

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.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 644

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 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, 16 de Outubro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao publico: Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha com itinerarios fixos. — Aviso ao publico: additamento á tarifa especial interna n.º 1 (P. V.).

SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes, por J. Fernando de Sousa.....	305
Depois da guerra, por Mello de Mattos.....	307
Parte Official. — Ministerio do Fomento — Direcção geral de Obras Publicas e Minas.....	310
A Camara e os automoveis.....	310
A aeronautica na guerra.....	311
Viagens e transportes.....	312
Viagens caseiras — III —.....	313
Os caminhos de ferro em Portugal — XII — por A. O.....	314
Linhas portuguezas. — Companhia Portugueza — Beira Alta — Estremoz a Castello de Vide — Viação electrica em Braga — Novos horarios.....	314
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação).....	315
Arrematações.....	315
Parte financeira.....	
Carteira dos accionistas.....	316
Boletim commercial e financeiro.....	316
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	317
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	317
Horario dos comboios.....	318

Caminhos de ferro vicinaes

I

«Vicinalidade dos caminhos de ferro? Que interesse tem o assumpto n'um paiz que não completou ainda a rede das linhas principaes, ou, pelo menos, das suas estradas? Ha porventura que pensar em linhas secundarias e de interesse local onde escasseiam os recursos para preencher lacunas deploraveis da viação geral? E' sobretudo no momento em que o neo-paganismo da razão emancipada, ufana do *direito novo*, que proclamara, se manifesta na mais colossal e sangrenta das guerras, e no barbaro retrocesso do direito das gentes, postergando os principios de humanidade e de justiça, substituidos pelo imperio arrogante da força brutal; é n'este momento, em que o progresso economico se acha paralyzado para largo periodo, que abriremos os ouvidos ás harmonias da musica celestial sobre a viação accelerada do paiz?»

Estou vendo de aqui essas interrogações acendirem desdenhosas ao espirito dos nossos leitores ao defrontarem com o titulo do meu artigo.

Pois justamente porque a actividade economica nos é agora vedada, é que não será mal empregado o tempo em philosophar sobre o caso da nossa rede ferro-viaria, a ver se, quando se possa de novo fazer alguma coisa util, deixamos de jogar á cebra-cega e adoptamos criterio se-

guro e orientação definida, que até hoje nos tem faltado quasi por completo. Parece-me que não seriam mal aproveitados os ocios forçados a que a situação calamitosa da Europa ou antes do mundo — que a crise é mundial — nos condemna (sabe Deus por quanto tempo) em fazer o nosso exame de consciencia, organizar o balanço das nossas iniciativas em materia de caminhos de ferro, inventariar necessidades e recursos, traçar um plano methodico de acção, que possa ser adoptado no momento opportuno, para corrigir, nos limites do possivel, erros passados e cortá-los para o futuro. N'esse estudo tem lugar de destaque a questão das linhas secundarias que ha necessidade de construir. Quaes são? A que typo e condições technicas se devem subordinar? Qual é a formula administrativa e financeira mais adequada á sua realização? Com que recursos e encargos se deve contar? Que exemplos de casa e de fóra podem nortear a nossa acção?

A resposta a estas interrogações demanda tempo e estudo, parecendo-me que não será de todo inutil o meu modesto tributo para esclarecimento de assumpto de tanto interesse.

Um dos subsidios mais valiosos de que nos podemos socorrer é a lição dos factos e da experiencia alheia, pedida aos paizes mais adelantados. Pertence de direito o primeiro lugar á Belgica, a esse laborioso e intelligente paiz, que conseguiu tomar a todos a deanteira no progresso economico e social e que hoje vemos esmagado pela barbarie tedesca.

A criação dos caminhos de ferro vicinaes na Belgica é um exemplo admiravel de methodo, de iniciativa, de senso pratico, de tino administrativo, de cooperação de forças sociaes, sem a acção absorvente e centralizadora do Estado.

Socorrer-me-hei de um excellente estudo historico elaborado por Mr. de Burlet, que foi durante largos annos o director geral da *Sociedade nacional dos caminhos de ferro vicinaes* e cujo nome ficou vinculado ao enorme progresso da viação accelerada na Belgica.

Foi em 1835 que se iniciou n'aquelle paiz a exploração de caminhos de ferro com um pequeno troço de 16 kilometros de Bruxellas a Malines, que foi na Europa continental o primeiro construido.

Em 1845 havia 578 kilometros de linhas, e tão longe se estava da verdadeira concepção do seu papel economico, que um ministro considerado, ao deixar a pasta das obras publicas, declarava que a obra dos caminhos de ferro da Belgica se podia considerar terminada!

Quem lhe dissesse que 60 annos mais tarde só a rede de interesse geral attingiria cerca de 5:600 kilometros, aos quaes se deveriam juntar mais de 3:000 de linhas vicinaes, encontraria em tão esclarecido espirito a mais invencivel incredulidade.

Que admira, se Thiers, em França, mostrou no inicio da construcção de caminhos de ferro igual inintelligencia do alcance da sua função economica?

Em 1885 já a rede belga de interesse geral contava 4:417 kilometros, tendo tido nos 22 annos subsequentes

um augmento de 76 kilometros, apenas. Podia pois considerar-se finda. A sua exploração achava-se unificada nas mãos do Estado, salvo raras linhas que iam sendo resgatadas. Era chegado pois o momento opportuno de crear a vicinalidade dos caminhos de ferro, construindo modestas linhas complementares e affluentes da rede principal, que viriam alimentar e enriquecer, facilitando ao mesmo tempo, pela barateza dos transportes, o desenvolvimento economico das povoações que ellas não serviam directamente. Era ainda preciso attender as relações suburbanas dos grandes centros.

A obra colossal comprehendida, que elevou a extensão da rede belga a 8:660 kilometros em 31 de dezembro de 1911, (ultimo anno que alcançam os dados estatísticos de que n'este momento disponho) merece ser bem conhecida pelas uteis licções que encerra.

Havia sido promulgada em 1875 a *lei sobre os tremvias* de 9 de julho, que regulamentava tambem a concessão das linhas secundarias, mas sem resultado, por não offerecer aos capitaes segurança de remuneração. Sob a vigencia d'essa lei apenas se construiu um pequeno troço de 10 kilometros e de 0^m.70 de largura para uso de uma importante exploração agricola e industrial.

Em vista da inefficacia da lei foi nomeada, em 28 de janeiro de 1881, uma commissão para estudar os meios de promover a construcção dos caminhos de ferro vicinaes. No programma que lhe foi traçado indicava-se a conveniencia de reservar, no plano que se traçasse, logar para a acção conjuncta do Estado, das provincias, das communes, em vez de confiar apenas na iniciativa privada. No discurso inaugural, o illustre ministro das obras publicas, Mr. Sainctelette, frizou o criterio que devia ser seguido:

O pensamento dominante parece-me dever ser o seguinte: não pedir, aos caminhos de ferro secundarios e aos tremvias nada do que se pôde obter pela melhor utilização das grandes linhas; consagrar todas as forças e recursos novos a fazer penetrar mais facilmente na circulação os beneficios dos transportes rapidos; conservar ao tronco e aos ramos toda a sua seiva, derramando-a pelos ramos e pelas folhas.

Teve a commissão a boa fortuna de reeeber desde logo de dois dos seus membros feliz orientação n'um anteprojecto, que subministrou a base para os seus trabalhos. O criterio fundamental consistia em appellar para a acção dos poderes publicos, associados, nos seus tres graus hierarchicos: communes, provincias e Estado; unificar essa acção por meio de um organismo que aproveitasse o concurso das iniciativas individuaes e que pelo seu character de sociedade industrial se eximisse ao rigido e rotineiro funcionamento dos serviços burocraticos.

Era posto de parte o principio de dispersão da rede em concessões a particulares para não se repetirem os inconvenientes notados na constituição da rede geral e que o Estado teve que reparar pelo resgate de quasi todas.

Propunha-se pois a creação de uma *companhia nacional de caminhos de ferro vicinaes*, que angariasse os capitaes, subordinasse a construcção a principios de unidade e de rigorosa economia, reservando os lucros da operação para as communes, para as provincias e para o Estado. Sem deixar de ter o modo de acção e a physionomia de uma sociedade industrial, a companhia proposta não tinha o character de representante de interesses particulares, excluindo pois qualquer ideia de agiotagem ou especulação. Conservando a iniciativa, a flexibilidade, a rapidez de acção das sociedades privadas, examinaria os projectos com independencia das influencias locais e politicas.

O essencial era pedir o concurso de aquelles organismos administrativos, não sob a forma directa do capital preciso, mas em annuidades compatíveis com os seus recursos para o caso de ser insufficiente a receita liquida da exploração.

A Companhia emitiria obrigações de juro fixo garan-

tidas por aquellas entidades, além da garantia do rendimento das linhas.

A unidade necessaria da rede realizava-se assim sem o recurso, nem a uma companhia financeira ordinaria, nem á acção absorvente e centralizadora do Estado.

Das discussões da Commissão resultaram conclusões internas, que não será de todo inutil resumir.

1.^o Nenhuma força social deve ser excluidas *a priori* da obra de desenvolvimento da vicinalidade ferrea;

2.^o As concessões do Estado, das provincias e das communes podem dar o resultado desejado;

3.^o O Estado deve evitar a concorrência feita pelas linhas vicinaes ás principaes e combatê-la efficazmente, se chegar a produzir-se, por diversos meios e especialmente pela sua superintendencia nas tarifas;

4.^o Os caminhos de ferro vicinaes devem ser affluentes e não concorrentes das linhas principaes;

5.^o Não tem razão de ser a uniformidade do typo de via e de material nas linhas vicinaes, podendo ser umas de via normal e outras de via estreita, conforme as circumstancias;

6.^o Não ha razão para fixar *a priori* uma portagem uniforme na exploração das linhas do mesmo typo;

7.^o Não tem logar a limitação dos grupos de exploração e da extensão que deve formar cada grupo;

8.^o Convem prever nas concessões a clausula do resgate;

9.^o Ha medidas legislativas que tomar sobre a policia dos caminhos de ferro vicinaes.

Depois de estudos e trabalhos preparatorios demorados foi promulgada a lei de 28 de maio de 1884, bem depressa melhorada e substituida pela de 24 de junho de 1885.

A realização dos caminhos de ferro vicinaes, em leito proprio ou no d'estradas, foi confiada á *Sociedade nacional dos caminhos de ferro vicinaes*, á qual o Governo faz as concessões de linhas por tempo illimitado, podendo todavia concedê-los a particulares por 90 annos, se a Sociedade não pedir a concessão ou não realizar a construcção em determinados prazos.

A Sociedade funciona sob a fiscalização do Governo, que approva as tarifas e pôde augmentá-las, que se oppõe á execução de medidas contrarias á lei ou aos aos interesses do Estado, regula a policia das linhas e impõe a gratuitidade de certos serviços publicos.

O capital-acções é subministrado pelo Estado, que não pôde subscrever mais de 50 %, pelas provincias, cuja participação varia de $\frac{1}{3}$ a $\frac{1}{4}$ e pelas communes, para as quaes fica $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{6}$. Podem tambem as acções ser subscritas por particulares, para os quaes é obrigatoria a liberação, não podendo entrar com mais de $\frac{1}{2}$ do capital de cada linha.

As corporações administrativas podem liberar as suas, ou garantir o complemento do juro das obrigações, por meio de annuidades durante 90 annos.

Cada linha constitue uma unidade financeira e administrativa independente, com a sua serie distincta de acções e a sua contabilidade separada.

Se os lucros liquidos da exploração excedem os encargos do capital-obrigações emitido pela Sociedade, o excesso constitue dividendo das acções depois de reforçadas as reservas estatutarias; no caso contrario, as entidades administrativas accionistas entram com o complemento necessario da annuidade até o limite de 3,5 % do capital subscripto.

A lei não determinou a proporção em que cada entidade deve subscrever o capital. Foi sob um regimen de liberdade e de persuasão que se estabeleceram normas. Assim, o Estado, que começara por subscrever $\frac{1}{4}$ do capital, elevou a sua subscrição a metade.

As provincias tomam partes variaveis, assim como as communes, para as quaes fica uma parte minima ($\frac{1}{4}$ a

$\frac{1}{6}$), que geralmente dividem entre si proporcionalmente a população e a extensão da linha dentro da communa.

Logo que o capital previsto para uma linha está subscripto, a Sociedade emite obrigações com a garantia do Governo em representação das annuidades garantidas.

A gerencia da Sociedade é confiada a um Conselho, formado de um presidente nomeado pelo Governo e de 6 administradores, tres dos quaes são também por elle nomeados e os outros tres eleitos pela assembleia geral dos accionistas.

