

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 27.º ANNO

NUMERO 644

Centendo 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)

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO  
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
IMPRESSÃO  
Centro Typographic, L. d'Abegoaria, 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 Espanha com itinerarios fixos. — Aviso ao publico: additamento à 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 Públicas e Minas	310
A Camara e os automóveis	310
A aeronáutica na guerra	311
Viagens e transportes	312
Viagens caseiras — III	313
Os caminhos de ferro em Portugal — XII — por A. O	314
Linhos portuguesas. — Companhia Portuguesa — Beira Alta — Estremoz a Castelo de Vide — Viação eléctrica em Braga — Novos horários	314
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório (Continuação)	315
Arrematações	315
Parte financeira	
Carteira dos accionistas	316
Boletim commercial e financeiro	316
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras	317
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	317
Horário 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, usana do *direito novo*, que proclamara, se manifesta na mais colossal e sangrenta das guerras, e no barbáro retrocesso do direito das gentes, postergando os princípios de humanidade e de justiça, substituídos pelo imperio arrogante da força brutal; é n'este momento, em que o progresso económico se acha paralysado para largo período, que abriremos os ouvidos ás harmonias da música celestial sobre a viação aérea do paiz?»

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

Pois justamente porque a actividade económica 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 útil, deixarmos de jogar á cabra-cega e adoptarmos criterio se-

guro e orientação definida, que até hoje nos teem 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 condena (sabe Deus por quanto tempo) em fazer o nosso exame de consciencia, organizar o balanço das nossas iniciativas em matéria 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 possível, erros passados e cortá-los para o futuro. Nesse estudo tem lugar de destaque a questão das linhas secundarias que ha necessidade de construir. Quaes são? A que tipo e condições técnicas 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 subsídios mais valiosos de qu' nos podemos socorrer é a lição dos factos e da experiência alheia, pedida aos paizes mais adiantados. Pertence de direito o primeiro lugar á Belgica, a esse laborioso e intelligenté paiz, que conseguiu tomar a todos a deanteira no progresso económico e social e que hoje vemos esmagado pela barbarie tedesca.

A criação dos caminhos de ferro vicinaes na Belgica é um exemplo admirável 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 económico, 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 atingiria cerca de 5:600 kilometros, aos quais se deveria juntar mais de 3:000 de linhas vicinaes, encontraria em tão esclarecido espirito a mais invencível incredulidade.

Que admira, se Thiers, em França, mostrou no inicio da construção de caminhos de ferro igual ininteligencia do alcance da sua função económica?

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

um aumento 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 elles não serviam directamente. Era ainda preciso attender as relações suburbanas dos grandes centros.

A obra colossal emprehendida, que elevou a extensão da rede belga a 8.660 kilometros em 31 de dezembro de 1911, (ultimo anno que alcançam os dados estatisticos de que n'este momento disponho) merece ser bem conhecida pelas uteis lições que encerra.

Havia sido promulgada em 1875 a *lei sobre os tremvias* de 9 de julho, que regulamentava tainbem a concessão das linhas secundarias, mas sem resultado, por não oferecer aos capitais segurança de remuneração. Sob a vigencia d'essa lei apenas se construiu um pequeno troço de 10 kilometros e de 0<sup>m</sup>.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 conjunta do Estado, das provincias, das comunas, em vez de confiar apenas na iniciativa privada. No discurso inaugural, o illustre ministro das obras publicas, Mr. Sainctelette, frisou 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 rápidos; conservar ao tronco e aos ramos toda a sua seiva, derramando-a pelos ramos e pelas folhas.

Teve a commissão a boa fortuna de receber 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: comunas, provincias e Estado; unificar essa acção por meio de um organismo que aproveitasse o concurso das iniciativas individuaes e que pelo seu caracter 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 capitais, subordinasse a construcção a principios de unidade e de rigorosa economia, reservando os lucros da operação para as comunas, 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 caracter 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 locaes e politicas.

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

A Companhia emitiria obrigações de juro fixo garan-

tidas por aquellas entidades, álem 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 Comissão resultaram conclusões internas, que não será de todo inutil resumir.

1.<sup>o</sup> Nenhuma força social deve ser excluidas *a priori* da obra de desenvolvimento da vicinalidade ferrea;

2.<sup>o</sup> As concessões do Estado, das provincias e das comunas podem dar o resultado desejado;

3.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> Os caminhos de ferro vicinaes devem ser affluentes e não concorrentes das linhas principaes;

5.<sup>o</sup> Não tem razão de ser a uniformidade do tipo de via e de material nas linhas vicinaes, podendo ser umas de via normal e outras de via estreita, conforme as circunstancias;

6.<sup>o</sup> Não ha razão para fixar *a priori* uma portagem uniforme na exploração das linhas do mesmo tipo;

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

8.<sup>o</sup> Convém prever nas concessões a clausula do resgate;

9.<sup>o</sup> Ha medidas legislativas que tomar sobre a polícia 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-las 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 aprova as tarifas e pôde aumentá-las, que se oppõe á execução de medidas contrarias á lei ou aos interesses do Estado, regula a polícia das linhas e impõe a gratuidade 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 comunas, 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 líquidos da exploração excedem os encargos do capital-obrigações emitido pela Sociedade, o excesso constitue dividendo das acções depois de resforçadas as reservas estatutarias; no caso contrario, as entidades administrativas accionistas entram com o complemento necessário 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 comunas, para as quaes fica uma parte minima ( $\frac{1}{4}$  a

%), que geralmente dividem entre si proporcionalmente à população e à extensão da linha dentro da comunidade.

