A horrível tempestade que se desencadeou sobre o mundo vae deixar taes ruinas, 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.

Tecol

A guerra europeia

Sopra um vento de insanía 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 semeiar a morte e o martyrio de milhões de inocentes, 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 verbear a protoria que a originou, e interessam-se, quasi já sem se emocionarem, pelas notícias d'essa hecatombe humana para a qual seria necessário, tão gigantesca ella é, que as nossas lagrimas jorrasssem como as cascatas do Niagara.

E são homens, e é em 1914, quando orgulhosamente se diz que a civilização se extende por toda a parte, que o mundo assiste a uma tal lucta de selvajarias entre gente que levou séculos a pregar bondades ficticias, que estabeleceu categorias para adoçar asperezas entre o pensar de uns e o d'outros, e bitolas para regular interesses, e escolas 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 perfeitos, mais rápidos os processos de matar.

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

Calligula, querendo que os seus vassalos 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 davida de que o fariam com prazer, elles que para o avanço das suas tropas, devastam campos, destroem cidades e espalham a morte, indiferentes 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 terrível 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, pôde 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 toda as legislacões 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, acumulando machinas guerreiras, estudando os pontos de ataque, exercitando-se no sistema 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 séculos a estudar, os sabios e os doutores!

E tão mau é o instincto humano que, durante esses longos séculos, 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 pacíficos inventos foram logo explorados para serem applicados ao morticínio.

O automovel, criado 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 resolven, o cirigivel 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 apparelho 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 igualá-la. Como era bom ir através do espaço immenso, voando rapidamente, evolucionando 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 Beau, lançou as primeiras ideias de um apparelho mortífero—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 remedio 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 scelerado 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 desfrontam, como os inocentes 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 peior do que elles?

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 aliviados do peso da... civilização!

*

Deixemo-nos d'estas simples divagações a que um estado febricitante, talvez resultado de vermos o mundo por um prisma diferente 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 horronda 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 espíritos obcecados, cerebros insensatos, que defendem a ideia de que n'ella devemos envolvernos!

Se o nosso paiz fosse offendido, teríamos que nos defender, e longe de nós pôr a menor duvida em que o fariam 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 conflito, e se não offendermos é bem natural que não sejamos aggredidos. Se nos horrorizamos com esse medonho espectáculo que as nações da Europa dão ao mundo inteiro, um só lugar 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 família 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.

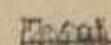
A Cruz-Vermelha não é uma instituição livre de perigos, e nós não somos um paiz de cobardes. Formemos um exercito, uma legião immensa de benemeritos.

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 cabello que seja, d'este povo que passará à Historia, no seculo XX, como o prototypo da bondade.



Dois congressos projectados apenas

(321.91) + (347.771)

Na occasião em que se traçam estas linhas está a mecanica celeste dando aos homens uma prova visivel de que lhe são indiferentes 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 cosmolos, lá para as bandas do oriente da Europa, onde se degladiam as ambicões 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, pôde vir juntar-se um prologo 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 ideaes da fraternidade a tiros de canhão e do pacifismo cuja voz troca nas combinações estaveis do enxofre, salitre e carvão, nas suas tão diversas quão destruidoras modalidades.

Ora o tal proverbio reza que «do prato à 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 medias.

No prospecto que está fazendo negações a quem isto escreve, perfilando em bellos caracteres gothicos todos floridos e em linguagem tudesicamente 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 propósito historia o programma alludido em que consiste aquela reunião.

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

Não errará sem duvida quem afirmar que existem sermones 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, à força de se extender 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 quaisquer opiniões politicas ou confessionaes.

Deve aqui declarar quem isto escreve que não está bem certo de que as ultimas paixas acabadas de ler traduzam pelo menos approximadamente um «unter Ausschluss aller Konfessionellen und politischen Fragen zur Aufgabe», que se interpõe antes do «geinachthat» 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 entanto para que os seus socios não esqueçam o nome do *Verband*, de tres em tres annos, reune um congresso que publica as discussões e, segundo affirma o programma que vae sendo custamente decifrajo, 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 peior é que esta pergunta e as considerações de ella resultantes e cuja leitura se poupa ao paciente leitor, fizeram com que se saltasse 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 ocupam as cabeças dos que teem o cerebro bem mobiliado e dos que o entulham com sonhos de idealismos que a brutalidade de algumas ambições faz ruir na fallencia do internacionalismo, n'esta segunda decade da ultra-civilização do seculo XX.

Todavia, graças aquele salto, fica-se sabendo mais depressa que o primeiro congresso se realizou em Liége 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 «Reichsversicherungssamt» 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 propósito 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 universatária 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 séde 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 Alemania do sul para dar accolhida á «Internationalen Verbandes zum Studium», etc, etc.