O director geral é de nomeação regia.

O presidente póde suspender a execução das decisões do Conselho contrarias á lei, aos estatutos, ou aos interesses do Estado, devendo o governo tomar resolução definitiva no prazo de 15 dias.

Ha um Conselho fiscal de 9 membros, eleitos pela assembleia geral e que são deputados permanentes das nove provincias.

As despesas geraes são repartidas pelas linhas na proporção das suas receitas brutas.

Do excesso do lucro sobre os 3,5 % da annuidade reserva-se $\frac{1}{4}$ para um fundo de previsão e $\frac{3}{8}$ para fundo de reserva pertencente á massa, constituindo os $\frac{3}{8}$ restantes o verdadeiro dividendo para as acções.

Esse fundo de reserva geral permite compensar com os excessos da receita das linhas prosperas as deficiencias accidentaes das outras.

A assembleia geral é formada por delegados das provincias e das communas, um por cada corporação, tendo votos em numero proporcional ao das acções. Os accionistas particulares teem também logar na assembleia.

Como diz criteriosamente Mr. de Burlet, a Sociedade, tal qual foi organizada, é *sociedade anonyma* com o caracter mais de *administração publica* que de sociedade ordinaria.

A lei foi recebida com desconfiança pelos que receavam a criação de um monopolio entregue a uma corporação dependente do Estado.

Os resultados desmentiram as previsões pessimistas, como veremos no artigo seguinte.

J. Fernando de Sousa.



Depois da guerra

Passado o pesadello

Em certa passagem do D. Quixote apparece uma creatura que diz que se sonhar que se despenha das ameias de uma torre muito alta, accorda no dia seguinte tão quebrantada de corpo e de espirito que chega a persuadir-se que de facto lhe succeden o que só fôra pesadello.

Quando porém se desperta de uma oppressão que é uma realidade, uma realidade que dura ha mais de dois mezes, uma realidade em que se patenteiam todos os maus instinctos d'este animal perverso que se chama o homem, ha de ser pavoroso o accordar.

Ha de então surgir uma supposta vaga de amor, uma onda de postigo lyrisimo, precisamente como succedeu nos tempos do imperialismo de Napoleão I.

Os generaes que affrontavam a morte nos campos de batalha e praguejavam alli desbocadamente, rendiam finezas e faziam madrigaes a creaturas ás vezes pouco recommendaveis com que topavam nas casas de jogo que pullulavam, como cogumellos venenosos em manhã de outomno, alli pelas cercanias do *Palais Royal*, de esse canto de Paris hoje quasi abandonado, mas que ao tempo equivalia á Avenida da Opera nossa contemporanea.

Esse refflorir de idealismo não passará comtudo des-

graçadamente de uma mascara, que não occultará as ruinas, que não esconderá os estropeados, que não encobrirá os luctos, que não enxugará as lagrimas e que não delirá as saudades e os pesares nos corações dos que perderam um ente querido ou que o viram volver da campanha, com o espirito azedado pelas inclemencias soffridas, pelos longos dias de hospitalização, indifferente aos gemidos dos moribundos, ao sangue que brotava das feridas abertas pelas balas, pelas espadas, pelas baionetas, pelos estilhaços dos obuzes, que levaram a este um braço, áquelle uma perna ou que fracturaram uma clavicula a um terceiro.

Mas para que volver sobre esta immensa tragedia que se continua nas ambulancias da Cruz Vermelha, onde tantos são os feridos que não ha medicos para accudir a todos, nem enfermeiros que de todos cuidem, montões de carne que soffre, que sangra, que geme e que morre talvez privada de auxilio humano?

E porque é que até as revistas technicas, desde as que de tudo tratam até ás que se confinam n'uma especialidade só de guerra fallam?

O *Scientific American* dedica um numero exclusivamente á guerra europeia, que já alastra pela Asia, que já tinge de sangue europeu derramado por europeus as terras de Africa, que já peleja na Oceania, que troveja pela bocca dos canhões, no mar da China, no Oceano Indico e no Pacifico.

Mas tanto se impõem os machinismos de destruição que no ultimo numero que veio até agora do lado de lá do Atlantico, logo na primeira pagina, se representa uma metralhadora em serviço, o artigo inicial faz o balanço dos resultados do primeiro mez de guerra, duas paginas consagra ao primeiro combate naval na foz do Elba. E assim procede nos numeros que tem publicado ha um mez a esta parte.

Se tanto interessa a guerra da outra banda do mar, procuremos um jornal europeu que se especialize, a ver se nos desfaz o pesadello.

Ao canto da mesa convida-nos a compulsá-la a *Railway Gazette*, e, logo de prompto, surge na primeira pagina do texto, após as quarenta de annuncios, um aviso em que o hebdomadario londrino declara que expulsa sem outra advertencia (*are banned until further notice*) os annunciantes allemães, isto sem espirito de retaliação (no spirit of vindictiveness), mas sem attender aos prejuizos e pleitos que lhe possam advir d'esta deliberação.

Passando em claro as pequenas noticias, o primeiro artigo substanciosamente tecnico occupa-se de comboios de ambulancias, empregando cinco paginas de gravuras para explicar a composição de um dos comboios da «Great Central Railway» ou G. C. R., como é moda dizer-se a oeste da Mancha, já tão profusamente, que em breve é preciso um dictionario de abreviaturas, para se saber que K. L. é uma das formas do partido socialista, principalmente na America do Norte, e não se esquecer que M. P. é designação que representa um legislador.

Em resumo, ainda aqui ⁽¹⁾ surge o pesadello da guerra, e, assim como outr'ora quem isto escreve embarcou no batel doirado da phantasia para sonhar uma Lisboa, rica, formosa, engrandecida pelo trabalho, pela sciencia e pela navegação, ⁽²⁾ também agora procura fugir aos horrores da noticia da chacina, embarcando em phantastico aeroplano, de sombrias azas, como quem, de lucto, surge de regiões onde ha lagrimas, desesperos, odios, tristezas o tudo quanto é capaz de fazer desesperar da perfectibilidade humana; da bondade do homem, da sinceridade de elle, quando falla; dos seus desejos de ser util, quando pensa; dos seus actos que merecem louvor, quando age.

Terminou a guerra. Milhares de vidas foram sacrificadas.

(1) Trata-se do numero de 11 de setembro findo.

(2) Nos primeiros numeros da Illustração Portuguesa, em 1606.

das às ambições de políticos, de ministros, de commerciantes, de chefes de estado, de syndicatos industriaes, n'uma palavra de todos os tarados moraes a quem o acaso ou a intriga deram uma parcella de governo nas sociedades constituídas.

Os socialistas internacionalistas ou attingiram o commando de regimentos ou alcançaram pastas ministeriaes que lhes servem para procurar meios ineditos de difficultar a passagem através das fronteiras tanto das ideias, quando lhes forem adversas, como dos artefactos, quando concorrerem com aquelles em cujo fabrico estão interessados.

As nações vencidas soffrem raivosas a permanencia dentro dos seus fortes e dos seus quartéis de guarnições inimigas, que se retiram vagarosamente para a fronteira á medida que vão sendo pagas as prestações da contribuição de guerra, cujo vencimento não é permitido anticipar-se.

Segundo o tractado de paz que os vencedores lhes impozerem, verão destruir-se, á medida da retirada, as suas fortificações, as suas cazernas e as suas estradas e caminhos de ferro estrategicos.

Nas fabricas, os machinismos acabam de ser corroidos pela ferrugem, dos veios de transmissão pendem negras, flaccidas, como paineis luctuosos, as correias que já não ligam os tambores ás machinas, nem pela rotação fazem brilhar como espelhos o prateado que lhe deram os buris, as limas, as murças e o trabalho dos tornos mechanicos.

Os operarios aguardarão ás portas das officinas que estas os admittam, embora estropeados. Este apoiando-se n'uma perna de pau arrima-se a uma muleta, aquelle dispõe apenas de um braço para angariar o sustento de uma vida que lhe pesa, pelas lagrimas que vê no rosto dos filhos que pedem pão e da mulher ou da mãe que pereceu á mingua, calando o proprio soffrimento para não o desanimarem ainda mais.

Mais além era a séde de uma poderosa companhia de navegação. As douraduras dos escriptorios, onde trabalhavam dezenas de empregados tão vaidosos de pertencerem a uma grande administração, como burocratas diplomados em terras de quarta ordem, vão sendo pouco e pouco recobertas pelas teias de aranha.

As estampas, em grandes quadros, representando os *galgos do Oceano* que ella confiara ás traições do mar, bem menos perfidas do que os azares da guerra, pendem das paredes recobertas de poeira, que esconde o numero indicativo dos cavallos de vapor que eram capazes de desenvolver as suas possantes caldeiras, hoje jacentes no fundo do Atlantico, talvez perto das columnatas, recobertas de algas, de um palacio sumptuoso de essa lendaria Atlantida a que se refere Platão.

Os raros transeuntes que atravessam alquebrados, tristes, vestidos de preto e de fumo no chapéo a praça de que era occupado todo um quarteirão pela fachada do sumptuoso edificio, nem sequer terão a coragem de sorrir ante a vaidosa divisa com que em epocha de prosperidade, a hoje arruinada empresa aspirava ao dominio do mundo, porque as lagrimas derramadas em memoria dos que amaram lhes enkystaram as commissuras dos olhos e da bocca, de modo a incapacitá-las de exprimirem sentimento diverso da magua, da tristeza, da saudade e do choro.

A fome dominará em toda a Europa, porque a terra, incapaz de delir os cadaveres que n'ellas enterram aos montões, se recusará a fazer germinar a semente que a ella se lançar.

A charrua, ao abrir o sulco onde se semeará o trigo, desenterrará oxydadas douraduras de galões de fardas, caveiras sorrindo das vaidades a que se sacrificaram os cerebros de que foram abrigo, e, tão indifferente como o coveiro do Hanlet, talvez que o cultivador atire para a

banda esses ossos, como se fossem pedras que lhe des-temperassem o fio da relha do arado.

A esteva, o malto e as hervas damninhas irão reco-brindo o solo, com o seu verde luctuoso ou brilhante, constellado pelas brancas petalas, que lembram almas de virgens aspirando ao ideal, pelas flores violaceas que recordarão feridas gangrenadas ou amarello-avermelhadas trazendo á memoria o desespero dos que morreram á mingua de cuidados, longe dos que amavam e ouvindo uma lingua diversa d'aquella que apprenderam dos labios de mãe, que ao longe chora.

A vida social retrahir-se-ha, porque ninguem ha de querer que olhos indifferentes devassem as dôres intimas que alanceiam a cada um. Os theatros deixarão de ser frequentados, excepto quando representarem tragedias que ennegraçam a memoria dos que tyrannizaram os povos.

Uma litteratura, cheia de odio para os oppressores, ainda mais afastará os homens uns dos outros em um mixto de pessimismo e de religiosidade que de tudo fará duvidar e que só recordará o *'t is vain to struggle*, que escreveu lord Byron.

Talvez que nos pulpitos das egrejas de todas as confissões trovejem vozes indignadas de prégadores e se oiçam objurgatorias como as que escutou Lisboa após o desastre de Alcacer-Kibir. Talvez haja quem diga que a derrocada enorme que fez ruir a Europa toda é um castigo de Deus e que surja de ali uma modalidade religiosa cheia de temores de um Jehovah, sempre colerico, mandando que os paizes lhe sacrifiquem os filhos, crucificando entre ladrões os que não concordarem com a ordem social que estabelece o dominio da injustiça.

Mas apprendendo o mundo todo a não respeitar a vida alheia, adorando o dominio da força, como um d'aquelles deuses definidos por Proudhon, temendo a mentira que dá foros de razão ao mais violento, virá a dissimulação do fraco e do desprotegido, envolvida na bomba de dynamite, na facada ao canto de uma rua ou no veneno, para assim vingar uma affronta, roubar uma carteira ou uma bolsa, ou até para abreviar a vida d'aquelle de quem se aguarda uma herança.

O trabalho seguido, methodico, que é o unico susceptivel de produzir utilmente, esse ter-se-ha desapprendido e, em lugar de elle, virá a tyrannia dos que fallam na divisão das riquezas, enquanto não podem lançar mão das que cubicam e que não saberiam angariar, por causa da sua preguiça, da sua incapacidade e da falta de regra no viver diario.