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

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

O director geral é de nomeação regia.

O presidente pôde suspender a execução das decisões do Conselho contrarias à 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 províncias.

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

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

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

A assembleia geral é formada por delegados das províncias e das comunas, um por cada corporação, tendo votos em numero proporcional ao das ações. Os accionistas particulares tem também lugar na assembleia.

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

A lei foi recebida com desconfiança pelos que receavam a criação de um monopólio 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 pesadelo

Em certa passagem do D. Quixote aparece uma criatura 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 espírito que chega a persuadir-se que de facto lhe sucedeu o que só fôra pesadelo.

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

Ha de então surgir uma suposta vaga de amor, uma onda de postigo lyrismo, precisamente como sucedeu 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 creatoras ás vezes pouco recomendaveis com que topavam nas casas de jogo que pullulavam, como cogumelos venenosos em manhã de outono, alli pelas cercanias do *Palais Royal*, de esse canto de Paris hoje quasi abandonado, mas que ao tempo equivalia á Avenida da Ópera nossa contemporanea.

Esse reforçar de idealismo não passará contudo des-

graçadamente de uma mascara, que não occultará as rui-  
nas, que não esconderá os estropoados, 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, indiferente aos gemidos dos moribundos, ao sangue que brotava das feridas aber-  
tas pelas balas, pelas espadas, pelas baionetas, pelos estilhaços dos obuzes, que levaram a este um braço, áquelle uma perna ou que fracturaram uma clavícula a um terceiro.

Mas para que volver sobre esta immensa tragedia que se continua nas ambulancias da Cruz Vermelha, onde tan-  
tos são os feridos que não ha medicos para accudir a to-  
dos, nem enfermeiros que de todos cuidem, montões de carne que soffre, que sangra, que geme e que morre tal-  
vez 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 es-  
pecialidade só de guerra fallam?

O *Scientific American* dedica um numero exclusiva-  
mente á guerra europeia, que já alastrá pela Ásia, que já  
tinge de sangue europeu derramado por europeus as ter-  
ras de África, que já peleja na Oceania, que troveja pela  
bocca dos canhões, no mar da China, no Oceano Índico e  
no Pacífico.

Mas tanto se impõem os machinismos de destruição que no ultimo numero que veiu até agora do lado de lá do Atlântico, 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 pesadelo.

Ao canto da mesa convida-nos a compulsa-la a *Rail-  
way 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 allemaes, 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 notícias, o primeiro  
artigo substancialmente technico 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 diccionario 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 pesadelo 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) tambem agora procura fugir aos hor-  
rores 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 perfectibili-  
dade 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 *Ilustração Portugueza*, em 1606.

das ás ambições de politicos, 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 constituidas.

Os socialistas internacionais ou attingiram o comando 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 quarteis 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 permittido anticipar-se.

Segundo o tractado de paz que os vencedores lhes imposerem, 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 corroídos pela ferrugem, dos veios de transmissão pendem negras, flaccidas, como painéis 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 appoiendo-se n'uma perna de pau arrima-se a nma 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 sofrimento para não o desanimarem ainda mais.

Mais álem 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 Atlântico, 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 chapéu a praça de que era ocupado 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 Hamlet, talvez que o cultivador atire para a

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

A esteva, o matto e as hervas damninhas irão recobrindo 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 amarelo avermelhadas trazendo á memoria o desespero dos que morreram á mingua de cuidados, longe dos que amavam e ouvindo uma lingua diversa d'aquelle que apprenderam dos labios de mãe, que ao longe chora.