Ora já o illustre Topsius 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 Alemania 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 funcções 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 propósito, Mayr por exemplo. Por outro lado, contudo, ia substituir uma «Excellenz» e assim foi que apareceu a presidir um professor, doutor, sub-secretario de estado, dando pelo nome de Von Mayr. A particular e a suppressão de uma vogal não deixaram portanto Munich em plano inferior a Vienna, mas por certo um tanto acima de Liége.

Quanto ao projectado congresso de Hannover, diz o programma que, d'esta feita, o presidirá o ministro do trabalho da Belgica, Excellenz Coermann. Na previsão contudo 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 lugar (*mittunterzeichneter*) 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 Thébes, um monge que escrevia em hexametros latinos, uma bruxa que sabia fazer contas de somma, com parcelas de poucos algarismos e com certeza mais alguns adivinhos, cujos vaticinios hão-de ir aparecendo 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 Alemania 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 ocorrer 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 letras de aquelle «geineinverständliche» 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 ocupar-se de:

Commercio de retalho;

Trabalho manual e industrial;

Genossenschafts ou como quem diria associações, parcerias ou cooperativas e caracteristicas 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 corte e para fazerem uma excursão ao vizinho estado de Hildesheim.

Seguem-se no programma umas linhas em grossas letras 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 exame que sobre elle fez a administração, que garante assim as asserções do inventor.

Os Estados Unidos e a Alemanha, 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 numeroso pessoal que é necessário para os exames, mas os inventores tem 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 tipo de patentes sem garantia do governo é no entanto o mais geralmente seguido não só porque permite que tudo seja privilegiável, mas porque dá ensejo a que o inventor vá successivamente aperfeiçoando o seu invento, conforme lh'o ensina a prática.

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 diferentes 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 aceitassem para unificar as leis protectoras de patentes de invenção, seria talvez uma ideia bem acceite quando as nações quasi todas iam moldar a sua legislacão civil no codigo que instituiu a primeira república francesa.

Mas este phénomeno 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 eminent jurisconsulto faz notar que a expansão do direito romano e a irradiação do Código Napoleão produziram divergencias bem caracteristicas nos paizes onde se implantaram.

O jurisconsulto J. Van Biervliet observa que a Belgica e a França possuem o mesmo codigo 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 igual 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 sucede 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 legislacão sobre inventos, ao passo que para outros ainda constituiriam verdadeiras innovações.

D'este modo se provaria quanto justa é a observação de F. Géry 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 atinge o seu maximo quando o constrangimento estiver no seu minimo».

Improficia se assigura 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 gases 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 OFICIAL

MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N°. 776

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado um aditamento ao § 5º do artigo 8º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto de 22 de Março de 1913, incluindo n'elle 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 § 5º do artigo 8º 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 ne aludido § 5º do artigo 8º do decreto de 22 de Março de 1913 seja incluida a categoria de guardas de *toilettes-camas*, sendo o seu vencimento, para os efeitos do cômputo das joias, cotas e pensões, fixado em 23\$00 mensais.

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, adjudicatário do caminho de ferro de Tomar à Nazaré, requereu nova prorrogação de prazo estipulado no contrato 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 concorrencia de forasteiros áquella linda povoação marítima, um dos melhores arredores da Figueira da Foz.

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

Para recommendar um passeio á Figueira e a Buarcos basta a beleza 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 prevenindo a grande concorrencia que haverá para aquella cida de 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 estabeleecida 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 spectaculos variados, quadros verdadeiramente encantadores, pela sua simplicidade rustica e pela variedade dos costumes dos povos que alli accorrem.

Muito frequentada pela gente dos diferentes 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 ate 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 teem logar na formosa po-

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

Entre os diferentes 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 muitos 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 Murtede, 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 Contenças, 5\$34, 3\$74 e 2\$44; Gouveia 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

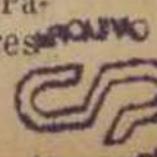
Tambem a Beira Alta faz um serviço especial para esta tradicional romaria, cujo preço de bilhetes é muito reduzido, como vae ver-se:

Guarda e Sobral, 1\$56 em 2.ª classe e 1\$04 em 3.ª; Pinhel e Villa Franca, 1\$06 e 572; Celorico, 577 e 557; Fornos, 547 e 532; Gouveia, 532 e 522; Abrunhosa, 526 e 518; Contenças, 515 e 510; Alcafache, 515 e 510; Nellas, 022 e 515; Cannas, 537 e 527; Oliveirinha, 552 e 537; Carregal, 562 e 542; Castellejo, 577 e 557; Santa Comba, 582 e 562; Mortagua, 1\$05 e 572; Soito, 1\$20 e 582; Luso, 1\$36, e 592; 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 francesas, desde 28 do proximo passado ficaram asseguradas as relações directas entre Lisboa e as estações francesas até Paris, visto que desde essa data ha dois comboios expres-



sos diarios 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 permitte 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 ma-chinas agricolas e accessorios, lixivias, papel para jornaes, sabão commun, 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 raiam 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 Zaragoça e Alacante, 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 proibição ordenada pelo governo, da exportação para paizes estrangeiros de todos os generos necessarios para a alimenção, inclusivé fructas e peixe fresco, e bem assim de todos os combustiveis, as esta-

cões dos Caminhos de ferro não aceitam a despacho taes mercadorias quando destinadas ao estrangeiro.