Mas, ao passo que por toda a Europa dominar a ruina, a fome e a doença, ao passo que só aproveitarão os que viverem da desordem, do latrocinio, da desorganização do trabalho e da destruição da ordem, os povos do outro lado do Atlantico augmentarão as suas frotas mercantes, duplicarão a possança das suas já potentissimas fabricas, aprofundarão as docas dos seus portos de mar, multiplicarão aos milhares as suas officinas, resolverão os problemas complicados das relações do capital com o trabalho e farão desaparecer o inlavor da face dos seus estados. Pelo methodo e o labor bem ordenado, transformarão a Europa em tributaria dos aços de Pittsburgo, das locomotivas de Philadelphia, dos gados de Idaho e dos que hão de ser creados nas planuras do Arizona, cujas 10.000 herdades hão de quadruplicar de valor, graças ás albufeiras que transformarão a secura do seu clima. Os cereaes provirão do Arkansas, do Colorado, do Oklahoma ou do Alabama, as fructas da California, da Florida e do Oregon, os tabacos do Kentucky e do Maryland. As conservas alimenticias de Chicago duplicarão os 390 milhões de dollars em que se conta a producção das 26.705 empresas d'esta cidade.

As fabricas, as officinas e os campos dos Estados-Unidos não chegarão todavia para abastecer esta pequena parte do mundo, onde tantas ambições se debatem, e lá

virão o Chili, o Brasil, o Mexico, o Canadá, a Argentina, o Peru e as republicas da America central trazer o que faltará a esta immensa fome, a esta atrophante sede, a esta permanente incapacidade de trabalho util. Já segura de não morrer á mingua, embora empobrecendo de cada vez mais, triplicará a Europa a possança das suas machinas de voar. Sikorsky demonstrará que póde aguentar o recuo de uma metralhadora que transporte pelos ares e que sobre a terra lance balas de uma tonelada. Zeppelin arremessará bombas explosivas que destruam tudo n'um raio de dez kilometros. Canet fará sahir das officinas do Creusot uns canhões que disparem mathematicamente, por meio de um machinisino de relojoaria, obuzes de cinco toneladas que tudo arrasem a cada rectificação da pontaria.

As minas de carvão da Westphalia e do Hainaut não bastarão para moverem as machinas de vapor que tocarão os machinismos das fabricas de armas.

O ferro todo da Biscaia, da Alsacia e da Suecia não será sufficiente para os engenhos de devastação que se forem inventando para a destruição mutua dos habitantes da Europa, de cada vez mais aferrados ao estudo de se exterminarem uns aos outros, prolongando assim o pesadello, como a personagem do D. Quixote.

A divida publica de todos os estados europeus crescerá de tal maneira que nem as reduções dos juros, nem as conversões, nem o augmento dos tributos poderão sustar a ruina.

Então começará a venda do patrimonio artistico que nos legaram as eras passadas.

A Turquia, para comprar um couraçado, venderá o templo byzantino de Santa Sophia, que demolido cuidadosamente e pedra por pedra numerado, embarcará em Constantinopla para ir guarnecer uma cidade nova do Minnesota ou do Wisconsin, que se chamará Parkerpolis, para assim perpetuar o nome de um qualquer rei do acido sulphurico.

Alguna Guatemalense sentimental e possuidora de minas de ouro em Yzabel ou de prata em Chiquimula, adquirirá o palacio da Malmaison e installar-se-ha n'elle depois de o transportar a Barrios ou a Champerico.

As ossadas das onze mil virgens lá irão de Colonia para a Argentina, porque a Allemanha não terá dinheiro para pagar a remonta que fez no sul da America para a sua cavallaria.

Os museus de toda a Europa desguarnecer-se-hão das suas preciosidades e irão para a outra margem do Atlantico, onde residirão os povos civilizados.

O Moysés de Miguel Angelo ouvirá talvez o murmurar das vagas do Pacifico e Nuremberg acabará talvez com os seus telhados gothicos perto do vulcão de Quito.

Limpa a Europa dos seus monumentos, das suas preciosidades, dô seu patrimonio artistico, tudo vendido para crear novos engenhos de destruição, será campo azado para recommençar a guerra selvagem que ha de dar o predominio aos Celtas ou aos Germanos, aos Latinos ou aos Slavos.

N'essa longa preparação guerreira em que a Europa acabará de arruinar-se financeiramente, o ultimo soldado hollandez abrirá os diques do seu paiz, conquistado ao mar n'um exforço de seculos e alli afogará o ultimo exercito que veio dos altos cumes dos Karpathos ou dos Apeninos, dos Alpes ou dos Pyrenéos.

Os inventores norte-americanos terão privilegiado uns apperhos que automaticamente registrarão as peripecias das batalhas que se ferirem em linhas de combate de centenas de kilometros.

Uma combinação de lentes, de roletes, de engrenagens e de prismas formará como que um olho gigantesco, apesar do seu reduzido volume, susceptivel de accommodação a todas as distancias.

Os films alli fixados constituirão o jornal que informa-

rá os povos, horrorizando-os com tamanha carnificina, e, quaes escravos que os Espartanos embriagavam para incutir entre os filhos a repulsão pelo vinho, os ultimos europeus, morrendo entre o ruido dos tiros de canhão, contorcendo-se no meio dos gazes asphyxiantes da polvora, que inventará qualquer Turpin, mais ou menos descendente de Lucrecia Borgia ou da marquezia de Brainvilliers, quaes ilotas de Esparta, deixarão aos americanos o mais perfeito attestado da selvajaria que animava os que no seculo XX blasonavam de ultra-civilizados d'este lado do Atlantico.

A Europa então alquebrada por esta derradeira chacinha, despovoada, incendiada, cheia de ruinas, verá alli uma columnata por terra, além os tramos de uma ponte arrimados aos pilares, quaes escoras complicadas que assentassem no fundo do rio, mais longe a barragem de uma albufeira apenas estribada ás rochas do valle que fechava, mas com uma grande brecha a meio da sua enorme mole de alvenaria, que os obuzes derrubaram para afogar as povoações, que tranquillias represaram as aguas de um rio, para possuíram abastança de força motriz, de terrenos irriguos ou simplesmente para fins de hygiene municipal.

As cidades onde pairará um sopro de morte, sem a poesia de Pompeia, sem que um *cicerone* possa indicar, como alli, a casa do touro de bronze, a taberna da Fortuna, o albergue de Albinus, serão incapazes nas suas ruinas de embellezar qualquer *impluvium* ou claustro com a invocação de alguma belleza feminina, qual Arria Marcella de Theophilo Gautier, que resurge vinte seculos depois de asphyxiada, para dizer que ama o forasteiro que detidamente lhe contemplara, ao passar pelo museu de Napoles, as formas esculpturaes mumificadas pela lava do Vesuvio.

Aqui, nada de isso, só a devastação provindo da brutalidade do homem, só a ruina devida ao roubo, á ambição do mando, só o incendio methodicamente dirigido pelo uso do petroleo, aspergido por machinas e ateado por homens que outros homens procuravam trucidar.

E' que ás ruinas a ella devidas, dá a natureza a poesia que se nega conceder áquellas que o homem origina, como que para deixar bem patente o horror que lhe inspira esse ente malfazejo, que ella horrorizada contempla, admirada de haver produzido tamanho monstro.

A civilização, proseguindo nas duas Americas a sua marcha para a perfectibilidade, fugirá d'estes paizes a oriente do Atlantico, como de covis de feras que se devoram umas ás outras, incapazes de uma boa acção, de um acto meritorio.

Esgotados e alquebrados após o pesadello, esses mesmos animaes ferozes com forma e feitio humano verão surgir dos confins da Tartaria, da Mongolia e do Thibet outros povos, seguindo o curso do sol e escravizando os poucos seres que não terão aqui forças para lhes resistirem, nem unidade de interesses para se combinarem, porque nos seus corações apenas haverá logar para o odio.

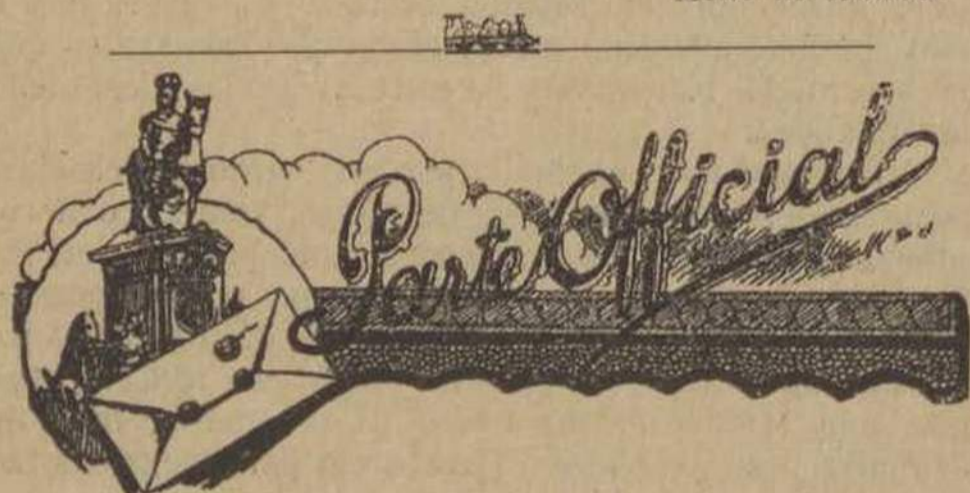
D'este modo, a Russia e a Allemanha, a Bulgaria e a Romania, a Servia, a Grecia, a Austria, a Italia, a Hungria, a França, a Escandinavia, a Hespanha e Portugal imaginarão que é ainda o prolongamento do pesadello, extenderão os pulsos ás algemas e cultivarão as terras para os seus senhores de faces amarellas e olhos obliquos.

Estes, pasmados das selvajarias que se lhe depararem em cada paiz que forem conquistando, observando os restos dos edificios derrubados, as fabricas abandonadas, os estaleiros destruidos, tudo patenteando os mares de odio em que se afogou a raça branca, assentarão arraiaes na Europa, crearão aqui novos imperios, nações diversas; onde talvez domine o direito e a razão.

O Reino-Unido, esse ficará todavia, mas n'um magestoso isolamento, para testemunhar com os Celtas da Irlanda e do paiz de Galles, com os Saxões da Escocia e os Normandos da Gran-Bretanha, a civilização da Europa, que era incapaz de submeter-se ao messianismo que pela

espada e pelo canhão faziam retroceder o mundo para a noite do espirito, que se chamou a invasão dos barbaros, na derrocada do imperio romano do Occidente, e que se reproduz vieste seculos depois, mas bem mais atroz, bem mais selvagem, bem mais ruinosa e bem mais cheia de desgraças e de devastações.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia do juro apresentada pela Companhia Concessionária do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, e referente ao 2.º semestre do ano económico de 1913-1914, na importância de 50.773\$66, está nos casos de merecer aprovação:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja paga a referida quantia, relativa ao 2.º semestre do ano económico de 1913-1914, na importância de 50.773\$66, que deverá ser considerada como provisória na totalidade de garantia dos dois semestres, perfazendo a soma de 86.263\$38, enquanto se não fizer a medição definitiva da referida linha férrea.

Paços do Governo da República, em 26 de Setembro de 1914.—
O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

A Camara e os automoveis

São muito respeitáveis, e não é licito aconselhar que sejam desattendidos, os direitos dos que trabalham; mas quando estes, systematicamente, tenazmente, egoistamente, se oppõem aos plenos direitos da collectividade, são estes que devem ser defendidos por todos que tem por missão dirigir os destinos ou apenas cuidar do bem-estar do publico em geral.

E' por isso que, na questão que se levantou por parte dos conductores de automoveis contra a Camara Municipal por causa da portaria de 21 de agosto que regula o serviço dos automoveis de praça, nós estamos absolutamente do lado da Camara.

Desde muito tempo, em epochas bem distantes, nos temos insurgido aqui contra passadas e recentes verbações, pelo abandono a que votaram os interesses dos munícipes; não devemos regatear, agora, o nosso applauso á actual Commissão Executiva que tem dado já provas de querer occupar-se, com bom criterio, de melhorar os serviços publicos e tirar á capital o aspecto de desleixo e abandono que abusos inveterados por tolerancias injustificaveis, se vinculavam já como caracteristico ou doença endemica.

Porque, e infelizmente, no nosso paiz, uma proverbial brandura de costumes tem-nos levado a tolerar o que em parte alguma se consentiria, em muitos ramos da administração publica, esses abusos foram tomando foros de direitos e constituindo até gloria de quem os pratica para se impôr na sua continuação.

Ha então, uma instituição da moderna sociologia que os faz valer sobre tudo e sobre todos os interesses da collectividade.

São as classes.