A vida social retrahir-se-ha, porque ninguem ha de querer que olhos indiferentes devassem as dores intimas que alanceiam a cada um. Os theatros deixarão de ser frequentados, excepto quando representarem tragedias que ennegreçam 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 pregadores e se oícam objurgatorias como as que escutou Lisboa apôs 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 ahí uma modalidade religiosa cheia de temores de um Jehovah, sempre colérico, mandando que os paizes lhe sacrificem 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 denses 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 suscetivel de produzir utilmente, esse ter-se-ha desapprendido e, em logar de elle, virá a tyrannia dos que fallam na divisão das riquezas, enquanto não podem lançar mãos das que cubram 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 latrocínio, da desorganização do trabalho e da destruição da ordem, os povos do outro lado do Atlântico 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 desapparecer o inlabor da face dos seus estados. Pelo methodo e o labor bem ordenado, transformarão a Europa em tributaria dos aços de Pittsburg, das locomotivas de Philadelphia, dos gados de Idaho e dos que hão de ser criados nas planuras do Arizona, cujas 10.000 herdades hão de quadruplicar de valor, graças ás albufeiras que transformarão a secura do seu clima. Os cereais 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 repúblicas da América central trazer o que faltará a esta imensa fome, a esta atrofianta sede, a esta permanente incapacidade de trabalho útil. Já segura de não morrer à mingua, embora empobrecendo de cada vez mais, triplicará a Europa a possa das suas máquinas de voar. Sikorsky demonstrará que pode 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 num raio de dez kilómetros. Canet fará sair das oficinas do Creusot uns canhões que disparem matematicamente, por meio de um machinismo 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 máquinas de vapor que tocam os machinismos das fábricas de armas.

O ferro todo da Biscaia, da Alsacia e da Suecia não será suficiente 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 pesadelo, como a personagem do D. Quixote.

A dívida pública de todos os estados europeus crescerá de tal maneira que nem as reduções dos juros, nem as conversões, nem o aumento dos tributos poderão sustar a ruína.

Então começará a venda do patrimônio artístico que nos legaram as eras passadas.

A Turquia, para comprar um couraçado, venderá o templo拜占庭的 Santa Sofia, 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 ácido sulphurico.

Alguma Guatemalense sentimental e possuidora de minas de ouro em Yzabel ou de prata em Chiquimula, adquirirá o palácio da Malmaison e installar-se-há n'ele depois de o transportar a Barrios ou a Champerico.

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

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

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

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

Nessa longa preparação guerreira em que a Europa acabará de arruinar-se financeiramente, o último soldado hollandez abrirá os diques do seu paiz, conquistado ao mar num esforço de séculos e alli afogará o último exército que veiu dos altos cumes dos Karpathos ou dos Apeninos, dos Alpes ou dos Pyrenéos.

Os inventores norte-americanos terão privilegiado uns apparelhos que automaticamente registarão as peripecias das batalhas que se fizerem em linhas de combate de centenas de quilómetros.

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

Os *films* alli fixados constituirão o jornal que informa-

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

A Europa então alquebrada por esta derradeira chacina, despovoada, incendiada, cheia de ruínas, verá alli uma columnata por terra, além os tramos de uma ponte arrimados aos pilares, quaeas 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 Tranquillas represaram as águas de um rio, para possuiram 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 ruínas de embellezar qualquer *impluvium* ou claustro com a invocação de alguma beleza feminina, qual Arria Marcella de Theophilo Gautier, que resurge vinte séculos depois de asphyxiada, para dizer que ama o forasteiro que detidamente lhe contemplara, ao passar pelo museu de Nápoles, as formas esculturaes mumificadas pela lava do Vesuvio.

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

E' que ás ruínas 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, prosseguindo nas duas Américas a sua marcha para a perfectibilidade, sugirá d'estes paizes a oriente do Atlântico, como de covis de feras que se devoram umas ás outras, incapazes de uma boa acção, de um acto meritorio.

Esgotados e alquebrados apó o pesadelo, 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 lugar para o odio.

D'este modo, a Russia e a Alemanha, 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 pesadelo, extenderão os pulsos ás algemas e cultivarão as terras para os seus senhores de faces amarellas e olhos obliquos.

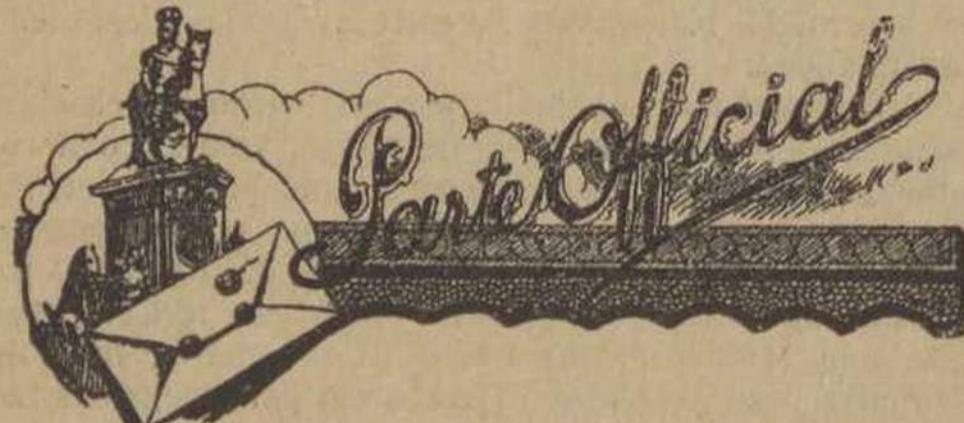
Estes, pasmados das selvajarias que se lhe depararem em cada paiz que forem conquistando, observando os restos dos edifícios derrubados, as fábricas abandonadas, os estaleiros destruidos, tudo patenteando os mares de odio em que se afogou a raça branca, assentarão arraiaes na Europa, crearão aqui novos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

O Reino-Unido, esse ficará todayia, mas num imenso isolamento, para testemunhar com os Celtas da Irlanda e do paiz de Galles, com os Saxões da Escócia e os Normandos da Gran-Bretanha, a civilização da Europa, que era incapaz de submitter-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 vinte séculos depois, mas bem mais atroz, bem mais selvagem, bem mais ruinosa e bem mais cheia de desgraças e de devastações.