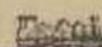
Anticipação da compra de bilhetes e despacho de bagagens nas linhas do Minho e Douro

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 aglomeração 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 diferentes systemas de tracção pela electricidade.

Esta questão, coim quanto tratada com frequencia, está sem solução.

Os progressos continuos realizados com o material de tracção, assim como os resultados adquiridos pela experientia, 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 críticas e phases que é bastante interessante assinalar.

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 justificarse não sómente por motivo das cargas elevadas que as locomotivas electricas permitem rebocar com velocidades e em rampas inadmissíveis para a tracção a vapor, mas tambem em virtude da razão economica desde que se nos depare um trasego suficientemente 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 *triphasica*, para transmissão da energia, quando se trata de grandes distâncias;

2.º Systema de correntes tripasicas, 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 Electrique*, t. XIX, de 16 de maio de 1913, pag. 477-480.

⁽²⁾ Convém 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 antas 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 especiais que haja em vista: é uma questão especial. É imprudente declarar *a priori* que tal ou tal sistema de tracção é superior a tal outro, sem se attender primeiro a circunstâncias 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 pôrem-se de acordo sobre a escolha do sistema de tracção pela electricidade, assim de se facilitar a troca de material nas estações limitrophes.

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

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

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

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

De resto, todos os sistemas de linhas aereas comprehendem supports, na maioria metalicos, que são verdadeiros pontins distanciados entre si de 90 metros, e ás vezes de 40. Teem o incontestável inconveniente de atravancar as linhas, e comprehende-se a repugnancia dos engenheiros de caminhos de ferro por um tal sistema que dificulta 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:

1º 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.

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

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

(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 dificuldades da realização perfeita do sistema aereo, quer de um fio unico quer de dois fios de *trolley*.

Estas condições são formuladas nos seguintes artigos:

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

2º O conjunto da construção deve ser sólido e estavel, porque nas velocidades usuais um arranco de movimento da linha exporia a graves perigos, e, em todo o caso, a uma prolongada interrupção do tráfego.

3º Como é preciso transportar com velocidade os apparelhos de mudança de via, a linha aerea não comporta mecanismo nenhum para a respectiva manobra; esta condição exclui naturalmente o *trolley*; e, de facto, o arco, o pantograph, e excepcionalmente a antenna de Oerlikon são quasi os únicos apparelhos captores em uso;

4º É preciso ainda que a linha de contacto apresente fixidez no sentido horizontal; não sómente para evitar que, por excessivo balanço, ella não fuja pelo rebordo do arco, mas também para que, ligada com o frictor, ella conserve a disposição de zigue-zague necessária para o desgaste regular do arco;

5º Quando se faça uso de uma corrente de alta tensão, deve naturalmente adoptar-se o duplo isolamento da linha; é preciso, álem d'isso, escolher, para a consecção 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 útil dar ao conductor uma certa flexibilidade no sentido vertical; desastres sucedidos n'uma linha onde esta condição não fora respeitada, parece que muito justificam essa opinião.

Por outro lado, por muito incomodas que sejam em matéria 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 insuficiente 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 igualmente por a respectiva forma de corrente.

Não obstante, é-se muitas vezes forçado a aceitar os multiplos inconvenientes do apparelho aereo para gozar das vantagens económicas 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 tipo ainda ideal, e isto independentemente da intensidade do tráfego.

O sistema de corrente continua não é discutivel senão quando a extensão da linha é tal que seja necessário utilizar o serviço de sub-estações. Assaca-se, com effeito, ao sistema 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, acrescenta 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 tráfegos intensos, a despesa total é menor para a corrente continua.

Pôde observar-se igualmente 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 tráfego suficiente, não se hesitará em escolher a corrente continua, na mais alta tensão compativel com a existencia de

(1) Estas palavras ficam entre aspas, para robustecer a opinião do Sr. Carlier e d'outros, que persistem em considerar o sistema de corrente alternativa simples, como o mais simples e o menos caro entre os diversos sistemas de tracção. Como veremos a seguir, a lucta parece tender a circunscrever-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 destas ultimas. O seu rendimento é menor e maior o aquecimento, o que origina uma maior perda de energia. Para mais, a desatracção deixa muito a desejar, e, por essa occasião, a potencia é fraca. Em vista d'estes inconvenientes, o emprego do sistema monophasico não se aconselha nas linhas metropolitanas com frequentes desatracções, e exige, nas grandes linhas de tráfego intenso, um numero de locomotivas muito superior ao exigido pelo sistema 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 entanto nada tem 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 sistema continuo, que aliás não são contestadas por ninguém, a saber: um binário motor acima do desatracador, maior simplicidade nos aparelhos de direcção, um bom rendimento e menor perigo da corrente aproveitada, que são as vantagens características dos motores de série 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 tráfego horario de 200 toneladas.