Ha tempos a Camara, no louvavel intuito de melhorar o detestavel pavimento das vias publicas—ordinario, feio, sujo e irregular como o não ha em cidades, mesmo em pequenas villas, de outros paizes—quiz adoptar o systema de betonilha ou outro que apresenta uma face liza, em que os vehiculos rodam sem esforço e sem ruido; que os transeuntes percorrem sem molestar os pés; que não produz o lamaçal medonho em que, em tempo de chuva, se transformam os nossos arruamentos, que se limpa e se rega e se lava com facilidade e até com grande economia, para o municipio, no consumo de agua.

Pois saltaram sobre essa benemerita disposição os calceteiros, allegando que ficavam prejudicados, que o systema de calcetamento em basalto, usado entre nós era o suprasummo do progresso, (não sabemos mesmo se chegaram a afirmar que era o mais distincto e asseado) e até que a sua arte era tão notavel—a arte de nos fazer andar aos saltinhos sobre pedras irregulares e poças de lama—que os calceteiros portuguezes haviam sido convidados a ir ao Brasil ensinar... como se transformam ruas citadinas em estradas aldeãs.

Era a influencia da classe!

E ahí estamos com o pavimento sertanejo ainda nas ruas mais centraes.

Agora a Camara estuda um bem elaborado regulamento para os automoveis e seus conductores, postura que é ainda tudo quanto ha de mais contemporizador e accomodaticio, e só porque reprime abusos e põe um sello de civilização n'este serviço, erguem os *chauffeurs*, contra ella, os seus clamores, e põem-se em greve, e protestam que não querem cumpri-lo.

São elles os senhores, são elles que mandam no publico que lhes paga o serviço, e na Camara que tem, incontestavelmente e a bem de todos, o direito—o dever—de lh'o regulamentar.

Não querem fardamento obrigatorio como lh'o impõe o artigo 2.º porque lhes apraz apresentar-se com trajo improprio, muitas vezes sujo, de qualquer forma ou tecido; não querem ser privados de um companheiro, que, em geral, serve para, com a mão, ir fazendo adeantar o taximetro, para que elle marque muito mais do que o trajecto effectuado; não querem que este apparelho seja affellido para não defraudar o publico.

Não querem, finalmente, nada que represente ordem, regularidade, disciplina; acostumados, como estão, a fazerem o que melhor lhes parece n'uma capital que consideram como que a sua casa, para andarem á vontade, correndo desordenadamente nas ruas mais frequentadas, manobrando livremente nos pontos mais concorridos, sem ordem, sem disciplina; vestindo-se como querem, estacionando onde acham melhor.

A avenida da Liberdade, por exemplo, tem sido para elles paiz conquistado, e não querem perdê-lo.

Alli se reúnem nos intervallos dos talhões, impedindo por completo a passagem dos transeuntes que tem que fazê-la tomando, de um passeio para outro, pela facha de rodagem, em perigo de serem atropelados pelos que a percorrem a toda a velocidade; alli fazem os seus conciliabulos, em chalaceiras, e não poucas vezes em desordem; manobram, recuam, atravessam onde querem, e quando os transeuntes manifestam receios de serem atropelados, um côro de baixas chacotas lhes responde.

Por uma combinação que não sabemos qual é, uns vigias ou fiscaes, apitam continuamente, fazendo-lhes repetidos signaes para que mudem de posição, como nas antigas danças de entrudo.

A nossa bella avenida perdeu, com o estacionamento de automoveis, o character de um centro elegante e civilizado: é hoje um campo de manobras automobilistas.

A Camara, no seu regulamento, põe freio a estes desmandos, obrigando os carros a estacionarem, n'uma só linha, ao centro, entre os candieiros. E' como, desde

muito, se faz, para todos os vehiculos de praça, em Londres e outras cidades inglezas e americanas, e como ha dois annos se adoptou em Paris.

Pois nem sequer por ser figurino estrangeiro, de que tanto se gosta entre nós, isso agrada aos senhores *chauffeurs*.

A Camara fez mais; no seu empenho de attender-lhes as exigencias, transigiu, consentindo que, das 11 ás 3 da tarde os carros se abriguem do calor, sob as arvores, entre as placas lateraes. Nem assim ficaram satisfeitos; querem todo o recinto para si, querem que elle seja a verdadeira Avenida da Liberdade dos Automoveis.

N'outra disposição a Camara foi excessiva: na fixação da velocidade maxima de 20 kilometros á hora dentro da cidade. Em toda a parte esse maximo é fixado em metade, e ainda—dados os habitos de indisciplina a que este serviço chegou—se deveria fixar no regulamento, em substituição da alinea do artigo 24, qual o perimetro e as ruas em que a velocidade não póde exceder a de um trem, e mesmo as curvas e cruzamentos em que a circulação só a passo deve ser permittida.

N'este ponto não são só os automoveis que a isso deviam ser obrigados, mas todos os vehiculos, como se pratica nas cidades estrangeiras.

E é simples: n'um cunhal, n'um candeeiro ou n'um poste, um letreiro «A passo», e proximo um policia que faz cumprir a ordem.

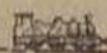
Nas curvas do Chiado para as ruas do Almada e do Carmo, nas d'esta para o Rocio e rua do Principe, na do Rocio para o largo de Camões, e na entrada da rua da Palma e outros locaes de intensa circulação deveria de ha muito estar adoptado o systema.

Outras pequenas correcções, todas tendentes a imprimir ao regulamento um character mais rigoroso, nos pareciam necessarias, mas em todo o caso, como elle está já, é um bom serviço que a Camara presta ao publico.

E tanto assim que a favor d'elle se tem manifestado já a respeitavel Associação Commercial, a dos Lojistas, a Repartição do Turismo que é um dos centros mais intelligentes e mais competentes para o caso, e outras collectividades nos consta o vão tambem fazer.

Fortalecida por esses applausos e pelos de toda a população da cidade, a Camara não póde e não deve transigir.

O regulamento, publicado em 21 de agosto para vigorar 15 dias depois, está em pleno vigor desde 5 de setembro. Mais de um mez vae passado; é tempo de o fazer cumprir rigorosamente, porque vae n'isso não só o bem do publico, de que a Municipalidade é zeladora, como a dignidade da propria cidade que nenhum governo póde nem deve menosprezar.



A aeronautica na guerra

A aeronautica, e, sobretudo a aviação, tem feito n'estes ultimos tempos progressos tão importantes, que a sua applicação á guerra tem sido considerada em todas as nações como uma necessidade, e d'aqui resulta que todas se tem empenhado em organizar a *quarta arma* ao serviço da aeronautica, conforme as exigencias especiaes e os seus varios pontos de vista.

A applicação da aeronautica á guerra data do anno de 1879, durante a Revolução, quando a França tinha que repellar os povos contra ella colligados. Gayton de Morveau e o capitão Contelle organizaram em Meudon, hoje parque de aerostação, as primeiras experiencias com um balão captivo, o *Entreprenant*, mais tarde enviado á Maubeuge, cercada pelos Austriacos, e segundo parece libertada por este novo auxiliar do exercito revolucionario (1).

A Hespanha não ficou atraz n'este recurso militar, e segundo documentos que ha pouco se encontraram no

rico Museu de Artilharia de Madrid, cita-se que já no anno de 1792 se fizeram por ordem do Conde de Arana e em presença do rei Carlos III, experiencias com um balão militar no Parque Central de Artilharia.

O cerco de Paris na ultima guerra franco-prussiana aperfeiçoou a aerostação; mais tarde o coronel Renard, com os seus estudos sobre a direcção dos balões, introduziu os dirigiveis no exercito, e, por ultimo, Ader, com o seu apparelho mais pesado que o ar, dotou o serviço militar de rapidos exploradores, a quem o andar dos tempos tornou praticos. São estas as phases por que foi passando a aeronautica militar durante seculo e meio, até se tornar verdadeiramente uma das partes integrantes dos exercitos modernos.

Na guerra moderna, o emprego dos dirigiveis, aeroplanos e hydro-aviões, póde ter dois objectivos completamente distinctos: o reconhecimento e a exploração, e o ataque e a defesa dos exercitos contra os apparelhos voadores. (1)

O reconhecimento e a exploração por um apparelho voador podem executar-se em quatro casos: 1.º Durante o periodo de mobilização e de transportes estrategicos, para a vigilancia das vias de comunicação e contra os apparelhos inimigos que intentem reconhecimentos ou destruição das vias ferreas. 2.º Durante as marchas de concentração e as marchas á vista do inimigo, cujos resultados são mais efficazes que os da cavallaria (2): dão a posição exacta do inimigo. 3.º Durante a batalha, para examinar os effeitos do tiro indirecto (3), posições do inimigo, e para a destruição dos pontos fortificados d'este. 4.º Após a batalha, para o vencedor, os apparelhos voadores impedirão a perda de contacto com o vencido, e este, graças aos aeroplanos e aos dirigiveis, difficultarão aquelle desejo de contacto. Por ultimo, todos aproveitarão empregando os aviões na busca dos feridos espalhados aqui e alli e só visiveis do alto. (4)

A Italia na Libya, os Estados Balcanicos na Turquia e a Hespanha em Marrocos, foram os campos de experiencias da aeronautica na guerra. Mas este poderoso elemento bellico não fôra empregado, até ha poucos dias, de um modo serio n'uma guerra entre povos de organização militar modelar. Por este motivo é que os aeroplanos, os dirigiveis e os hydroaviões sahem só agora para o campo da pratica, a receber a sancção dos entendidos na presente conflagração contra a Allemanha.

Ninguém põe em duvida a sua importancia na guerra moderna, e assim vemos nas importantes obras technicas militares do conhecidissimo general Von Bernhardt, o alto conceito que lhe merece e a decidida collaboração que deve ter nos exercitos modernos. O generalissimo Joffre do exercito francez, disse: «Dae-me dirigiveis, muitos dirigiveis, e na proxima guerra vos asseguro da victoria.» E em muitas outras occasiões expressou o alto conceito que lhe merece a *quarta arma*, o serviço aeronautico, como lh'o ouvimos repetir em varias palestras particulares.

Mas não basta que os apparelhos gosem de propriedades maravilhosas para a defesa e para o ataque; é necessario que a organização d'este conjuncto tão heterogeneo seja impecavel. Bons e valentes apparelhos de fabrico totalmente nacional, uma vasta e simples organização, a responsabilidade de poucos e uma direcção technica sem influencias perniciosas de favoritismo, eis as bases para se alcançar a supremacia no ar e a victoria.

J. M. de Guillen

Da «Industria e Invenciones», de Barcelona.

(1) Challeat: *Armées modernes et Flottes aériennes*, Paris, Berger-Lewault, 1911.

(2) Georges: «*L'aviation de cavalerie*» (*Revue aérienne*, 10 fevrier 1912).

(3) Lafon: «*La flotte aérienne et la conduction du tir*» (*Revue aérienne* 10 janvier 1912).

(4) Woodhouse: *O aeroplano e a sua applicação ao serviço da humanidade*, Flying, 1914.

(1) Graffigny: *Les ballons dirigeables*, pag. 76, Paris.

VIAGENS E TRANSPORTES

Feira das Mercês

Como nos annos anteriores a Companhia Portugueza estabelece nos dois ultimos domingos d'este mez, em que tem lugar a importante feira annual no lugar nas Mercês, cancelho de Cintra, um serviço especial dos comboios a preços reduzidos entre Lisboa e estações até Cacem e o apeadeiro das Mercês.

Como já por mais de uma vez temos referido, a feira das Mercês é de todas as que se realizam nas proximidades de Lisboa a mais typica, e a mais importante no que respeita a negocio de gados.

Se o tempo não estiver chuvoso é de esperar extraordinaria concorrência á tradicional *feira dos namorados*.

Despacho Central de Alba de Tormes

O serviço do Despacho Central de Alba de Tormes em correspondência com a estação do mesmo nome na linha do Oeste de Hespanha, acha-se actualmente regulado pelas disposições constantes d'um Aviso que a Companhia Portugueza acaba de publicar de accordo com a Companhia hespanhola, e que se resumem no seguinte:

Passageiros e bagagens. — Custo da passagem entre a estação e o despacho: pesetas 0,50 por passageiro, o qual tem direito ao transporte gratuito de pequenos volumes de mão. Os demais volumes pagam: até 30 kilos: pesetas 0,25; além de 30 kilos, 0,10 por fracção indivisível de 10 kilos excedentes a 30.

A venda dos bilhetes e o despacho de bagagens de ou para o Despacho Central são feitos directamente.

Mercadorias. — Taxas das tarifas applicaveis desde ou até Alba de Tormes, mais as seguintes sobretaxas pela camionagem: *Em g. v.* — *Metallico e valores* — até 45\$00 (256 pesetas.) — 0,25 pesetas. — Além de 45\$00 — 0,40 pesetas, por fracções indivisíveis de 180\$00 (1.000 pesetas). — *Recovagens e mercadorias.* — Até 30 kilos, 0,25 pesetas — Além de 30 kilos, por cada 10 kilos 0,06 pesetas. Mínimo de cobrança por expedição 0,50 pesetas.