Mello de Mattos.

*Fac-simile*



## 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 da 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 importancia 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 importancia 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.

*Fac-simile*

## A Camara e os automoveis

São muito respeitaveis, e não é lícito aconselhar que sejam desattendidos, os direitos dos que trabalham; mas quando estes, systematicamente, tenazmente, egoisticamente, se oppõem aos plenos direitos da collectividade, são estes que devem ser defendidos por todos que teem 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 vereações, pelo abandono a que votaram os interesses dos municipios; não devemos regatear, agora, o nosso aplauso á actual Comissão Executiva que tem dado já provas de querer ocupar-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 louvável intuito de melhorar o detestável pavimento das vias publicas—ordinario, feio, sujo e irregular como o não ha em cidades, mesmo em pequenas vilas, de outros paizes—quiz adoptar o sistema de betonilha ou outro que apresenta uma face lisa, 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 sistema de calcetamento em basalto, usado entre nós era o suprasummo do progresso, (não sabemos mesmo se chegaram a afirmar que era o mais distinto e asseado) e até que a sua arte era tão notável—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 citadiñas em estradas aldeãs.

Era a influencia da classe!

E ahi 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 accommodativo, 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 cumprir-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 lho regulamentar.

Não querem fardamento obrigatorio como lho 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 afferido 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 reunem nos intervallos dos talhões, impedindo por completo a passagem dos transeuntes que teem que fazê-la tomando, de um passeio para outro, pela farta 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 caracter 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 veículos de praça, em Londres e outras cidades inglezas e americanas, e como há dois anos 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 exigências, 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 pôde 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 veículos, como se pratica nas cidades estrangeiras.

E é simples: n'um cunhal, n'um candeeiro ou n'um poste, um lettreiro «*A passo*», e proximo um polícia 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 Príncipe, 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 sistema.

Outras pequenas correcções, todas tendentes a imprimir ao regulamento um carácter 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 respeitável 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 aplausos e pelos de toda a população da cidade, a Camara não pôde 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 pôde 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 repellir 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 atras 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 dirigíveis 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 dirigíveis, aeroplanos e hydro-aviões, pôde ter dois objectivos completamente distintos: o reconhecimento e a exploração, e o ataque e a defesa dos exercitos contra os apparelhos voadores. (²)

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 (³); dão a posição exacta do inimigo. 3.º Durante a batalha, para examinar os efeitos do tiro indirecto (⁴), 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 dirigíveis, 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. (⁵)

A Italia na Libia, 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 dirigíveis e os hydroaviões sahem só agora para o campo da pratica, a receber a sancção dos entendidos na presente conflagração contra a Allemanha.

Ninguem pôe em duvida a sua importancia na guerra moderna, e assim vemos nas importantes obras technicas militares do conhecidissimo general Von Bernhardi, o alto conceito que lhe merece e a decidida colaboração que deve ter nos exercitos modernos. O generalissimo Joffre do exercito frances, disse: «Dae-me dirigíveis, muitos dirigíveis, e na proxima guerra vos asseguro da victoria.» E em muitas outras occasões 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 necessário que a organização d'este conjunto tão heterogeneo seja impeccavel. 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 condução du tir*» (Revue aérienne 10 janvier 1912).

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

(⁵) 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 logar 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 correspondencia 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 acordo 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 applicáveis desde ou até Alba de Tormes, mais as seguintes sobretaxas pela camionagem: *Em g. v.* — *Metallico e valores* — até 45\$00 (250 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 comissões militares dos caminhos de ferro franceses, a rede ferroviaria de França está actualmente dividida em quatro zonas, divergindo, conforme as conveniencias 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 permitido o transporte das bagagens uso dos passageiros.

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

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

Para as estações de Orléans até Paris, ambas inclusive não se aceita a despacho nenhum transporte comercial.

Todos os transportes são efectuados 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 mensais 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.º 405/303-1421/305-2015/2077-1402/1404. — Entre Lisboa R. e Sacavem, N.º 303-1407-1423-1427-1402-1408-1422-16-1430. — Entre Lisboa R. e Villa Franca, N.º 303-1423-1434-1402-1408 16-1430. — Entre Lisboa R. e Azambuja, N.º 303-121-8-16. — Entre Lisboa R. e Queluz, N.º 1303-1325-1327-1302-1304-1324-1328-1342. — Entre Lisboa R. e Cintra, N.º 1303-1325-1327-1302-1301-1324-1328-1342. — Entre Lisboa R. e Malveira; N.º 201-205-208. — Entre Coimbra e Figueira, N.º 502-17-504. — Entre Espinho e Campanhã, N.º 1503-1505-1521-1523-1504-1526. — Entre Ovar e Campanhã, N.º 1503-1505-1523-1504-1526. — Entre Aveiro e Campanhã, N.º 1505-1523-1526-18. — Entre C. Sodré e Paço d'Arcos, N.º 1063-1065-1067-1083-1085-1087-1064-1066-1081-1084. — Entre C. Sodré e Cascaes, N.º 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 sofram durante aquelle prazo.