Assignalamos, com quanto 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 diâmetro e envolvendo Bruxellas, a preferencia deveria ser dada á corrente continua (²).

Quanto ao sistema triphasico, não parece vantajoso para as linhas belgas. Este sistema 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 acceleracao momentanea frequentemente necessaria para se vencer um alrazo 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 igualmente 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 oposição 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 aumento 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 binário de desatração e a possibilidade de alternar à 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 entanto 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-

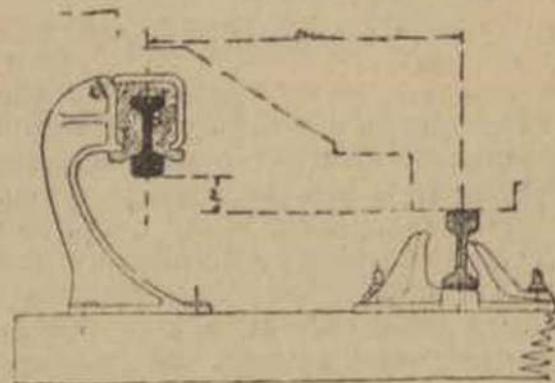


Fig. a

mhos de ferro do Estado belga adoptou-o na linha electrica do troço real de Laeken, perto de Bruxellas. Esta experiência tem dado resultados muito satisfatórios.

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

riação de velocidade obtém-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 atribue.

O auctor assignala a seguir os inconvenientes do sistema 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 catálogo de encargos, e a Companhia Thomson-Houston e as fabricas de Jeumont entregaram, com experiencias na recepção, locomotivas munidas de monophasicos com collector, adaptadas aquellas condições.

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

Afóra esta reserva, estamos plenamente de acordo com o Sr. Carlier sobre os outros inconvenientes do sistema 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 à pena do nosso intelectual 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 Officinas electricas de Jeumont, consiste em pôr a trabalhar os motores de tracção como geradores, excitandos por meio de uma corrente auxiliar conveniente produzida por circuitos especiais 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 concordância 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 indução 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 série sem se lhe inverter a marcha, fica elle funcionando como gerador, apanhando da rede a sua corrente de excitação, e fornecendo um binário retardador. Mas nada obsta a que, n'estas condições, se gere uma corrente continua (podendo atingir uma intensidade perigosa), devido á auto-excitación 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 também ao circuito formado pelos inductores 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 exercício fossem

inferiores às do ano anterior; além disso, uma nova classificação mais justa das diversas despesas com o pessoal alliviou este artigo, aumentando-se outros artigos especialmente consagrados ao pessoal, constatando-se igualmente 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\$21
ou seja no total de.....	45.097\$03,8 ⁽¹⁾

Devemos notar que obtivemos da Administração dos Correios a encomenda de algumas carruagens ambulâncias-postas e que duas destas carruagens, concluídas a contento da mesma Administração, saíram das nossas oficinas em Março último. Este trabalho honra as mesmas oficinas 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 combustível, se não houvesse outros aumentos, especialmente na mão d'obra de condução de machinas e pessoal das inspeções de tracção.

Estes aumentos elevam-se, feita a comparação com outras reduções⁽²⁾ a 17.096\$63,3, levando o excesso da despesa de 1913 a 65.775\$51,5, importância esta acima indicada.

Pode 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 ano anterior, tendo em consideração a observação feita na alínea 2).

Devemos dizer que o percurso dos comboios aumentou em 1912 para 1913 em 81.832 quilómetros.

Trabalhos extraordinários

No ano anterior a importância dos trabalhos extraordinários foi muito reduzida e elevava-se apenas a 182.370\$94,3.

Desde 1893 que esta despesa não tinha sido tão reduzida num determinado exercício.

Em 1913 as despesas destas natureza elevam-se a:

Material circulante.....	572.638\$91,4
Mobiliário, Utensílios e Ferramenta.....	34.563\$28,4
Novas construções e trabalhos complementares.....	255.424\$11,1
<hr/>	
	826.628\$30,9

Notaremos que se se totalizarem as despesas dos dois anos de 1912 e 1913 obtém-se 1.044.999\$25,2, que dá para a média dos dois anos uma cifra normal de 522.499\$62,6.