Em p. v. — São diversas as sobretaxas de camionagem conforme a natureza das mercadorias, e vão de 1,70 (\$306) a 2,50 pesetas (\$405) por tonelada.

Para volumes de grandes pesos ou dimensões são estabelecidas sobretaxas que vão de 25 a 100 %.

Serviço directo de passageiros e mercadorias entre Portugal e França

Segundo os avisos das commissões militares dos caminhos de ferro francezes, a rede ferroviaria de França está actualmente dividida em quatro zonas, divergindo, conforme as conveniências resultantes da guerra, o serviço publico em cada zona.

Pelo que respeita ás relações de Portugal com França o serviço acha-se restringido ao seguinte:

Passageiros e bagagens. — Vendem-se bilhetes simples e de ida e volta das tarifas em vigor para as estações de Bayonna, Bordeus, S. Jean de Luz e Biarritz, e bilhetes simples para Paris. É permittido o transporte das bagagens uso dos passageiros.

Mercadorias em g. v. e em p. v. — Aceitam-se a despacho remessas de quaesquer mercadorias para as estações de Hendaya até Tours, exclusivè, até o maximo de 10 vagões por expedição.

Para as desde Tours, até Orleans exclusivè, aceitam-se remessas de quaesquer mercadorias até o maximo de 1 vagão d'um mesmo expedidor para um mesmo consignatario.

Para as estações de Orléans até Paris, ambas inclusivè não se accêita a despacho nenhum transporte commercial.

Todos os transportes são effectuados sem garantia nem responsabilidade de especie alguma para os caminhos de ferro.

Bilhetes para operarios e trabalhadores

Segundo aviso da Companhia Portugueza os bilhetes semanais e mensaes de assignatura de 3.^a classe do art. 4.^o da tarifa 14 de grande velocidade para operarios e trabalhadores, são actualmente válidos para os comboios do horario provisorio em vigor a seguir indicados:

Entre Lisboa P. e Villa Franca, N.^{os} 1405/303-1421/305-2015/2077-1402/404. — Entre Lisboa R. e Sacavem, N.^{os} 303-1407-1423-1427-1402-1408-1422-16-1430. — Entre Lisboa R. e Villa Franca, N.^{os} 303-1423-1431-1402-1408-16-1430. — Entre Lisboa R. e Azambuja, N.^{os} 303-121-8-16. — Entre Lisboa R. e Queluz, N.^{os} 1303-1325-1327-1302-1304-1324-1328-1342. — Entre Lisboa R. e Cintra, N.^{os} 1303-1325-1327-1302-1304-1324-1328-1342. — Entre Lisboa R. e Malveira, N.^{os} 201-205-208. — Entre Coimbra e Figueira, N.^{os} 502-17-504. — Entre Espinho e Campanhã, N.^{os} 1503-1505-1521-1523-1504-1526. — Entre Ovar e Campanhã, N.^{os} 1503-1505-1523-1504-1526. — Entre Aveiro e Campanhã, N.^{os} 1505-1523-1526-18. — Entre C. Sodré e Paço d'Arcos, N.^{os} 1063-1065-1067-1083-1085-1087-1064-1066-1081-1084. — Entre C. Sodré e Cascaes, N.^{os} 1063-1065-1083-1085-1087-1133-1064-1066-1084-1086.

Supressão do serviço de viagens circulatorias em Portugal e Hespanha com itinerarios fixos

A partir de hontem cessou a venda nas estações das linhas da Companhia Portugueza, bem como nas do Minho e Douro, o de bilhetes de viagens circulatorias em Portugal e Hespanha da serie C, 3.^o itinerario e da serie D, 1.^o e 2.^o itinerarios, que comprehendiam percursos d'aquellas linhas.

Esta medida foi motivada pelo facto de as companhias hespanholas terem resolvido annullar as combinações existentes para essas viagens.

Armazenagem gratuita de mercadorias nas estações do Minho e Douro

Segundo um aviso dos Caminhos de ferro do Minho e Douro recentemente publicado, a partir de hontem é concedida a armazenagem gratuita durante 8 dias á partida e até ao maximo de 40 toneladas por expedidor e quando haja espaço disponivel nas estações, ás remessas de madeira em bruto ou serrada, cortiça, e vinho em cascos ou em barris, transportados ao abrigo da tarifa especial interna n.^o 1 de pequena velocidade em vigor nas linhas do Minho e Douro.

A Administração d'aquelles caminhos de ferro declina toda e qualquer responsabilidade por faltas ou avarias que as remessas soffram durante aquelle prazo.

Cambios para applicação de taxas

O cambio annuciado pelas companhias de caminhos de ferro a ter em vista para a applicação das taxas dos transportes entre Portugal e França na 2.^a quinzena do mez corrente, é de 25 centavos cada peseta e cada franco.

Apeadeiro de Oliveirinha-Cabanas

O apeadeiro de Oliveirinha, situado na linha da Beira Alta, passou desde hontem a denominar-se Oliveirinha-Cabanas.

Viagens caseiras

III

A escolha de destino. — Como se vai a Miranda do Douro. — A antiga villa do Outeiro. — Uma horrenda borrasca. — Vimioso, o hotel e a villa.

Como as grandes potencias colonizadoras que, no seculo passado, reconheciam esgotado o mundo para o alargamento das suas conquistas, confessemos que, n'um paiz pequeno como o nosso, e tendo o percorrido já em todos os sentidos é difficil encontrar coisa nova de que fallar; terra não diremos desconhecida mas pouco frequentada, para que possa interessar a descripção d'uma visita.

Foi esse intuito de busca de sensações novas, para as descrever, que nos levou a arrostar com uma viagem, a mais incommoda que pôde fazer-se, em terras do continente portuguez, a ver se algo de novo temos a registar aqui, n'estas fugitivas notas.

Por onde circula a locomotiva, o auto ou o trem, tudo está visto e revisto e descripto.

Assim «imos buscando as terras afastadas» como disse o nosso epico; as infelizes povoações que ainda não mereceram aos governos, tão paternaes para as cidades, as villas e as aldeias, onde ha influentes politicos de valor, um caminho de ferro, uma simples estrada.

Vamos visitar essas populações enjeitadas que vivem isoladas do convívio nacional; onde o correio não traz á noite os jornaes que na capital se publicaram de manhã; tão longinquas que tres dias leva a correspondencia de Lisboa para chegar lá, e é mister esperar uma semana para se receber resposta d'uma carta, quando de Paris se recebe em cinco dias apenas!

Como viverão esses povos do extremo nordeste do paiz? é o que vamos ver; como se vai visitá-los nas suas remotas paragens á beira do Douro? é o que vamos praticamente experimentar.

Preparemo-nos para isso, quasi que como para uma longa expedição: indagações de meios de transporte, ajuste de carro com mudas, como na idade-media; os bolsos pesados com moeda de prata porque não será facil o troco de notas, onde certamente o commercio, á mingua de communicações, deve ser muito restricto.

Trata-se de ir de Bragança a Miranda do Douro, por Outeiro e Vimioso, vendo, em caminho, as pedreiras de Santo Adrião; fazendo todo o trajecto em trem, posto que muitos aconselhem que para além de Vimioso só ha caminho para ir a cavallo.

Mas outros asseguram que se pôde ir de trem, e de trem iremos com a tenacidade que fez Anna da Bretanha pronunciar a seu *qui qu'en grogne* que ficou proverbial e denomina ainda a exquisita torre de St. Malo, sobre o mar da Mancha.

Em Bragança se aluga o trem, na unica cocheira que os fornece e que é a da empresa que faz o serviço do correio.

Mas ha que cuidar de que trem e cavallos sejam substituidos por outros, no trajecto além de Vimioso, para que a parelha descanse duas noites e um dia depois de percorrer os 58 kilometros que ha de distancia até áquella villa, fortalecendo-se para igual percurso, ao regresso.

Assim, trem para ir n'um dia a Vimioso, 7 horas de marcha com 2 pelo menos de descanso a meio caminho, em Outeiro; outro trem, no dia seguinte, para levar a Miranda e voltar na manhã do dia seguinte; regresso no primeiro trem, n'esse mesmo dia (o 3.º) a Bragança, ajusta-se tudo por 15 escudos. Barattissimo.

Para a ida, a cavallo, do ponto mais proximo da estrada ás pedreiras e voltar, ou de Vimioso ás pedreiras e regresso ao encontro do trem, no sitio de Caçarelhos, 500 reis.

Mas quem insistir por ir de trem até as pedreiras pode consegui-lo, sujeitando-se aos baldões correlativos e apenas a uns 300 metros de caminho a pé.

No percurso entre Bragança e Vimioso, ha que contar com uma refeição, em transitio. O alquilador dos trens encarrega-se de a mandar preparar, n'uma miseravel vivenda da aldeia do Outeiro, a pouco mais de meio caminho, onde o gado tem duas horas de descanso; mas é preferivel levar farnel (não esquecendo a agua mineral, porque a de lá não é de confiança) e comê-lo lá.

Partindo-se pelas 9 horas da manhã, chega-se ao ponto de paragem, a 34 kilometros de distancia, pelas 12 e 30. Já se vê que fazendo-se, em trem, uma marcha media de dez kilometros á hora, a estrada é regular, mesmo muito boa na maior parte do percurso. É uma via bem lançada, serpenteando pelos differentes montes que tem que atravessar, em rampas pouco violentas e offerecendo, em muitos pontos, variados, extensos e interessantes panoramas. Durante o trajecto muitas vezes nos passou, no espirito, uma impressão de louvor ao engenheiro que a traçou e ao que hoje a conserva, vendo-se que o faz com escrupulo, porque, por todo o caminho, encontramos as bandeiras dos cantoneiros e estes trabalhando com afan. Ha alli disciplina e ordem que, infelizmente, nem por toda a parte se encontram.

Passadas as freguezias de Milhão e Rio-Frio, e atravessado o Sabor n'uma pictoresca e boa ponte, chegamos ao Outeiro que é hoje uma pobre aldeia mas que foi, em tempo, cabeça de concelho importante.

Teve tribunal e pelourinho, hoje arruinado e a que no sitio chamam força, e tem ainda uma egreja, S. Vicente, de vastas proporções, com um grande atrio e no interior bellos altares e ricos paramentos bordados a ouro e alfaias de valor.

No resto, a mais pobre apparencia de casas — puras cabanas; um unico edificio moderno, a escola, e nada mais que se diga em bom estado — e de gente, em que se desenha um caracter indolente.

Com effeito, os campos circumvizinhos não são tratados, conservando-se em matagaes para o gado; as mulheres, andam com os filhos ao collo, sem ideia de fazer cousa alguma, como se o pão lhes cahisse do céu; o rapazio brinca despreoccupado nas ruas, desmazellado e sujo, o que não admira porque mesmo o que vai ao collegio não deve alli receber o ensino do bom arranjo e do asseio, porque, na escola, professor e professora não vimos que se acutem em ensinar estas doutrinas.

Acabado o almoço e o descanso que nos permite apreciar estas curiosidades, segue-se caminho por Pinello, atravessando o rio das Maças, cujo valle foi, no verão passado, assolado por uma chuva de granizo, tão forte que derrubou casas, destruiu arvoredos e deixou em perigo de vida pessoas que não conseguiram refugiar-se a tempo.

Uma pedra de gelo, achada seis horas depois da tempestade, ainda pesava 300 grammas!

Pelas 6 da tarde entra-se em Vimioso, villa pequena e pobre, mas com um certo aspecto de asseio que impressiona bem.

Hotel... chamemos-lhe assim, o Moraes, é uma pobre casa com tecto em traves nuas e velhas, mas em que se encontram camas limpas, o que já é muito bom.

Comida, é como pôde ser, e áparte o pão que nos servem, que é de centeio, temos tido peor. A mesa é asseada e a casa toda sem maus cheiros; ha, portanto, o sufficiente para se viver. Não exigiamos que em Vimioso houvesse um hotel-palace.

Uma rua principal com casas de modesta mas razoavel apparencia, alguns estabelecimentos, entre elles uma pharmacia assás bem posta; algumas outras e um largo com fabricas de farinhas, de fogos d'artificio e de vellas de cera, uma pastelaria, etc.

Tem tambem uma grande egreja, de S. Vicente, quasi

uma cathedral, taes são as suas dimensões e imponencia, n'um largo vasto e bem arranjado.