## Cambios para applicação de taxas

O cambio anunciado 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 horrível borrasça. — Vimioso, o hotel e a villa.

Como as grandes potencias colonizadoras que, no seculo passado, reconheciais esgotado o mundo para o alargamento das suas conquistas, confessemos que, n'um paiz pequeno como o nosso, e tendo o percorrido ja 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 uina viagem, a mais incommoda que pôde fazer-se, em terras do continente portuguez, a ver se algo de novo temos a registrar 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 paternas 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 à noite os jornaes que na capital se publicaram de manhã; tão longinhas 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 à 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 edade-media; os bolsos pesados com moeda de prata porque não será facil o troco de notas, onde certamente o commercio, à mingua de comunicações, 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 cavalo.

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 substituídos por outros, no trajecto álem de Vimioso, para que a parelha descanse duas noites e um dia depois de percorrer os 58 kilometros que ha de distancia até áquelle 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. Baratíssimo.

Para a ida, a cavalo, do ponto mais proximo da estrada ás pedreiras e voltar, ou de Vimioso ás pedreiras e regresso ao encontro do trem, no sitio de Cacarelhos, 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 transito. O alquilador dos trens encarrega-se de a mandar preparar, n'uma miserável vila 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 diferentes 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 bandeirolas dos cantoneiros e estes trabalhando com afan. Ha alli disciplina e ordem que, infelizmente, nem por toda a parte se encontra.

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

Teve tribunal e pôlo, hoje arruinado e a que no sitio chamam forca, 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 céo; o rapaz brinca despreocupado 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 acuitem 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 Maçãs, 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 á parte o pão que nos servem, que é de centeio, temos tido peior. A mesa é asseada e a casa toda sem maus cheiros; ha, portanto, o suficiente para se viver. Não exigiamos que em Vimioso houvesse um hotel-palace.

Uma rua principal com casas de modesta mas razoável 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 pôde 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 construídos 68 kilometros.

Nesse 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, álem d'isso, a situação politica da Europa, em consequencia da guerra de Italia, não deixava alimentar esperanças de que qualquer empresa estrangeira se abalançasse a pretender essa concessão.

Em taes circunstancias, o governo, empenhado em prolongar a linha ferrea para álem da Ponte de Asseca, submetteu ao conselho de obras publicas o projecto de um contracto de empreitada para ser posta em praça a construção 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 emprehendimento, 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 vizinho tinha construído varios caminhos de ferro, uma proposta para o prolongamento da linha só em direcção á fronteira.

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

Nesse mesmo dia foi aberto o concurso para a construção 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 aparecido 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 cōrtes 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 Apolonia 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-

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

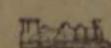
O caminho de ferro do Norte seguiria a directriz escolhida pelo engenheiro Watier, salvo a modificação proposta pela empresa e aceita pelo governo, principalmente na parte entre Thomar e Pombal, sendo em todo o caso, Coimbra ponto obrigado.

Os caminhos de ferro seriam construídos 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 prescritas 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<sup>m</sup>,44, mas 1<sup>m</sup>,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 que o contracto fosse aprovado em cōrtes; mas, passados 15 annos depois do prazo marcado para o acabaamento 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, contudo, essa annuidade ser inferior ao producto liquido do ultimo d'aquelles sete annos.

A. O.



**Companhia Portugueza.**—Consta que esta Companhia vai proceder á construção da linha de Setil a Peniche, por Rio Maior.

— O conselho de ministros ocupou-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 construção 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 Portugueses

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 construções e traballios complementares . . .	255.424\$11,4
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 exercícios futuros . . . . .	300.000\$00
--	-------------

Despesa liquidada n'este exercicio	562.628\$30,9
Insuficiencia na exploração da linha d'Arganil (Coimbra a Louzã)	30.248\$41,2
Insuficiencia 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 «Diferenças de Cambio» . . . .	5.924\$57,5
	<u>706.424\$08,4</u>

Juntando:

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1912, dedução feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2.º grau . . . .	7.664\$85,2
Somma — Escudos . . . .	<u>2:902.176\$27</u>

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» constituída pelo artigo 63.º (completa) . . . .	-
d) Amortização das obrigações de 2.º grau . . . .	129.692\$99,8

Restam — Escudos . . . .

Menos: Arredondamento para a nova moeda . . . .