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

Compra de 11 locomotivas.....	259.926\$58,6
Compra de 70 carruagens.....	256.696\$01,8
Compra de 15 furgões DD ^b	33.132\$22,4

Construção nas nossas oficinas 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\$38,1
Transformação de 5 carruagens BB ^c em carruagens de 3. ^a classe	386\$94,3
<hr/>	
Total.....	572.638\$91,4

O material pago neste ano 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 anual por cada locomotiva baixou de 49.826 quilómetros em 1912 a 46.078 em 1913, numero ainda extremamente elevado.

As 70 carruagens comprehendem:

- a) 10 carruagens de bogie, para rápidos e expressos, pesando 25 toneladas cada uma e especialmente destinadas aos nossos serviços directos internacionais para Madrid, Medina del Campo, Vigo e Sevilha. Estas carruagens tem 1.^a e 2.^a classes. As 1.^a classes podem durante a noite ser transformadas em beliches.
- b) 10 carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, para os comboios tramways.
- c) 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 construir

⁽¹⁾ Na realidade a economia é de 35.415\$03,8 porque a importância de 9.682\$00 foi retirada dos artigos 80.^a e 81.^a (conservação) para ser levada aos diversos artigos onde figuram as despesas com o pessoal; mas então o aumento aparente 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 créditos extraordinários, afim de prover a compra de ferramenta para aumento de inventário.

los, não só para substituir os que atingem o limite de utilização, mas para aumentar o efectivo sempre insuficiente nos meses de Agosto, Setembro e Outubro. As nossas oficinas estão aptas para construir em cada ano um certo número em boas condições de fabrico e de economia.

A maior parte da despesa com ferramenta, ou seja 23.821\$94,1, foi originada pela aquisição de machinas-ferramentas, e de aparelhos de levantamento aperfeiçoados para as nossas oficinas e depósitos afim 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 relatório, contas e balanço do Conselho d'Administração referentes ao exercício de 1913; e tendo verificado a sua exactidão com a contabilidade geral e inventários, consideramos tudo em condições de merecer a plena aprovação da Assembleia Geral.

O relatório do Conselho d'Administração descreve com tanta clareza o movimento e situação de todas as contas, especifica tão elucidativamente as causas determinantes do aumento e diminuição do tráfego, em confronto com o ano anterior; e põe em destaque, com a máxima minuciosidade, os melhoramentos realizados durante o exercício; que, para não reproduzir essas tão convincentes referências, cumprimos o grato encargo de para elas chamar a atenção dos interessados nos progressos da nossa Companhia.

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

De pleno acordo com a liquidação do exercício findo, que, conforme a conta de *Ganhos e Perdas*, fecha com o saldo de Escudos 84.478\$03,3, somos de parecer:

1.^a — que aproveis o relatório, contas, balanço e actos do Conselho d'Administração, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1913;

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

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

Lisboa, 7 de Maio de 1914. — O CONSELHO FISCAL: Marquez de Mendaña — Henry Burnay & C. — 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 cais 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 quilómetros 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 eléctrica central de Montagut. No troço quinto, estão já terminadas a explanação e os tuneis, e dentro de dois dias começará a perfuração do tunnel do monte de S. Antonio em Ribas.

Finalmente, trabalha-se com assiduo 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, constituído pelo tunnel de Tosas, o estado das obras é o seguinte: pela entrada norte, 450 metros, e pela sul, 1.350, parcellas 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 mes 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 *Diário do Governo* de 23 do corrente o decreto elevando a 12.000 contos a circulação fiduciária 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 recahir 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 oficial.

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 *Diário* 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 dívida externa, exemptos de qualquer imposto.