E' portanto, uma povoação que não produz más impressões, e em que se póde ficar a noite, para, no dia seguinte, se retomar caminho por esses montes e valles que nos levam ao extremo do paiz, a essa terra primitiva que se chama Miranda do Douro.



Os caminhos de ferro em Portugal

XII

Rescindido o contracto Peto, era indispensavel e urgente encontrar modo de evitar uma larga interrupção nas obras do caminho de ferro que havia de ligar a capital com o Porto e com a fronteira, e para o qual, apesar de terem já decorrido seis annos desde a sua inauguração, estavam apenas construidos 68 kilometros.

N'esse sentido recebeu o governo varias propostas, umas por escripto e outras verbaes, mas nenhuma d'ellas dava serias garantias aos interesses do Estado, nem assegurava devidamente a realização das obras, e, além d'isso, a situação politica da Europa, em consequencia da guerra de Italia, não deixava alimentar esperanças de que qualquer empresa estrangeira se abalancasse a pretender essa concessão.

Em taes circumstancias, o governo, empenhado em prolongar a linha ferrea para além da Ponte de Asseca, submetteu ao conselho de obras publicas o projecto de um contracto de empreitada para ser posta em praça a construcção d'aquelle troço até Thomar, ou, pelo menos, até perto da Barquinha, onde já estava assente que seria a bifurcação para norte e para leste.

Reduzido a tão modestas proporções o empreendimento, era de esperar que não faltassem concorrentes; mas, ainda antes do conselho de obras publicas dar o seu parecer, recebeu o governo, de D. José de Salamanca, que no paiz visinho tinha construido varios caminhos de ferro, uma proposta para o prolongamento da linha só em direcção á fronteira.

Entabuladas negociações e alargada a proposta ás duas linhas de Lisboa a Hespanha e de Lisboa ao Porto, foi ajustado o contracto provisorio a 30 de julho de 1859.

N'esse mesmo dia foi aberto o concurso para a construcção e exploração dos caminhos de ferro do Norte e Leste, segundo as condições d'aquelle contracto, devendo a licitação versar sómente sobre o *quantum* da subvenção por kilometro, a qual seria a mesma em toda a extensão das duas linhas.

Não tendo apparecido nenhum concorrente, a não ser D. José de Salamanca, a elle foi feita a adjudicação, lavrando-se no dia 14 de setembro o contracto definitivo, que o governo apresentou ás côrtes na sessão de 17 de novembro.

Por esse contracto, D. José de Salamanca, ou a empresa a que elle trespassasse a concessão, ficava obrigado a continuar a linha ferrea da Ponte da Asseca até á fronteira, perto de Badajoz, a construir a linha do Norte, a partir da Ponte da Pedra ou proximidades e terminando na margem direita do Douro, na cidade do Porto, a prolongar em Lisboa o caminho de ferro desde Santa Apollonia até ao Caes dos Soldados, com todas as expropriações, obras, edificios para estações e officinas, e, bem assim, a fornecer, conservar e reparar todo o material fixo e circulante, para manter todas essas linhas em perfeito estado de exploração.

A directriz do caminho de ferro de Leste seria a escolhida pelo engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar e adoptada pelo engenheiro Watier, passando perto de Santarem e Ponte da Pedra, atravessando o Tejo junto de Con-

stancia, com as modificações que a empresa propothesse e o governo approvasse, sendo uma d'estas a passagem pelo sul de Santarem, na direcção em que já havia obras e estavam feitas expropriações.

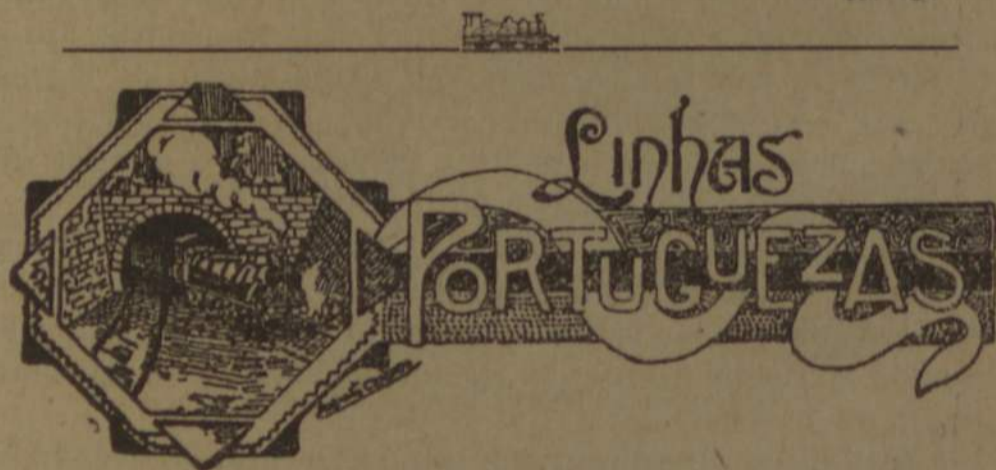
O caminho de ferro do Norte seguiria a directriz escolhida pelo engenheiro Watier, salvo a modificação proposta pela empresa e aceita pelo governo, principalmente na parte entre Thomar e Pombal, sendo em todo o caso, Coimbra ponto obrigado.

Os caminhos de ferro seriam construidos com uma só via e mais as vias de resguardo necessarias, mas as expropriações, aterros, desaterros e obras de arte teriam a largura para duas vias em toda a sua extensão, devendo a segunda ser assente logo que a receita bruta annual por kilometro chegasse a 4:800\$000 reis na linha de leste e a 5:832\$000 reis desde o Entroncamento até ao Porto.

As condições technicas prescriptas foram muito semelhantes ás que tinham sido fixadas para a parte da linha entre Lisboa e Santarem, salvo uma alteração importante, que consistiu em estabelecer para a largura da via não 1^m,44, mas 1^m,67, que era a das linhas hespanholas; estipulando-se que as obras necessarias para realizar esta modificação entre Lisboa e a Ponte de Asseca seriam feitas de modo que a exploração não fosse interrompida.

A' empresa foi concedida a exploração dos caminhos de ferro por espaço de 99 annos, a contar da data em em que o contracto fosse approvedo em côrtes; mas, passados 15 annos depois do prazo marcado para o acabamenáo de ambas as linhas, o governo teria a faculdade de resgatar toda a concessão. Para determinar o preço da remissão seria tomado o producto liquido dos ultimos sete annos, e, depois de abater d'essa somma o dos dois annos de menor rendimento, a media dos outros seria a annuidade que o governo ficaria pagando até findar o tempo da concessão, não podendo, comtudo, essa annuidade ser inferior ao producto liquido do ultimo d'aquelles sete annos.

A. O.



Companhia Portuguesa.—Consta que esta Companhia vae proceder á construcção da linha de Setil a Peniche, por Rio Maior.

— O conselho de ministros occupou-se ha dias da electrificação da linha de Cascaes.

— Está passando por grandes reparações a estação do Entroncamento.

Beira Alta.—Esta Companhia está procedendo a reparações em todas as suas estações, tendo sido já este anno reparadas as da Figueira da Foz, Cannas-Felgueira, Nellas, Mangualde, Fornos de Algodres, Cerdeira, Villar Formoso, etc.

Estremoz a Castello de Vide.—A Camara Municipal de Castello de Vide, por intermedio do governador civil de Portalegre, representou ao Governo para que sejam iniciados com brevidade os trabalhos de construcção da linha Estremoz-Portalegre-Castello de Vide.

Viação electrica em Braga.—E' inaugurada a viação electrica n'esta cidade no proximo dia 18.

Novos horarios.—Consta que vão ser consideravelmente alterados os horarios em vigor de todas as linhas portuguezas, a começar em 1 de novembro proximo.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 643)

Resultados da Exploração em 1913

Os resultados da exploração foram como segue (mappa n.º 5)
CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO—Saldo credor 3:600.935\$50,2

Deduzindo:

Despesas Extraordinarias:

Novas construcções e trabalhos complementares . . .	255.424\$11,1
Material circulante	572.638\$91,4
Mobilia, utensilios e ferramenta . . .	34.565\$28,4
	<u>862.628\$30,9</u>

Deduzindo:

Despesa com aquisição de material circulante a amortizar em exercicios futuros	300.000\$00
--	-------------

Despesa liquidada n'este exercicio	562.628\$30,9
Insufficiencia na exploração da linha d'Arganil (Coimbra a Louzã)	30.248\$41,2
Insufficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas . . .	25.728\$80,7
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes . . .	34.390\$75,7
Material circulante demolido	2.308\$59,4
Subvenção á «Caixa de Reformas e Pensões»	43.961\$65,2
Liquidação d'impostos em França, relativos a 1912	1.232\$97,8
Saldo devedor da conta «Differenças de Cambio»	5.924\$57,5

Juntando:

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1912, deducção feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2.º grau	7.664\$85,2
--	-------------

Somma — Escudos 2:902.176\$27

a aplicar conforme o § 1.º do Art. 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações de 1.º grau	1:582.999\$50,1
b) Amortização das obrigações de 1.º grau	200.341\$45
c) Deducção até á concorrência de 200 contos, em beneficio da «Reserva Especial» constituida pelo artigo 63.º (completa)	-3-
d) Amortização das obrigações de 2.º grau	129.692\$99,8

1:913.033\$94,9

Restam — Escudos 989.142\$32,1

Menos: Arredondamento para a nova moeda \$00,1

Para distribuição ao 2.º grau, captivo de impostos 989.142\$32

e) e f)

A's 339.166 obrigações de 3 % 2.º grau Frs. 9,50 Frs.	3.222.077, -
A's 60.010 obrigações de 4 % 2.º grau Frs. 12,66 2/3 Frs.	760.126,66
A's 29.483 obrigações de 4 1/2 % 2.º grau Frs. 14,25 Frs.	420.132,75
A's 87.542 obrigações de 3 % B. Baixa 1.º grau Frs. 2,- Frs.	175.084, -

Somma — Francos. 4:577.420,41

ao cambio de \$63,603827 por 3 francos, equivalente a Escudos 970.471\$52

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1914 18.670\$80

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria:

Obrigações d'esta Companhia, de 1.º grau	de 3 % 9.442	
	de 3 % «Beira Baixa» 44	10.210 titulos
	de 4 % 56	
	de 4 1/2 % 668	Por memoria

Especial:

Carteira — Titulos:

7.493 Accções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal	Existencia em 31 de Dezembro de 1913
1.120 Titulos de Fundador da nossa Companhia	
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena	
500 Accções do Banco Lusitano (uma cautela)	
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego	Por memoria

Immoveis:

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras Por memoria

Reserva metallica:

Existencia em 31 de Dezembro de 1912	£ 65.407- 2- 6 ao par	294.332\$06,3
Accrescido em 1913, de	» 1.259-10-10 ao par	5.667\$93,7
Existencia em 31 de Dezembro de 1913	£ 66.666-13- 4 ao par	300.000\$00

Parte liquida, conforme o n.º 2.º do artigo 63.º dos Estatutos.

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha d'Evora a Reguengos

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 23 de Outubro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metallico, com 18^m,0 entre as alvenarias, para a ponte sobre a ribeira do Xarrama, da secção de Evora a Reguengos da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 2.500\$00 e o deposito provisorio que pôde ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 21 do referido mez, é de 62\$55.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na séde da secção em Evora e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Construcção do ramal de Portimão a Lagos

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 3 de Novembro proximo, pelas 13 horas, se ha-de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metallico, vizez, com 20^m,50, entre eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira da Torre, no ramal de Portimão a Lagos.

A base de licitação é de 2.700\$00 e o deposito provisorio, que pôde ser effectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 2 do referido mez, é de 67\$50.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede n.º 63, ao Caldas, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Linha do Sado

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 12 de Novembro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder á arrematação da empreitada do fornecimento e montagem de um tramo metallico do taboleiro inferior, com 17^m,0, entre eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira de S. Martinho; e reforçamento e montagem de um tramo para o vão de 15^m,0, já existente em armazem; a collocar sobre a valla de S. Martinho, da 1.ª Secção de construcção de Setubal-Mar a Alcacer, na linha do Sado.

A base de licitação, é de 2.800\$00 e o deposito provisorio que pôde ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos

de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 11 do referido mez, é de 70\$00.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

Construcção da linha d'Evora a Reguengos

No dia 18 de Novembro proximo, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se hade proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de dois tramos metallicos *oow-string*, com 26^m.0 entre os eixos dos apoios, para a ponte sobre a ribeira do Degêbe, da secção de Evora a Reguengos da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 8.689\$00 e o deposito provisorio, que pode ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até 17 do referido mez, é de 217\$50.