Para distribuição ao 2.º grau, captivo de impostos . . . .

e) e f)

A's 339.166 obrigações de 3 % 2.º grau Frs. 9,50 Frs. . . .

A's 60.010 obrigações de 4 % 2.º grau Frs. 12,66  $\frac{2}{3}$  Frs. . . .

A's 29.483 obrigações de 4  $\frac{1}{2}$  % 2.º grau Frs. 14,25 Frs. . . .

A's 87.542 obrigações de 3 % B. Baixa 1.º grau Frs. 2,- Frs. . . .

Somma — Francos . . . .

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

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1914 . . . .

## Reservas (sua applicação)

### Extraordinaria:

Obrigações d'esta Companhia, de 3 % . . . .	9.442
de 3 % «Beira Baixa» . . . .	44
de 4 % . . . .	56
de 4 $\frac{1}{2}$ % . . . .	668

10.210 titulos

Por memoria

### Especial:

#### Carteira — Titulos:

7.493 Acções 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 Acções do Banco Lusitano (uma cautela) . . . .	

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)

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### Construção 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 18m,0 entre as alvenarias, para a ponte sobre a ribeira do Xarraia, 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 efectuado 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 Construção 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.

##### Construção 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, vize, com 20,50, entre eixos dos appoios, 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 efectuado 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 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.

##### 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 17m,0, entre eixos dos appoios, para a ponte sobre a ribeira de S. Martinho; e reforçamento e montagem de um tramo para o vão de 15m,0, já existente em armazém; a colocar sobre a valla de S. Martinho, da 1.ª Secção de construção 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 efectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos

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

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.

#### 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 metalicos *ow-string*, com 26m,0 entre os eixos dos appoios, para a ponte sobre a ribeira do Degébe, 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 mes, é de 217\$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, 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.



#### 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.º	145	1.488	4.489	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	11.451	a 11.153	11.944	13.025	11.422
13.124	17.848	17.849	18.673	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.º 509 662.

18 titulos de 1 obrigação.

N.º	1.193	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.º	478	479	4.409	6.065	7.036	7.037
8.006	11.966	13.538	14.250	16.269	16.941	a 16.945
26.316	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
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.º 138 468 1.392 1.393.

N.º	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	14.333	14.440	14.441	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 Tesouro 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 inscrições cotadas entre 39 e 40%, tem facilidade em collocar os seus capitais a um juro superior ao que lhe dá agora a dívida fluctuante.

Tambem o Banco de Portugal elevará a taxa de juro dos seus empréstimos caucionados, bem como a do redesconto dos referidos bilhetes, o que tem por fim forçar o resgate d'elles pelo Tesouro.

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 dificuldades ao Governo agravando os cambios, ao mesmo tempo que faziam perfidas insinuações.

Teem as casas bancárias e cambistas feito regulares transações em cambios, principalmente com a praça de Londres, notando-se tambem largo movimento no resgate de coupons da Dívida 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 empréstimos 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 Francês, não pôde a Companhia satisfazer os seus compromissos, por quanto tendo as suas disponibilidades depositadas no Comptoir National d'Escompte antes da declaração da guerra, acha-se assim inhibida de sacar sobre elles, 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 depositos representam, fazendo a Junta do Credito Publico o seu pagamento ou a referida Companhia se responsabiliza pelo pagamento nas epochas normaes.

Com quanto o assumpto não esteja solucionado definitivamente parece que a Companhia consegue resolvê-lo, anunciando que proximamente efectuará 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 efectuado 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 empréstimos brasileiros.

O cambio s/ Londres tem-se aggravado, estando actualmente entre 42 e 40, o que demonstra uma situação pouco satisfactoria.

Agora porém, conforme lemos nos jornaes londrinos, a casa Rothschild, annuncia, para breve, o pagamento de coupons das diversas dívidas, 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 regrala, 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 satisfez o imediato 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 necessário á existencia.

A nossa reserva de ouro deve estar por assim dizer, exausta, e sendo certo que os pagamentos externos tem de se fazer actualmente com o agio de 30%, representa, segundo diversas estatísticas 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 comtudo 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 1/8 - 39 7/8; Paris 70 5 - 72,2 1/2; £ ouro 6\$03 - 6\$20.

O Rio Londres cota a 12 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 1/8	39 7/8	46 1/4	46 1/8
" 90 d/v.....	41	—	46 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

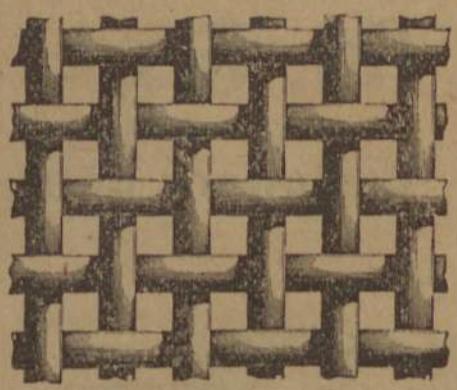
### Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e títulos	OUTUBRO														
	1	2	3	6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17	18
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3% assentamento	39,95	39,95	40	40	40	—	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Dívida interna 3% coupon.....	39,95	—	39,9	39,90	—	—	39,90	—	—	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60
" 4 % 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	—	21\$40	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2, 5 % 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 1/2, 6 % 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 % 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2, 1912, ouro .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3% coupon 1.ª serie .....	67\$60	—	67\$20	67\$20	67\$20	67\$30	67\$40	67\$40	67\$40	67\$40	67\$50	67\$50	67\$50	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 1/2, % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	164\$50	164\$50	164\$56	—	164\$00	—	—	164\$50	—	164\$50	—	—	—	—	—
" Comercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	95\$00	95\$00	—	—	95\$00	—	143\$50	—	—	—
" Nacional Ultramarino .....	108\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	—	—	—	—	—	51\$50	—	51\$50	51\$70	51\$70	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia G. F. de Benguela .....	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$00	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3 %, 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3 %, 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 %, 1.º grau .....	—	—	—	—	—	15\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 %, 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	63\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa .....	75\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$00	—	—	—
" prediaes 6 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2, % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1914		1913						



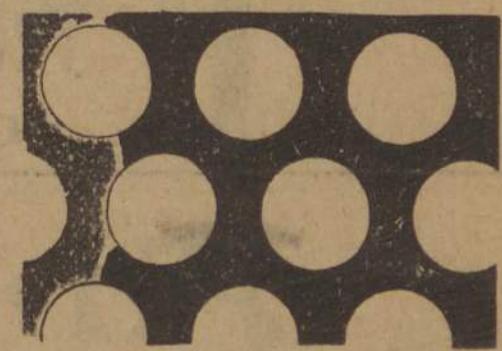


CASA FUNDADA EM 1854

**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.

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

**TINTURARIA  
DE  
P. J. A. CAMBOURNAC**  
ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A  
OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

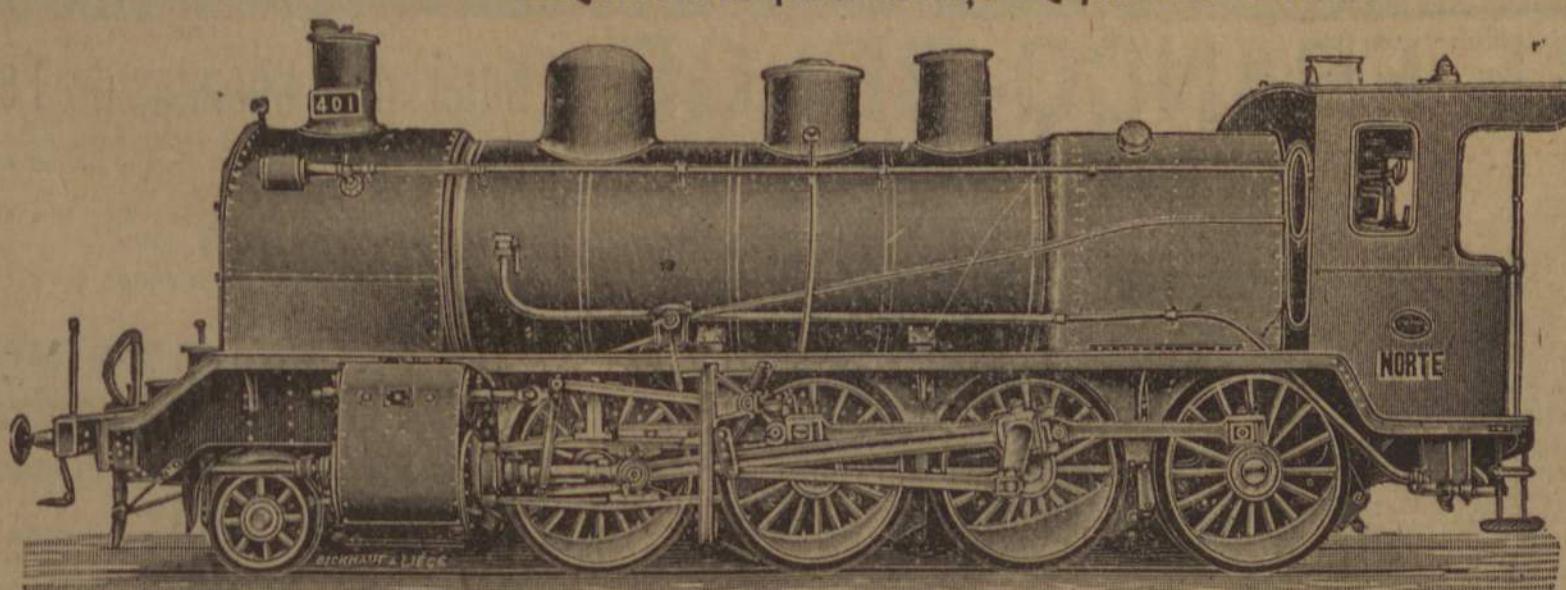
TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO  
COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

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

**SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT LÉONARD**

LIÈGE (Belgica)

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



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

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

**Felten & Guilleaume Carlswerk Act. Ges.**

**Cöln-Mülheim (Allemanha)**

Endereço telegraphico:  
Carlswerk Cöln

**Arame**

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

Representantes em Portugal:

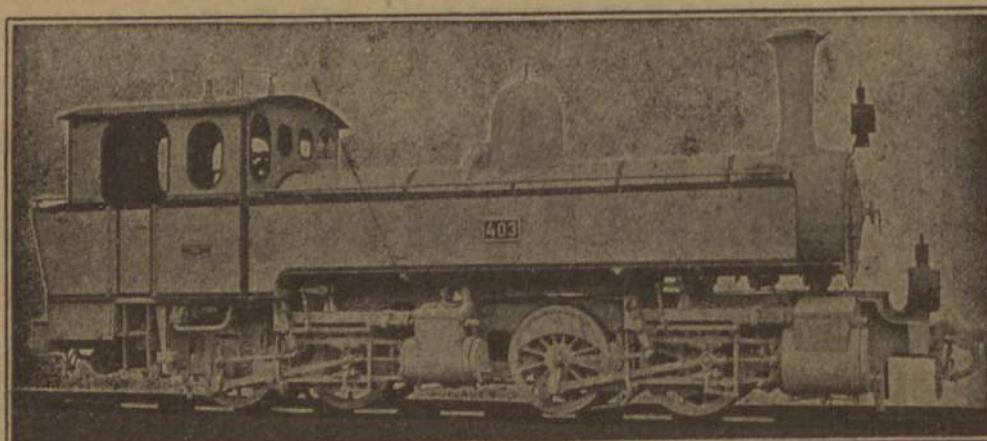
Para o Sul: (Comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) H. F. Cast — 160, Rua da Alfandega, 2.<sup>o</sup> — Lisboa  
Para o Norte: F. Henrique von Hafe — Rua da Paz, 32 — Porto.

**HENSCHEL & SOHN**

**CASSEL (Allemanha) Fábrica de LOCOMOTIVAS**

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

Mais de 12.500 locomotivas construídas



Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

Produção anual  
mais de 1.000 locomotivas

**LOCOMOTIVAS** para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro económicos e tremvias

**LOCOMOTIVAS** pequenas para usos industriais e empreiteiros

CALDEIRAS E TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTEIS PARA LOCOMOTIVAS

Prensa para porcas (Sistema KETTELLER) trabalhando sem desperdícios

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

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

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

**SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE** DE Matériel de Chemins de Fer

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

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:  
5, Rue La Boëtie — PARIS.

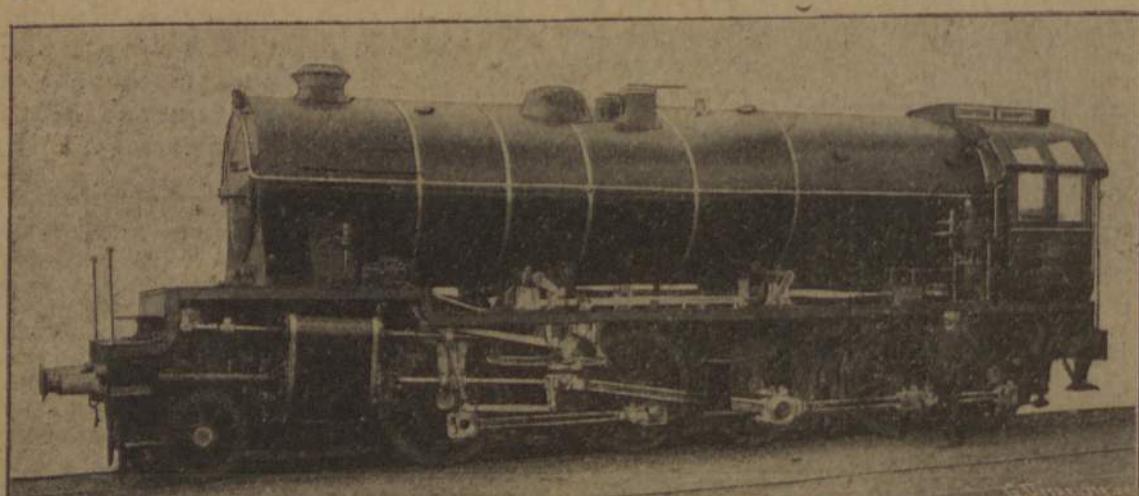
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways  
Locomotivas, tenders,  
carruagens, vagões para todas as vias

Representante Geral para Portugal:

João Maria Bravo — Lisboa





Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

# AVISO AO PÚBLICO

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 Á 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 prazo.

Porto, 12 de Setembro de 1914.

Pelo Engenheiro Director

Ernesto E. Alves de Sousa Junior

Engenheiro Sub-Director

D. n.º 901  
Exp. T. n.º 184