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

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

Havendo muitos Portuguezes que tem depositos nas agencias londrinhas dos bancos allemaes 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 oficiosa 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-embalar ou conservar-se depositados, livres de direitos, todos os generos e mercadorias, provenientes dos paizes acima referidos, com excepção de vinhos e azeites; sendo ahi permittidas todas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de generos e sua transformação em productos comerciaveis 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 effeetuadas 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 oportunamente organizado pela commissão de superintendencia das mesmas, de acordo com a camara dos corretores, e submetido 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 Franceses: A guerra já vae tendo uma benetica influencia nos mercados da borracha. O de Manaus em que a crise era violentissima por este producto ter baixado a 3\$000 reis, vae-se animando, por já ter ordens de compra a 7\$000 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 KIOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913
		Kil.	Totas	Kil.	Totas			
Portuguezas								
Companhia Caminhos de ferro Portuguezas	Rede geral	19 Agosto	1.073	4.020.658\$00	1.073	4.313.578\$00	-292.920\$00	3.747\$11
	Vendas Novas	*	70	80.522\$00	70	86.538\$00	-6.016\$00	1.150\$31
	Coimbra a Louzã	*	29	19.855\$00	29	20.652\$00	-797\$00	684\$65
Sul e Sueste		20	684	1.200.996\$11	681	1.170.462\$96	+30.533\$15	1.763\$57
Minho e Douro		10	471	1.150.795\$00	471	1.155.798\$86	-5.003\$86	2.443\$30
Beira Alta		1 Julho	253	264.051\$70	253	274.879\$46	-10.827\$76	1.043\$68
Companhia Nacional		5 Agosto	185	90.207\$36	185	105.045\$62	-14.838\$26	487\$60
Valle do Vouga		20 Julho	172	85.049\$13	97	43.856\$80	+41.192\$33	494\$47
Guimarães		31 Maio	56	53.298\$34	56	53.961\$95	-663\$61	951\$75
Porto a Povoa e Famalicão		31 Julho	64	91.641\$72	64	88.550\$99	+3.090\$73	1.431\$90
Hespanholas								
Norte de Hespanha		10 Agosto	3.681	88.270.965	3.681	91.071.211	-2.800.246	23.980
Madrid-Zaragoza-Alicante		31 Julho	3.664	73.781.407	3.664	74.997.748	-1.216.341	20.136
Andaluzes		10 Agosto	1.083	17.554.904	1.083	16.636.442	+918.462	16.209
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp		20 *	777	6.381.545	777	6.375.661	+5.885	8.213
Lorca a Baza e Aguilas		15 *	168	2.297.795	168	2.716.128	-418.333	13.677

Felten & Guilleaume Carlswerk Act. Ges.

Cöln-Mülheim (Allemanha)

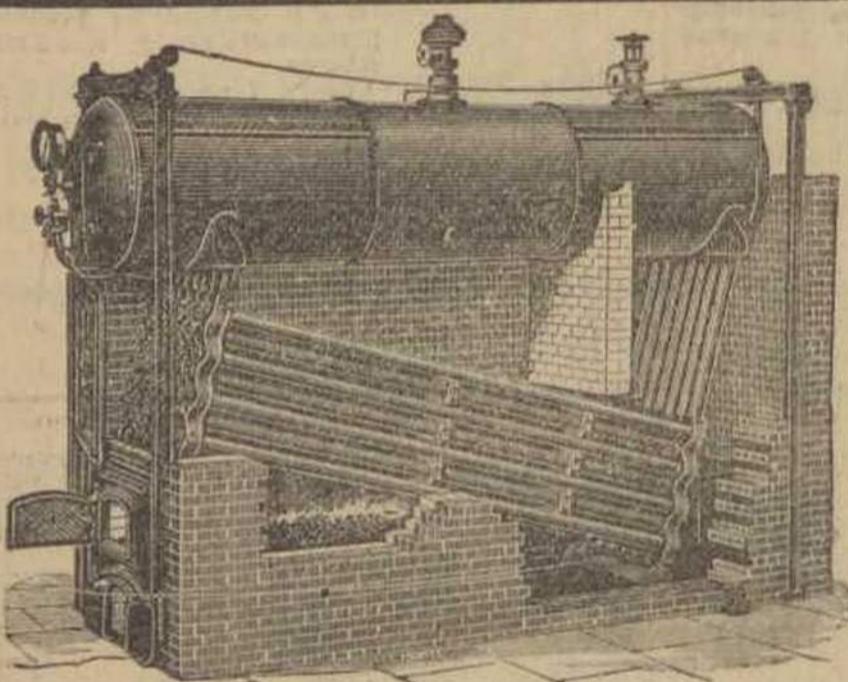
Endereço telegraphico:
Carlswerk Cöln

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» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

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

Há 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 canalizações de agua e gaz

A Mannesmannröhren-Werke, em Düsseldorf

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

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

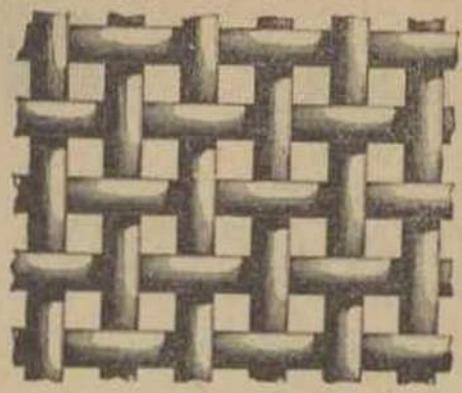
Postes inteiriços, de tubo sem costura, com
absoluta garantia de resistencia.