O programma do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63 ao Caldas, na sede da secção em Evora e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, dos 10 ás 16 horas.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1914

70 obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau.

N.ºs	145	1.188	1.189	1.809	4.378	7.019
7.135	7.687	7.822	9.941 a	9.943	10.899 a	10.901
10.913	11.149	11.151 a	11.153	11.944	13.025	11.122 a
13.124	17.848	17.849	18.671	18.679	18.705 a	18.719
18.722	18.724 a	18.738	19.568	20.749	21.914	21.915
24.317	25.812	28.851	28.974	30.758	30.759	

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 41 e seguintes.

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

2 titulos de 5 obrigações: N.ºs 509 662.

18 titulos de 1 obrigação.

N.ºs	1.195	1.741	3.910	3.962 a	3.964	4.599
4.605	4.606	4.732	5.185	5.938	5.939	6.244
6.406	6.609	6.627	7.408			

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 37 e seguintes.

130 obrigações de 4% privilegiadas de 2.º grau.

N.ºs	478	479	1.409	6.065	7.036	7.037
8.006	11.966	13.538	14.250	16.269	16.941 a	1.6945
26.346 a	26.325	29.791 a	29.793	30.337 a	30.340	35.007
35.515	35.516	36.447 a	36.449	42.333 a	42.372	42.383 a
42.392	42.403 a	42.431	43.800	44.578	44.586	59.427
59.430	60.036 a	60.040	60.210	60.211		

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

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

4 titulos de 5 obrigações: N.ºs 138 468 1.392 1.393.

N.ºs	2.361	2.382	2.544	2.663	2.664	3.169
3.170	3.968	4.517	4.936	4.989	6.239	6.308
6.516	6.555	6.557	6.966	7.324 a	7.329	7.360
7.361	8.000	10.406	11.333	11.440	11.441	12.419
13.429	13.493	13.505	13.600			

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Outubro de 1914.

Conforme dissemos foi sustada a emissão de Bilhetes de The-souro até nova ordem e reduzida a taxa do juro dos que forem reformados, de 5 1/2% a 5%.

D'estas resoluções não resulta prejuizo para o publico, pois que, tendo as inscripções cotadas entre 39 e 40%, tem facilidade em collocar os seus capitales a um juro superior ao que lhe dá agora a divida fluctuante.

Tambem o Banco de Portugal elevará a taxa de juro dos seus emprestimos caucionados, bem como a do redescoto dos referidos bilhetes, o que tem por fim forçar o resgate d'elles pelo The-souro.

*

Começou a Junta Reguladora de Cambios a desempenhar a sua missão, constando-nos que tem procedido de molde a satisfazer todos os interessados, conseguindo em curto espaço de tempo fazer baixar o cambio s/ Londres a 40, com grande pesar de alguns especuladores que malevolamente procuravam levantar difficuldades ao Governo aggravando os cambios, ao mesmo tempo que faziam perfidas insinuações.

Teem as casas bancarias e cambistas feito regulares transacções em cambios, principalmente com a praça de Londres, notando-se tambem largo movimento no resgate de coupons da Divida Externa, cujo pagamento o Governo facilita com absoluto beneficio para os respectivos possuidores.

*

Em harmonia com o respectivo contracto a Companhia dos Tabacos tem a seu cargo o pagamento do coupon e titulos amortizados dos emprestimos de 4 1/2% de 1891 e 1896, deduzindo mensalmente da renda a pagar ao Estado uma somma igual ao duodecimo d'esse encargo, cujos pagamentos são feitos semestralmente em abril e outubro.

Em consequencia da moratoria decretada pelo Governo Francez, não pôde a Companhia satisfazer os seus compromissos, porquanto tendo as suas disponibilidades depositadas no Comptoir National d'Escompte antes da declaração da guerra, acha-se assim inhibida de sacar sobre ellas, do que resulta não poder satisfazer os seus compromissos.

Parece, porém, que o nosso Governo tem o criterio de exigir que a Companhia passe para o Estado o credito que esses denositos representam, fazendo a Junta do Credito Publico o seu pagamento ou a referida Companhia se responsabiliza pelo pagamento nas epochas normaes.

Comquanto o assumpto não esteja solucionado definitivamente parece que a Companhia consegue resolvê-lo, annunciando que proximamente effectuará o pagamento respectivo, tanto no Paiz como no Estrangeiro.

*

Bolsa — Reabriu, conforme dissemos, a nossa bolsa, havendo regular movimento em Fundos Publicos, que mostram bastante firmeza, tendo-se só effectuado operações a contado, e de cujo movimento voltamos hoje a publicar os respectivos cursos.

*

Como é sabido, desde o começo da guerra, está suspenso o pagamento de juros dos diversos emprestimos brasileiros.

O cambio s/ Londres tem-se aggravado, estando actualmente entre 12 e 10, o que demonstra uma situação pouco satisfactoria.

Agora porem, conforme lemos nos jornaes londrinos, a casa Rotschild, annuncia, para breve, o pagamento de coupons das diversas dividas, o que é uma boa noticia que damos aos numerosos possuidores d'estes titulos entre nós.

Registemos com prazer, que tendo o Brasil decretado moratoria, o nosso Banco Nacional Ultramarino não se utilizou d'essa regalia, pelo que respeita á sua agencia no Rio, satisfazendo todos os seus compromissos, permitindo o completo levantamento em conta corrente.

Foi o unico banco estrangeiro no Brasil que satisfaz o immediato pagamento de saldos em deposito.

*

Situação cambial. — O problema dos cambios é um dos que mais interessam a economia publica e as finanças, visto representar uma quota importante nas quantias que o paiz tem de pagar no estrangeiro, por termos necessidade de importar grande parte do que é necessario á existencia.

A nossa reserva de ouro deve estar por assim dizer, exausta, e sendo certo que os pagamentos externos teem de se fazer actualmente com o agio de 30%, representa, segundo diversas estatisticas que temos lido, que o agio do ouro custa ao nosso paiz,

quantia approximada a 4:000 contos, que a 5 % representa um capital de 80:000 contos.

Não pretendemos pôr o problema dos cambios em equação; julgamos contudo que é preciso resolvê-lo por uma forma que não cause perturbações á economia nacional.

*

O cambio fixado pela Junta hoje foi de: Londres 40 $\frac{1}{8}$ - 39 $\frac{7}{8}$; Paris 70 $\frac{5}{8}$ - 72,2 $\frac{1}{2}$; £ ouro 6\$05 - 6\$20.

O Rio Londres cota a 12 $\frac{1}{2}$ ou réis 19\$200 a libra.

Tem havido largo movimento de £ ouro apparecendo bastantes compradores.

A. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	40 $\frac{1}{8}$	39 $\frac{7}{8}$	46 $\frac{1}{4}$	46 $\frac{1}{8}$
" 90 d/v.....	41	—	46 $\frac{9}{16}$	—
Paris cheque.....	705	722	617	620
Berlim "	270	293	253	254
Amsterdam cheque	490	500	428	430
Madrid cheque	1150	1.200	990	1000

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	OUTUBRO														
	1	2	3	6	7	8	9	10	12	13	14	15			
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,95	39,95	40	40	40	—	40	40	40	40	40	40			
Divida interna 3 % coupon.....	39,95	—	39,9	39,90	—	—	39,90	—	—	39,60	39,60	39,60			
" " 4 % 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	—	21\$40	—	—	—	—	—			
" " 4 $\frac{1}{2}$ % 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$50	55\$80	—			
" " 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	49\$40	49\$30	—	—			
" " 3 % 1905 c/premios.....	9\$10	9\$05	—	9\$05	9\$05	9\$05	9\$05	—	—	—	—	—			
" " 5 $\frac{1}{2}$ % 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" " 5 % 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	—	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" " 4 $\frac{1}{2}$ 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" externa 3 % coupon 1.ª serie.....	67\$00	—	67\$20	67\$20	67\$20	67\$30	67\$40	67\$40	67\$40	67\$40	67\$50	67\$50			
" " 3 % 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	66\$00	66\$00	—	—	—	—	—			
" " 3 % 3.ª serie.....	69\$00	—	—	—	—	69\$00	69\$00	—	—	69\$20	—	69\$50			
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ações Banco de Portugal.....	164\$50	164\$50	164\$50	—	164\$00	—	—	164\$50	—	164\$50	—	—			
" " Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" " Nacional Ultramarino.....	108\$50	—	—	—	—	95\$00	95\$00	—	—	95\$00	—	143\$50			
" " Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	51\$50	—	51\$50	51\$70	51\$70	—			
" Companhia C. F. de Benguela.....	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Cam. F. Port. 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$00			
" Companhia Cam. F. Port. 3 % 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	15\$50	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	63\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia das Aguas de Lisboa...	75\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" prediaes 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$00	—			
" " 4 $\frac{1}{2}$ %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Londres: 3 % portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses 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.....	30 Setembro	1.073	4.939.001\$00	1.073	5.543.628\$00	— 404.627\$00	4.602\$98	4.980\$08	— 377\$40
	Vendas Novas...	» »	70	123.622\$00	70	107.758\$00	— 4.126\$00	1.480\$31	1.539\$40	— 59\$09
	Coimbra a Louzã	» »	29	23.601\$00	29	25.555\$00	— 1.954\$00	813\$82	881\$20	— 67\$38
Sul e Sueste.....	» »	681	1.515.977\$59	681	1.499.182\$90	+ 16.794\$69	2.226\$10	2.201\$44	+ 24\$66	
Minho e Douro	20 Agosto	471	1.213.147\$00	471	1.225.965\$61	— 12.818\$66	2.575\$68	2.602\$89	— 27\$21	
Beira Alta	26 »	253	345.902\$00	253	368.810\$16	— 22.908\$16	1.367\$20	1.457\$74	— 90\$54	
Companhia Nacional	9 Setembro	185	106.977\$28	185	126.471\$70	— 19.494\$42	578\$25	683\$63	— 105\$38	
Valle do Vouga.....	31 »	173	90.432\$13	97	46.529\$96	+ 43.902\$17	522\$73	479\$69	+ 43\$04	
Guimarães	30 Junho	56	65.472\$20	56	65.585\$15	— 112\$95	1.169\$14	1.171\$16	— 2\$02	
Porto á Pova e Famalicão	31 Agosto	64	108.248\$60	64	110.954\$57	+ 2.705\$97	1.691\$38	1.733\$66	+ 42\$28	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Setembro	3.681	105.875.527	3.681	109.905.595	— 4.030.068	28.762	29.857	— 1.095	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	» »	3.664	92.439.607	3.664	94.488.757	— 2.049.150	25.229	25.788	— 559	
Andaluzes.....	30 »	1.083	21.889.423	1.083	21.539.689	+ 349.734	20.211	19.888	+ 323	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	» »	777	7.609.256	777	7.744.308	— 135.052	9.793	9.966	— 173	
Lorca a Baza e Aguilas.....	3 Outubro	168	2.648.461	168	3.270.574	— 567.529	15.764	19.467	— 3.703	

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor portuguez **ZAIRE**. Sahirá a 22 de outubro.
Empresa Nacional de Navegação R. do Commercio, 85.



Africa Oriental

Vapor portuguez **BEIRA**. Sahirá a 1 de novembro.
Empresa Nacional de Navegação. Rua do Commercio, 85.



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

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



Maranhão, Parnahyba e Ceará

Vapor inglez **BENEDICT**. Sahirá a 29 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Marselha

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 29 de outubro.
Agentes Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira 4, 1.^o



Marselha

Vapor francez **BRITANNIA**. Sahirá a 1 de novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Natal, Lourenço Marques e Beira

Vapor inglez **WARRIOR**. Sahirá a 28 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Pará e Manaus

Vapor inglez **ANTONY**. Sahirá a 26 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Pernambuco, Maceló e Gabedello

Vapor inglez **STUDENT**. Sahirá a 28 de outubro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Rio de Janeiro, Rio da Prata e portos do Pacifico

Vapor inglez **ORIANA**. Sahirá a 21 de outubro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a C. do Sodré, 64, 4.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor hespanhol **LEON XIII**. Sahirá a 20 de outubro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **FRISIA**. Sahirá a 26 de outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a 20 de outubro.
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.^o



Vigo, Dover e Amsterdam

Vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 27 de outubro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor francez **AMIRAL MAGON**. Sahirá a 31 de outubro.
Agentes, Armindo Daniel de Mattos Limit.^a R. de S. Francisco, 7.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Lisboa-R
7 16	8 45	5 30	6 37
b 9 20	10	7 5	8 6
9 48	10 54	a 8 28	9 6
a 12 15	12 56	a 9 23	10 26
12 50	1 47	a 10 18	10 58
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	a 3 17	4 20
5 34	6 41	4 10	4 49
b 6 15	7 4	5 24	6 27
7 17	8 22	7 30	8 36
19	10 11	a 8 25	9 12
0 24	11 33	9 10	10 7
1	2 10	11 23	12 15

Mais os de Cintra.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 18	6 55	8 1
8 10	9 18	7 39	8 45
9 10	10 18	b 8 50	9 41
a 10 9	10 51	a 9 14	9 50
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 27	12 3	a 11 5	11 47
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 15	12 51
3 40	4 48	12 15	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 20	6 15	3 50	4 56
5 40	6 48	5 20	6 26
b 6 15	7 10	a 6 4	6 40
a 6 40	7 21	6 30	7 36
7	8 8	7 15	8 21
a 8 30	9 6	8 20	9 26
8 35	9 43	9 25	10 31
10 5	11 13	10 30	11 35
11 35	12 43	12 5	1 11
12 50	1 58	a 1	1 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	Lisboa-R
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 7
10 36	11 56	8 9	9 34
12 47	2 5	b 11 30	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	Lisboa-R
b 7 25	7 57	6 20	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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	Lisboa-P
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	Lisboa-P
6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Lisboa-R
a 8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 1	6 8	a 5 51	11 53
a 6 55	12 30	a 1 27	7 8
e 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	Lisboa R.
a 1	4 3	a 3 30	7 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	Lisboa-R.
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	Lisboa-R
5 5	7 20	10 5	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	Entronc.
3 22	9 44	2 35	8 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	Figueira
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		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	Coimbra
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	Figueira
7 40	8 14	3 35	4 36
		10 5	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Lisboa-R.
8 10	3 51	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	Lisboa-R
5 54	8 43	6 20	9 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	Porto
2 27	4 6	6 5	8 50
6 56	9 25	6 45	9 26

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	Porto
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 54	8 20	9 58
12 46	2 53	3 35	5 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	Porto
8 58	9 50	11 25	12 24
12 13	1 11	2 7	3 9
5 21	6 15	6 50	7 47
9 50	10 43		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	Lisboa-R.
9 10	6 55	7 42	de Mad.
a Mad.	9	8 10	5 26
a 4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad	8 1	a 9 28	i 2 21
8 5	7 50	5 53	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	Lisboa-R.
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40	6 24	5 26
			5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	Entronc.
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Lisboa-R.
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	5 26
9 35			5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	Setil
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	Figueira
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	Pampilh.
10 50	5	1 58	9 25
a 4 8	9 8	a 10 48	3 18
11 15	5 34	11	6 47

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	Pampilh.
5 30	2 7	4 32	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	Pampilh.
12 30	4 24	8 35	11 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	Lisboa
6 25	7	6	6 40
8 10	8 45	8	8 35
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 25	11
11 30	12 5	11 35	12 10
2 35	3 10	4 15	1 50
4 30	7 5	4 30	5 5
6 5	6 40	6 2	6 40
8	8 40	8 5	8 45
g 11 30	12 10	10 5	10 45
h 1	1 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	Lisboa
8 10	9 45	8 10	9 50
11 30	12 55	10 50	12 10
4 35	6 18	5 15	6 40
6 5	7 45	9	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	Lisboa
9 10	10 45	8 10	9 50
11 30	1	4 50	6 40
6 5	7 47	12	1 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	Lisboa
9 10	1 6	9 30	1 50
8	12 35	12	6 40

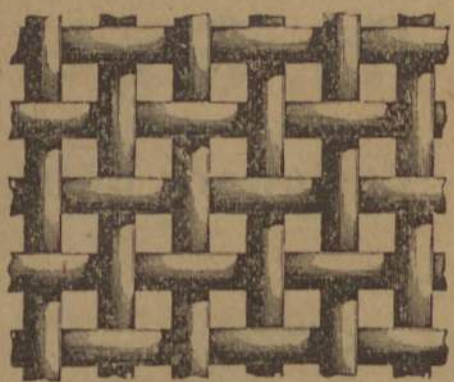
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	Gadanha
11 52	12 20	10 15	10 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	Lisboa
9 10	4 15	6 40	1 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	Lisboa
9 10	3 15	6 55	1 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Beja	Lisboa	Lisboa
9 10	1 42	8 50	1 50

Lisboa	Beja	Lisboa
9 10	1 42	8 50 1 50
Lisboa	Moura	Lisboa
9 10 :	4 30	6 10 1 50

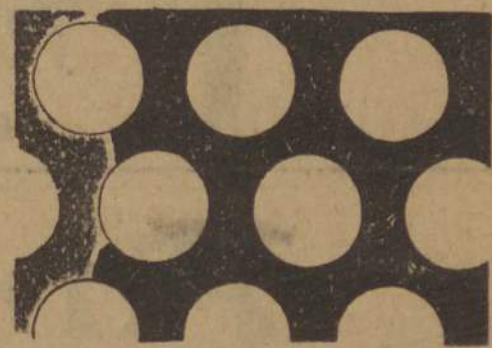


CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

RONDA 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.

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.

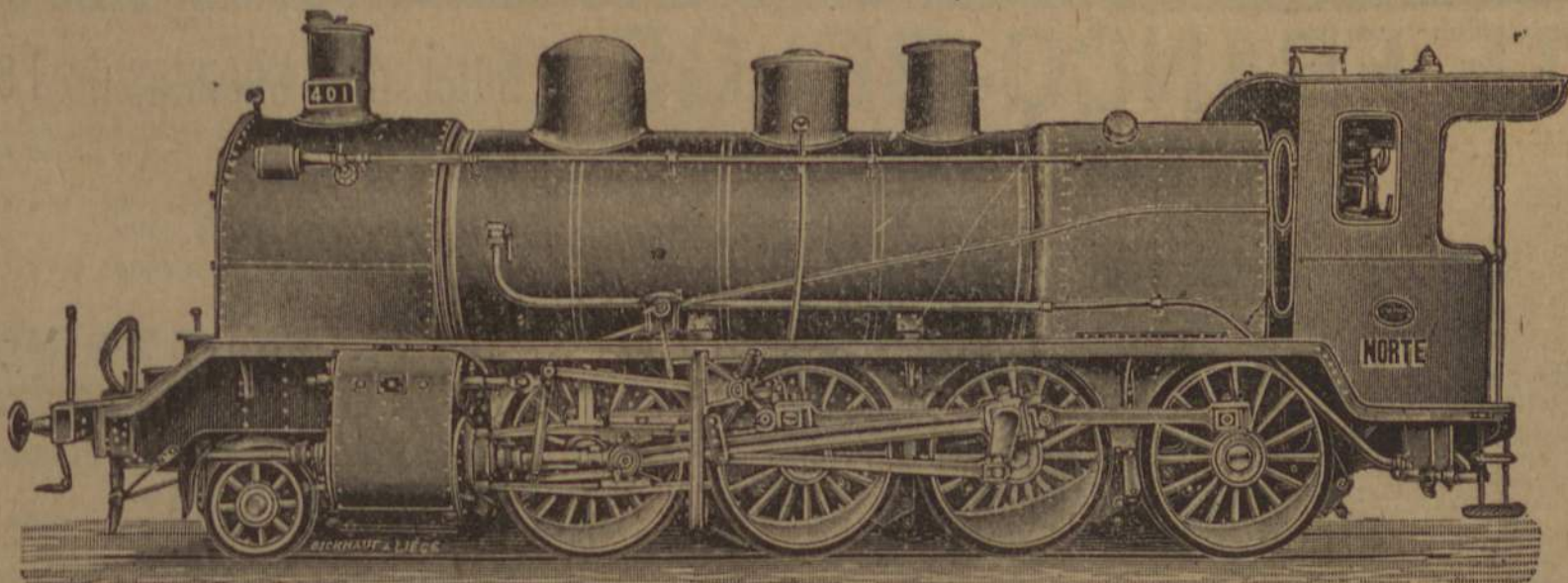
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

SOCIÉTÉ 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 quaesquer requisitos. Projectos completos para instalação e construção de linhas ferreas.

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

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

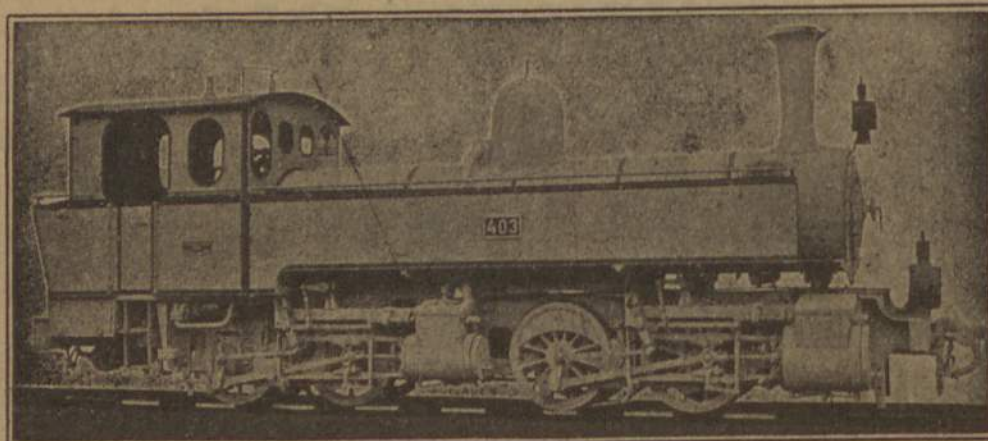
Para o Norte: F. Henrique von Hafe — Rua da Paz, 32 — Porto.

HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Alemanha) 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

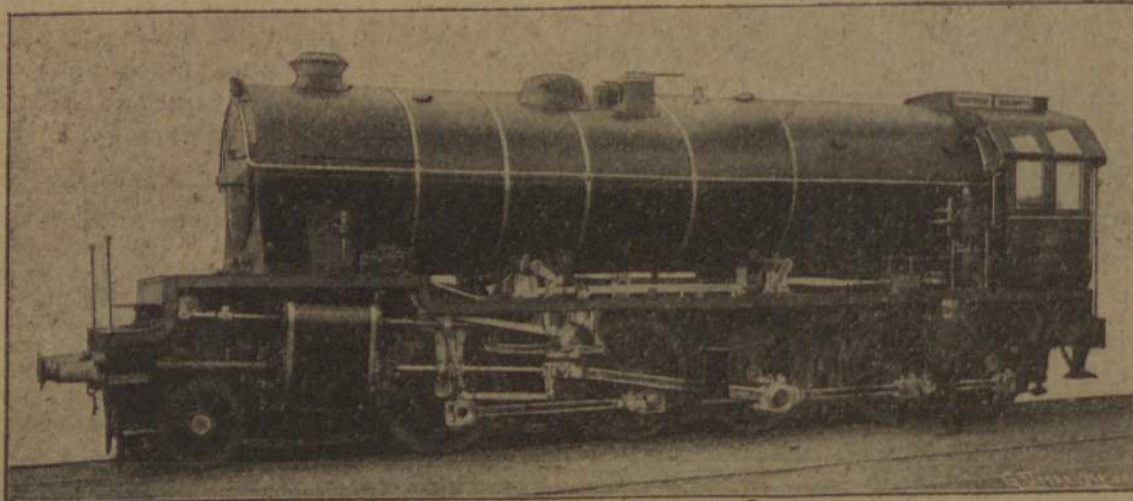
Prensas para porcas (Systema KETTELLER) trabalhando sem desperdícios

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

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 Gand, 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 Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

Viagens circulatorias em Portugal e Hespanha com itinerários fixos

Tendo as companhias hespanholas interessadas na tarifa especial de viagens circulatorias em Portugal e Hespanha, com itinerários fixos, resolvido anular esta tarifa, deixando de vender os respectivos bilhetes desde o dia 15 de Outubro próximo futuro, previne-se o público de que, a partir da mesma data, deixa de vigorar a tarifa especial de 1 de Novembro de 1891, que diz respeito a viagens circulatorias, cujos itinerários compreendem percursos nas linhas desta Administração.

Pôrto, 28 de Setembro de 1914.

O Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva

D. n.º 902
Exp. T. n.º 232



Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1

DE

PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 15 de Outubro de 1914, é concedida a armazenagem gratuita de 8 dias á partida até ao maximo de 40 toneladas por expedidor e quando haja espaço disponivel nas estações, ás remessas de madeira em bruto ou serrada, cortiça e vinho em cascos ou barris, transportados ao abrigo da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

Esta Administração declina toda e qualquer responsabilidade por faltas ou avarias que as remessas sofram durante aquele praso.

Porto, 12 de Setembro de 1914.

Pelo Engenheiro Director

Ernesto E. Alves de Sousa Junior

Engenheiro Sub-Director