Representantes para Portugal e Colonias:

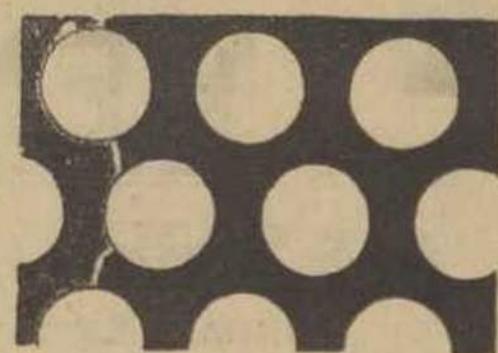
GUSTAVO CUDELL, SUCC.®

Rua de Passos Manuel, 41, l.^o

Porto



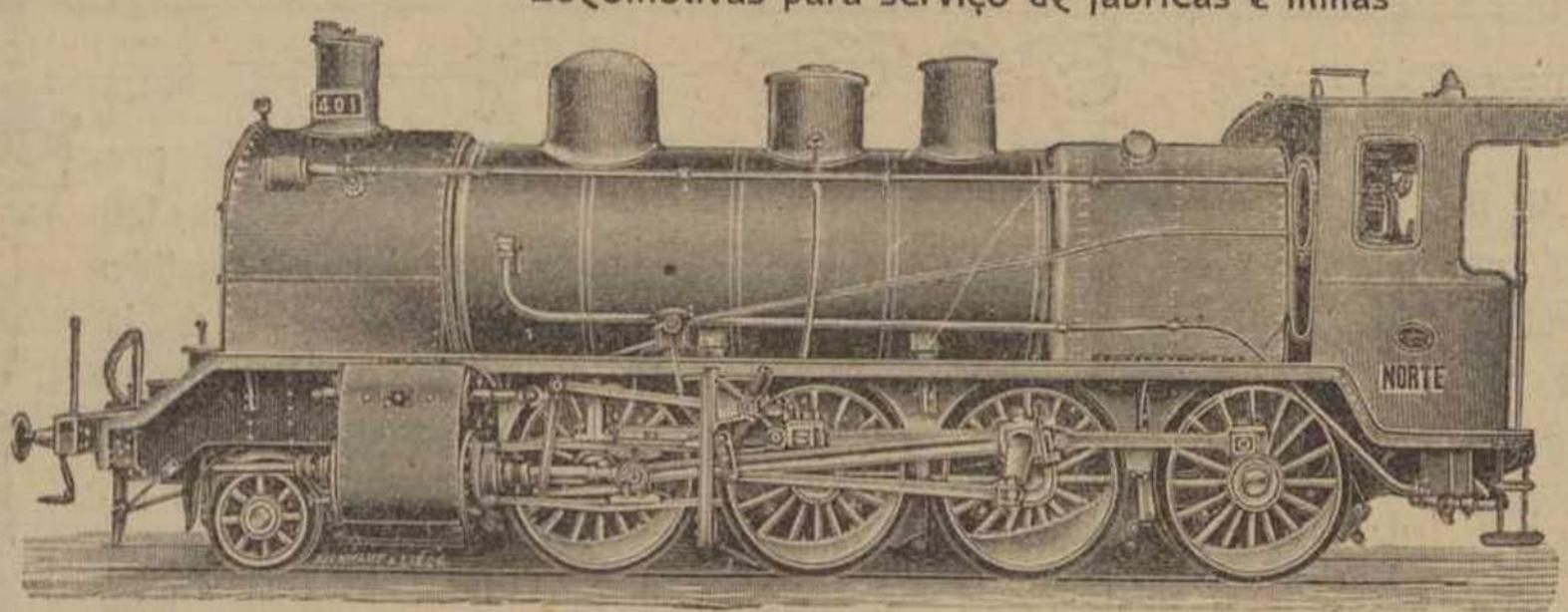
CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRERONDA SAN PEDRO, 58
BARCELONA**TECIDOS METALLICOS**

ESPECIAES para o tratamento de Mineraes
e para todas as applicações industriaes

Rêdes de todas as classes**Arames e artigos de arame, Cabos, Rêde, Crivos, Espinho artificial, Chapas perfuradas****Lampadas de segurança para minas****Representante no Porto: — Arnaldo Portugal — Bomjardim, 190.****SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT LÉONARD**

LIÈGE (Belgica)

LOCOMOTIVAS para grandes linhas, para caminhos de ferro de via reduzida e tremvias**Locomotivas para serviço de fabricas e minas**

Estudo de locomotivas correspondentes a quaisquer requisitos. Projectos completos para instalação e construção de linhas ferreas.

Aviso. A Sociedade envia a quem o pedir um álbum contendo grande variedade de tipos de locomotivas construídas nas suas oficinas, dando numerosas referencias acerca do seu funcionamento.

Companhia de Seguros **Fidelidade**

Fundada em 1835**CAPITAL 1.344:000\$000 RÉIS**

Escrítorios: 13, Largo do Corpo Santo — Praça do Commercio — Lisboa

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

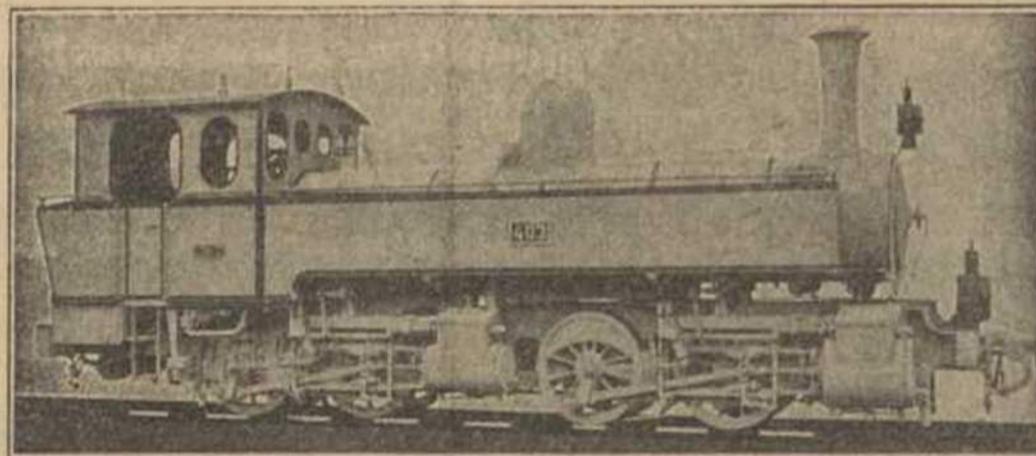
Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carregado de Alcides, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Coimbra, Gafanha da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fafal, Figueira, Fornos d'Algodes, Golegã, Gouveia, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Monte Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourém, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Viseu.

HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Alemanha) **Fábrica de LOCOMOTIVAS**

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

Mais de 12.500 locomotivas
construídas



Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

Produção anual
mais de 1.000 locomotivas

LOCOMOTIVAS para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro económicos e tremvias
LOCOMOTIVAS pequenas para usos industriais e empreiteiros

CALDEIRASE TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTEIS PARA LOCOMOTIVAS

Prensas para porcas (**Sistema KETTELLER**) trabalhando sem desperdícios

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

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

Agentes gerais: **HENRY BURNAY & C. A.** — LISBOA

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.

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 ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALÉMÃES E OUTROS

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 faltando senão das mais recentes, com o Grand-Prix nas de St. Louis, 1904; Liège, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos-Aires, 1910; Bruxellas, 1910; Turim, 1911 e Gand, 1913)

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

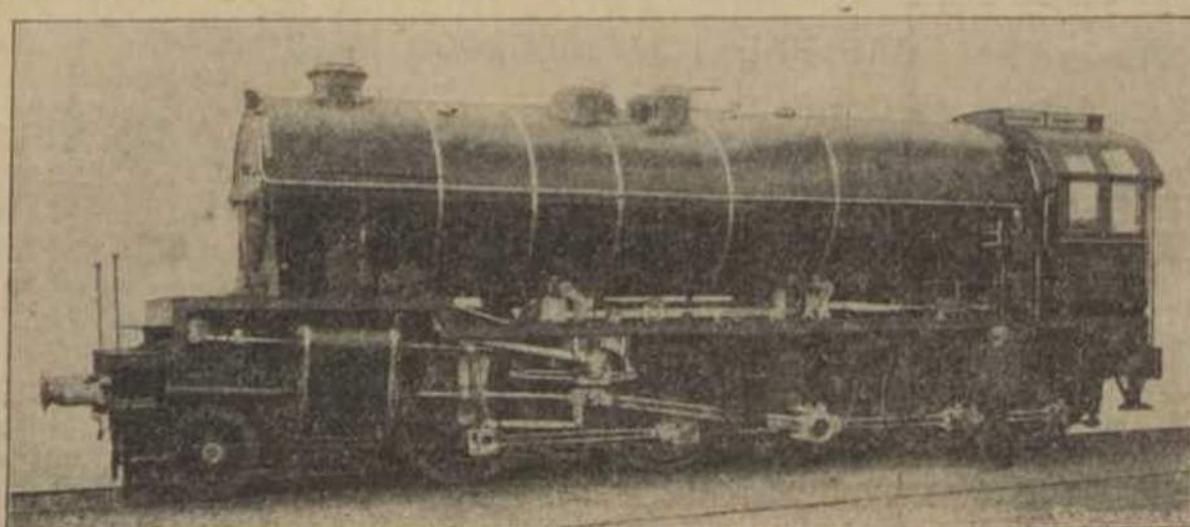
5, Rue La Boëtie — PARIS.

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



AVISO AO PÚBLICO

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 quilometros 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
Lavrário	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	Loredo	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	Cacela	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	Aldegalga	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.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes