

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 668

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e Raul Esteves, 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 1915

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

SUMMARIO

O tráfego da linha de Guimarães, por J. Fernando de Sousa.....	305
A falta de carvão na Europa, por Raul Esteves.....	308
Parte oficial: Direcção Geral de Obras Públicas e Minas — Repartição dos Caminhos de Ferro. Portaria n.º 490. — Caminhos de Ferro do Estado. — Conselho de Administração. Decreto n.º 1.925.....	309
O primeiro submarino.....	310
A mais potente locomotiva actual.....	310
Escolas de repetição das brigadas de caminhos de ferro (ilustrado).....	311
Viagens e transportes.....	312
Viagens no país. — (ilustrado) — Pinhel, Figueira de Castelo Rodrigo e seus arredores. — Velhos maus costumes. — Camas duras e... outras coisas. — Duas aldeias interessantes. — Almeida. — As termas de Santo António. — Boas iniciativas.....	313
Um bombardeamento científico.....	314
Linhas Portuguezas — Companhia Portuguesa.....	315
Linhas estrangeiras — Espanha — França.....	315
Parte financeira: Carteira dos accionistas.....	316
Boletim commercial e financeiro.....	316
Gotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	317
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	317
Vagão-fábrica de luz eléctrica.....	318
Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses — Relatório (Continuação).....	318
Horário dos comboios.....	320

ESTAÇÕES	PASSAGEIROS				G. V.			P. V.		
	entre estações	kilometrícios	ascend.	descend.	Total	Ton. as kilom.	ascendente	descend.	Total	Ton. as kilom.
Trofa	159.971	479.922	1.900	1.070	2.970	8.910	34.857	12.474	47.331	141.993
Lousado	164.050	820.250	1.868	1.071	2.970	14.850	34.866	12.298	47.164	235.820
St. Thyrso	143.591	717.955	1.767	867	2.634	13.170	31.817	9.850	41.667	208.335
Canicos	135.157	405.471	1.710	830	2.540	7.620	28.234	8.593	36.827	110.481
Negrilhos	120.438	602.190	1.623	574	2.197	10.985	21.257	7.228	28.485	142.425
Lordello	118.747	593.73	1.588	559	2.147	10.73	20.884	6.675	27.519	137.595
Vizella	139.227	1.113.816	1.371	485	1.856	14.848	19.293	5.699	24.992	199.936
Guimarães										
Somma...		4.733.339				81.118				1.476.585

ESTAÇÕES	PASSAGEIROS				G. V.			P. V.		
	entre estações	kilometrícios	ascend.	descend.	Total	Ton. as kilom.	ascendente	descend.	Total	Ton. as kilom.
Trofa	175.112	525.336	2.141	1.182	3.323	9.969	40.745	24.905	65.650	196.950
Lousado	180.048	900.240	2.139	1.183	3.322	16.610	40.761	23.305	64.066	320.330
St. Thyrso	154.846	774.230	2.013	985	2.998	14.990	37.656	17.752	55.408	277.040
Canicos	145.521	436.563	1.956	942	2.898	8.694	32.236	15.220	47.456	142.368
Negrilhos	130.498	632.400	1.854	623	2.477	12.385	23.496	13.011	36.511	182.555
Lordello	129.947	649.73	1.812	608	2.420	12.100	23.061	10.074	33.135	163.675
Vizella	154.664	1.237.312	1.569	535	2.104	16.832	21.482	8.471	29.953	239.624
Guimarães	49.262	443.358	433	78	511	4.599	8.719	4.650	13.369	120.321
Paço	47.142	255.71	428	74	1.02	2.510	8.653	3.554	12.187	60.935
Fareja	49.074	392.592	424	73	497	3.970	8.642	3.174	11.816	94.528
Fafe										
Somma...		6.247.566				102.665				1.800.326

ESTAÇÕES	PASSAGEIROS				G. V.			P. V.		
	entre estações	kilometrícios	ascend.	descend.	Total	Ton. as kilom.	ascendente	descend.	Total	Ton. as kilom.
Trofa	199.454	598.362	2.332	1.566	3.898	11.694	46.048	17.678	63.726	191.178
Lousado	204.150	1.020.750	2.322	1.566	3.888	19.440	45.812	17.699	63.511	317.555
St. Thyrso	189.502	947.510	2.189	1.408	3.597	17.98	40.685	16.068	56.693	283.465
Canicos	174.557	5.3.671	2.105	1.372	3.477	10.43	35.824	14.488	0.312	150.936
Negrilhos	153.864	769.320	2.021	927	2.948	14.740	28.685	13.149	41.834	209.170
Lordello	151.412	7.7.060	1.975	903	2.878	14.39	27.788	12.247	40.035	200.175
Vizella	181.403	1.451.224	1.730	834	2.564	20.51	25.812	10.856	36.667	293.336
Guimarães	56.337	1.07.033	573	237	810	7.290	10.460	6.520	16.980	152.820
Paço	55.284	276.420	561	234	695	3.97	10.317	4.765	15.082	75.410
Fareja	59.807	478.450	556	231	787	6.290	10.308	3.536	13.844	110.752
Somma...		7.329.806				126753				1.984.797

Unidades provenientes do troço de Fafe ou a elle destinadas

ESTAÇÕES	PASSAGEIROS				G. V.			P. V.		
	entre estações	kilometrícios	ascend.	descend.	Total	Ton. as kilom.	ascendente	descend.	Total	Ton. as kilom.
Trofa	15.919	47.757	412	71	483	1.449	8.581	4.434	13.015	30.045
Lousado	15.994	79.97	412							

Tarifas e percursos medios

	1906			1908			1913		
	Passageiros	G. V.	P. V.	Passageiros	G. V.	P. V.	Passageiros	G. V.	P. V.
Tarifas medias.	10,78	112,9	28,1	10,71	108,0	26,8	10,17	109,7	26,4
Percursos.....	16,9	22,4	24,4	18,2	25,3	26,7	17,7	26,3	28,0

Com o numero de unidades kilometricas entre estações e com a tarifa media chega-se ao rendimento por troços, bastando calculá-lo para os annos de 1906 e 1913. Em todo o caso indicarei tambem o de 1908.

TROÇOS	1906												
	PASSAGEIROS		G. V.		P. V.		Somma dos rendimentos	Rendimento kilometr.	Kilometricos	Rendimento	Ton.ºs	Ton.ºs	Ton.ºs
	Kilometricos	Rendimento	kilom.	Rendimento	kilom.	Rendimento							
Lousado-St. Thyrso	1.300:177	14:0425	23:760	2:6824	377:813	10:6164	27:3404	3:4175					
St. Thyrso-Vizella	2.319:355	25:0498	425:10	4:7997	598:836	10:8074	463:6554	3:5816					
Vizella-Guimarães	1.113:816	12:0298	14:848	1:9764	199:936	5:6184	19:3234	2:4158					

TROÇOS	1913													
	PASSAGEIROS		G. V.		P. V.		Somma dos rendimentos	Rendimento kilometr.	Kilometricos	Rendimento	Ton.ºs	Ton.ºs	Ton.ºs	
	Kilometricos	Rendimento	kilom.	Rendimento	kilom.	Rendimento								
Lousado-St. Thyrso	1.619:112	16:4667	31:134	3:4158	508:733	13:4304	33:3114	4:1685						
St. Thyrso-Vizella	2.997:561	30:4854	57:546	6:3138	843:746	22:2748	9:0724	3:2828						
Vizella-Guimarães	1.451:274	14:7:97	20:512	2:2504	293:336	7:7448	24:7533	3:0948						
Guimarães-Fafe...	1.261:909	12:8334	17:561	2:9264	338:982	8:9494	23:7084	1:0785						

TROÇOS	1908													
	PASSAGEIROS		G. V.		P. V.		Somma dos rendimentos	Rendimento kilometr.	Kilometricos	Rendimento	Ton.ºs	Ton.ºs	Ton.ºs	
	Kilometricos	Rendimento	kilom.	Rendimento	kilom.	Rendimento								
Lousado-St. Thyrso	1.425:576	15:2684	26:579	2:8715	117:280	13:8634	32:0024	4:0008						
St. Thyrso-Vizella	2.543:018	20:9148	48:169	5:2034	767:638	20:7314	52:6904	2:9278						
Vizella-Guimarães	1.237:312	12:2514	16:832	1:8184	239:624	6:4214	21:9064	2:0868						
Puimaraes-Fafe...	1.071:660	11:4774	11:085	1:1974	27:5784	7:3914	19:9654	9:74						

Nos mappas antecedentes se encontram todos os elementos para a analyse das receitas. Para mais facil apreciação da influencia do novo troço, Guimarães a Fafe, no antigo, Trofa a Guimarães, calcularei em reis o tributo do primeiro ao segundo.

Rendimento entre Trofa e Guimarães determinado pelo novo troço:

DESIGNAÇÃO	1908			1913		
	Unidades kilometricas	Rendimento		Unidades kilometricas	Rendimento	
		Passageiros	G. V.	P. V.	Passageiros	G. V.
Passageiros.....	586:590	6:2825		707:977	7:2008	
G. V.....	16:532	1:7858		26:376	2:8948	
P. V.....	444:128	11:9038		538:115	15:0648	
Total.....		19:9708			25:1588	

O mappa seguinte põe em relevo a relação entre o rendimento proprio do troço e o tributo recebido, distinguindo o rendimento global e o kilometrico.

DESIGNAÇÃO	1906			1908			1913		
	Global	Kilom.		Global	Kilom.		Global	Kilom.	
		Passageiros	G. V.		Passageiros	G. V.		Passageiros	G. V.
Trofa	93:4988	2:7508		86:2514	2:5378		92:9068	2:7068	
Guimarães				19:9708	5874		25:1588	7408	
Rendimento proprio.....									
Rendimento devido ao novo troço.....									
Rendimento total.....	93:4988	2:7508		106:2248	3:1248		117:1648	3:4468	
Guimarães a Fafe—Rend. proprio									

Vê-se que a abertura em 1907 do novo troço de Guimarães a Fafe determinou uma depressão da receita propia do troço antigo, como era natural, pois a região de Fafe utilizava já a estação de Guimarães para as suas relações, embora a abertura do novo troço as fizesse desenrolver, o que compensou sobremaneira a depressão.

	1908	1913
Diminuição da receita propria	7:2448	1:4928
Tributo recebido do novo troço	19:9708	25:1588
Augmento.....	12:7260	23:6668

2.º — A linha pode ser dividida em tres troços de desigual valor: *Trofa-Santo Thyrso*, com o rendimento de perto de 4:200\$000 por kilometro, *Santo Thyrso-Guimarães*, com o de 3:220\$000, *Guimarães-Fafe*, com o de 1:080\$000. Englobando n'um só os dois primeiros que mais se assemelham, teremos *Trofa-Guimarães* com o rendimento kilometrico de 3:445\$000 e *Guimarães-Fafe* com 1:080\$000.

3.º — A par do trasego interno, relativamente importante de passageiros, nota-se que o de G. V. e P. V. é quasi todo com a linha do Minho e com o Porto, o que explica a grande diferença de percurso do passageiro e da mercadoria.

4.º — Ha um grande desequilibrio entre o movimento ascendente e o descendente de mercadorias, tanto de G. V., como em P. V.

E' sobretudo na P. V. que essa diferença se nota. Sendo exactamente no sentido descendente que a tracção é mais facil, conviria atrair a mercadoria descendente por meio de tarifas, especialmente a da zona Guimarães-Fafe, que tem o maior percurso. Os vinhos da região de Basto poderiam talvez affluir em maior quantidade a Fafe. Importa ainda, para cabal conhecimento do Trasego, reunir n'um quadro synoptico o movimento annual de mercadorias devidamente classificadas e abrangendo os dois quinquennios, que precederam e seguiram a abertura do troço de Fafe.

Principaes mercadorias em P. V. em toneladas

	1901	1906	1908	1913
Tonelagem total.....	42:909	49:037	69:183	70:993
Algodão em rama.....	2:576	2:333	3:852	5:228
Adubos.....	177	226	297	407
Azeite.....	1:257	1:180	897	897
Cal.....	801	993	1:207	1:121
Carvão.....	8:745	15:253	16:382	15:608
Cereaes.....	1:106	305	1:381	4:891
Couros.....	1:332	811	812	856
Farinhas.....	3:010	2:552	3:166	2:788
Madeiras.....	4:384	2:306	15:282	9:017
Metaes em obra, etc.....	1:802	2:657	1:868	2:459
Drogas.....	1:122	1:082	971	1:588
Sal.....	1:660	1:900	2:224	1:927
Toros.....	1:088	1:049	1:418	1:130
Tecidos.....	1:538	2:512	2:508	3:094
Telha e outros materiaes.....	1:448	1:735	3:131	3:597
Vinho.....	5:454	6:799	6:318	6:751

Avultam, entre as mercadorias ascendentes, o carvão, o algodão, as farinhas, o sal, as drogas, os toros, os materiaes de construcção, e entre os descendentes as madeiras, os tecidos, os vinhos.

Se a industria de fiação e tecelagem soffrer a decadencia de que está ameaçada pela perda dos mercados coloniaes, o trasego de mercadorias e ainda de passageiros da linha de Guimarães pôde soffrer importante diminuição.

Apesar dos esforços empenhados para debellar a concorrencia do carro de bois, ainda hoje fogem ao caminho de ferro transportes importantes, mercê da facultade que tem o carro de agrupar pequenas remessas e levá-las directamente da casa do expedidor à do consignatario. A accão de estações centraes nas principaes povoações e de serviços mixtos, incluindo o transporte por estrada, poderia talvez dar resultados vantajosos.

Tarifas. — A tarifa geral, refundida em 1907, contem, para passageiros, as duas classes, com as taxas de 19 e 12 reis, incluindo o imposto de transito.

Ha quem suponha util o estabelecimento de 3 classes. Seria erro grave, contrario à tendencia geralmente seguida hoje e que se traduziria por perda de receita e aggra-

vamento do custo da exploração. Não se elevaria o preço da 1.ª classe, e os passageiros de 2.ª que hoje pagam o mesmo que os da 1.ª, usufruiriam a reducção de preço sem vantagem para a Companhia.

Mais valerá introduzir na tarifa a disposição liberal de ser o bilhete valido para qualquer comboio dentro do dia da venda, com a facultade de paragem em qualquer estação intermedia, como é uso corrente na Suissa, e como já preceituam desde 1903 as tarifas dos Caminhos de ferro do Estado.

A tarifa da recovagem, 100 reis por tonelada e kilometro, é igual à da via larga.

As 4 classes da P. V. teem as taxas de 35, 30, 25 e 20, um pouco mais altas que as de via larga, sendo porém hoje insignificante a diferença.

A'lem da tarifa geral e de despesas accessorias, ha 9 tarifas especiaes de G. V., a saber:

- N.º 1 — Bilhetes de ida e volta.
- » 2 — Bilhetes simples para certas relações especiaes.
- » 3 — Aluguer de salão.
- » 4 — Bilhetes de gare.
- » 5 — Telegrammas.
- » 6 — Volumes de menos de 10 kilos.
- » 7 — Reembolsos.
- » 8 — Peixe e Mariscos.
- » 9 — Bilhetes de assignatura.

Todas estas tarifas obedecem, nos preços e nas condições, às normas geralmente seguidas, não suscitando qualquer observação. São tarifas puramente internas.

Para o trasego combinado em G. V., existem as seguintes tarifas:

P. N.º 1 — Diversas mercadorias de ou para as estações de Porto, Porto-A, Campanhã e Braga.

P. N.º 2 — Bilhetes de ida e volta de ou para as principaes estações do Minho e Douro.

P. N.º 3 — Peixe e mariscos das estações da linha do Minho e de certas estações da da Povoa.

P. N.º 4 — Reembolsos, combinada com todas as linhas portuguezas.

A tarifa P. N.º 1 completa utilmente a tarifa interna N.º 8, estabelecendo para as relações com o Porto e Braga preços reduzidos da recovagem.

Quanto á pequena velocidade, ha as seguintes tarifas especiaes internas:

N.º 1 — Mercadorias diversas, em 6 series com preços de 30 reis a 11 reis, comprehendendo as principaes mercadorias e com minimos d'expedição que vão de 60 a 1.000 kilogrammas, conforme a serie.

N.º 2 — Petroleo em vagões-tanques dos expedidores.

N.º 3 — Materias explosivas, inflammaveis e perigosas.

N.º 4 — Touros e animaes ferozes.

N.º 5 — Casca para cortumes.

No seu conjunto parece-me bem organizado o sistema de tarifas da linha, salvo alguma providencia especial, que um estudo attento aconselhe com os objectivos atraç indicados.

A progressão das receitas tem-se mantido lisonjeiramente na linha de Guimarães, e sobretudo no troço de Fafe, aberto ha 7 annos apenas, ha que esperar sensivel incremento do trasego, que se reflectirá no troço anterior. O ponto está em que a industria algodoeira se possa manter.

A abertura das linhas do Alto Minho e a ligação com Leixões, adaptado á sua função commercial, o desenvolvimento do turismo, podem ser outros tantos factores da crescente prosperidade da linha.

Importancia relativa das estações. — Para cabal apreciação do trasego da linha importa tambem reunir n'um quadro synoptico o movimento de recepção e expedição

tanto de passageiros, como de G. V. e P. V., das estações.

Encontram-se esses dados estatísticos no seguinte, quadro, referido a 1913.

Estações e apeadeiros	PASSAGEIROS			G. V.			P. V.		
	expedi- do	recebi- do	Total	expedi- do	recebi- do	Total	expedi- do	recebi- do	Total
Trofa	24.412	75.661	140.073	2.123	1.559	3.692	15.333	16.488	61.521
serviço comb. interno	29.057	30.324	59.381	206	7	207	713	1.496	2.203
Lousado	5.714	5.028	10.742	2	43	45	63	419	582
Santo Thyrso	50.345	49.629	99.974	186	161	347	3.414	6.830	10.264
Ca. icas	17.100	11.243	28.343	43	91	134	2.258	5.599	7.857
Negrilhos	29.911	19.341	49.252	464	102	566	1.695	7.495	9.190
Espinho	1.291	152	1.443	—	—	—	—	—	—
Lordello	20.559	18.027	38.577	27	50	77	1.007	1.002	2.009
Vizella	59.907	58.528	118.435	84	260	344	1.560	2.144	3.704
Magdalena	1.171	372	1.543	—	—	—	—	—	—
Covas	3.294	3.225	6.519	—	—	—	—	—	—
Guimarães	87.811	101.887	189.498	627	1.187	1.814	4.909	15.926	20.835
Penha	296	140	436	—	—	—	—	—	—
Paço	4.153	4.936	9.089	3	12	15	1.769	157	1.926
Fareja	5.096	4.015	9.111	3	6	9	1.230	11	1.241
Cepões	3.936	2.477	6.413	—	—	—	—	—	—
Fafe	30.474	29.333	59.807	231	555	786	3.536	10.308	13.844

Vê-se que no movimento de passageiros as estações mais importantes, depois de Guimarães, são Vizella e Santo Thyrso, vindo depois Fafe, mas como o percurso dos de esta é o maior, pouco differe em receita das anteriores.

Tanto na G. V. como na P. V., Fafe é, em absoluto e pelo percurso, a estação mais importante da linha, depois de Guimarães. Com efeito, das 231 toneladas expedidas em G. V., 230 são de serviço combinado, do qual proveem 486 toneladas das 555 recebidas. Do mesmo modo pertencem ao serviço combinado 3.117 toneladas expedidas e 9.888 recebidas, dos totaes de 3.536 e 10.308 toneladas. Quasi toda a tonelagem de Fafe tem pois 56 kilómetros de percurso.

E' pois sobre o tráfego de mercadorias de Fafe que se devem concentrar mais as atenções, para o augmentar pela importante receita que se angaria quasi sem aggravação da despesa.

J. Fernando de Souza.

Nota. — Na tabella da pag. 290, 2.º col., que figura no artigo anterior, ha que fazer uma rectificação. A designação *Terceira classe* do numero de passageiros deve ser substituída por *Total*, pois os numeros d'essa columna são a somma dos de 1.º e 2.º classes. E' sabido que na linha de Guimarães não ha 3.º classe.



A falta de carvão na Europa

Como era natural de prever, o prolongamento da grande guerra tem feito accentuar cada vez mais a falta de carvão nos mercados europeus, e, n'estas circumstâncias, o proximo inverno apresenta-se com uma perspectiva carregada sob varios pontos de vista.

A falta de carvão faz antever já uma epocha difícil para os caminhos de ferro, pelo crescente augmento de despesa que terão de fazer para adquirir o combustivel necessário ás suas locomotivas; essa falta significa tambem que muitas familias, nos paizes frios, terão de supportar os rigores do inverno sem poderem recorrer ao beneficio do aquecimento artificial; emfim, essa falta representa ainda para muitas industrias uma elevação muito sensivel nos preços de produçao.

Mais propriamente poderíamos dizer, em vez de falta de carvão que é o encarecimento do carvão a verdadeira causa d'estes males, porque não se nota precisamente a falta do genero, mas reconhece-se a dificuldade de o conseguir nas condições economicas que se podem acceptar para muitos dos fins em que elle se emprega.

Mesmo na America do Norte, onde a produçao de

carvão é hoje consideravel, presume-se que o seu preço se elevará bastante, pela enorme saída a que ha-de dar origem a satisfaçao das encomendas tomadas para os diversos paizes da Europa.

Calcula-se que, se nos portos europeus de destino d'aquellas encomendas, houvesse os meios sufficientes para rapidamente fazer sair os carregamentos recebidos, a exportação do carvão americano attingiria este anno uma cifra muito superior a 50 milhões de toneladas.

A Belgica produzia normalmente 20 milhões de toneladas de carvão, quantidade muito superior ás necessidades do seu consumo interno, mas as suas minas hoje são exploradas em exclusivo proveito dos Allemães. A Italia, a França e a Russia hão-de soffrer bastante, porque a sua produçao propria é relativamente limitada, e a importação é, como se comprehende, mais difícil na epocha actual. A Italia pouco carvão produz, a Russia produz cerca de 30 milhões de toneladas, e a França uns 40 milhões de toneladas approximadamente. Das potencias em guerra são a Inglaterra e a Alemanha as mais favorecidas. Se bem que o preço do carvão já tenha subido na Alemanha, as suas minas estão em plena actividade de trabalho, e, apesar do elevado numero de homens levados para as fileiras, a sua produçao no corrente anno presume-se que bastará para o consumo interno, embora fique muito áquem da media normal, que attingia quasi 200 milhões de toneladas. A Austria produz igualmente carvão em quantidade sufficiente para as suas necessidades.

Os caminhos de ferro allemaes, que em tempo normal exigem 11 milhões de toneladas de combustivel por anno, não terão, portanto, muito que soffrer com a prevista diminuição de produçao, pois que se calcula que, mesmo com os desenvolvidos transportes exigidos pela guerra, aquella cifra não se elevará a mais de 25 milhões, o que cabe perfeitamente nas disponibilidades da produçao.

Na Russia, onde os bloqueios dos mares que lhe dão acesso, tem forçado o principal movimento de importação a seguir a via do Extremo-Oriente pelo transiberiano, a questão do carvão ha-de affectar o serviço dos caminhos de ferro, que tão arduamente teem trabalhado.

A situação em França representa sensivelmente o typo da que se manifesta em varios outros paizes europeus. Ainda que, em principio, a via maritima esté perfeitamente aberta para ella, até hoje a França não tem conseguido importar ou obter por preço razoavel a quantidade de carvão necessaria para os seus caminhos de ferro e para o restante consumo civil. No mez de dezembro do anno passado, o carvão para usos domesticos tinha um preço duplo do anterior, variando de 30 a 55 francos a tonelada, e comprehende-se que assim numerosas familias se privaram do aquecimento durante o inverno. Os caminhos de ferro não foram seriamente affectados pela situação, por causa dos fornecimentos armazenados, e mais tarde essas más condições foram um tanto alliviadas por importações vindas da Inglaterra.

A França consome normalmente 60 milhões de toneladas em cada anno, dos quaes 40 milhões proveem da produçao propria, e os restantes 20 são importados da Belgica ou da Inglaterra. A invasão allema veiu, porém, suprimir o fornecimento belga, e ao mesmo tempo privou tambem a França dos 20 milhões de toneladas que produziam os districtos mineiros do nordeste, agora ocupados pelas tropas germanicas.

Os caminhos de ferro franceses consomem cerca de 15 % do total, ou sejam 9 milhões de toneladas approximadamente. Os restantes 85 % são distribuidos, em tempo normal, pela forma seguinte: usos domesticos 20 %; industrias diversas 27,6 %; fabricas de gaz 7,5 %; industrias mineiras 8,9 %; fabricas metallurgicas 17,9 %; navegação 2,2 %. Este anno, os caminhos de ferro consumirão provavelmente duas vezes a quantidade normal, por causa da necessidade de executar desenvolvidos e

rápidos transportes militares, em que se emprega mais do que o numero normal de locomotivas, quer na tracção dos comboios, quer conservadas em pressão para ocorrer promptamente a movimentos inesperados.

E' segundo esta orientação que, ainda recentemente, segundo conta um correspondente americano, se viam nas gares de Paris, nas linhas ferreas do Oeste, não menos de 45 locomotivas sob pressão, e com a unica missão de se conservarem promptas para qualquer necessidade imprevista. Se bem que já não é muito plausivel um ataque alemão sobre Paris, ou mesmo uma repentina irrupção através das linhas de trincheiras que ficam a cerca de 80 kilometros d'aquella cidade, as auctoridades militares francesas estão, comtudo, absolutamente preparadas para qualquer occorrença d'aquelle genero. E' por esta razão que se conserva sempre em Paris, um forte exercito de reserva que muitos avaliam que varia entre 100 e 300 mil homens, o qual está sempre prompto a ser utilizado ou para a defesa da propria cidade, ou para ser rapidamente transportado a qualquer ponto da extensa linha de batalha, onde seja necessário tomar o passo a uma irrupção dos Alemães.

Póde, pois, avaliar se pelo alcance d'estas medidas, que estão em vigor desde alguns mezes, como se terá elevado o consumo inutil de combustivel, e como os caminhos de ferro franceses exigirão uma tonelagem de carvão muito superior à que corresponde ao seu funcionamento normal.

A importancia consideravel que os caminhos de ferro assumiram na guerra actual, tem para a França ainda um maior valor, pois que sendo relativamente um paiz de pequenas distancias, um falso movimento, ou um atraço n'uma operação de transportes militares, poderia prejudicar gravemente todo o plano da campanha, para o qual a perda de dois ou tres kilometros representará muitas vezes um revés de certo vulto. Assim, pôde ter-se como certo que o carvão para o serviço de caminhos de ferro não será regateado, e o maximo das disponibilidades que se obtenham será destinado a esse importantissimo serviço.

A questão do carvão para usos militares e ferroviários, e também para o consumo particular, foi cuidadosamente estudada pelo Comité central das hulheiras de França. Do relatorio já conhecido consegue-se que os mineiros que no começo da campanha tinham sido mobilizados, em numero superior a 4.500, voltaram já ao trabalho das minas, e que n'este trabalho se empregam tambem 3.000 operarios belgas refugiados, d'onde resulta que o numero de homens agora adstrictos à exploração das regiões huliferas do centro e do sul da França é considerado suficiente para se alcançar a producção de 20 milhões de toneladas, ou seja cerca de metade da que correspondia aos tempos normaes. Todos os fornecimentos de carvão são fiscalizados pelo Governo.

O carvão para caminhos de ferro que custa 3 dollars por tonelada nos Estados Unidos, é cotado em 10 para o carvão frances, e em 12 para o inglez.

Afigura-se no entanto, que não são os caminhos de ferro quem mais sente a falta de combustivel, mas sim os consumidores particulares, para os quaes é difícil actualmente conseguir qualquer encomenda de carvão, mesmo sem restrição de preço.

Em todo o caso, é de prever que os grandes fornecimentos esperados da America do Norte venham trazer algum melhoramento à situação geral, apesar de que os preços dos transportes marítimos teem sido a principal causa da elevação do custo do carvão. N'este ponto de vista é interessante notar, que em julho do corrente anno registou-se o mais extenso transporte de carvão americano, que embarcou em Norfolk, nos Estados Unidos, e veiu desembarcar em Patras, na Grecia, à consignação do Caminho de ferro Pyreus-Athenas-Peloponneso.

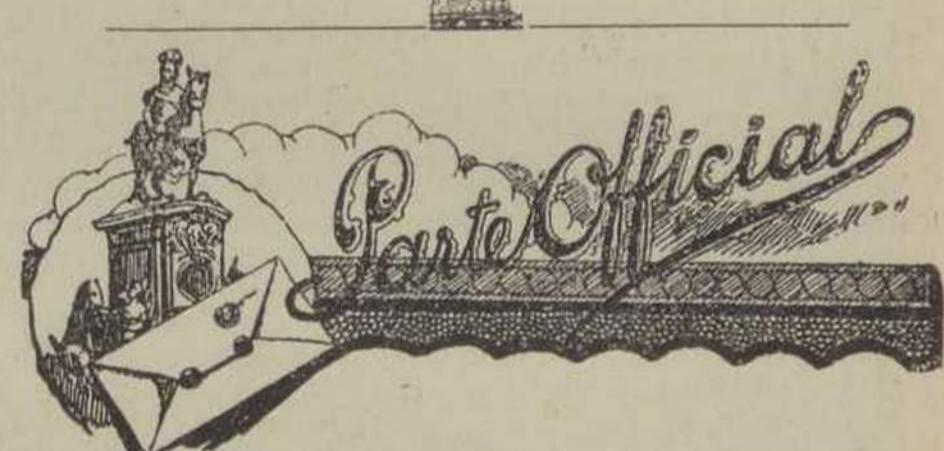
E', no dizer de uma revista americana, o mais longo

percurso feito por um carregamento de carvão dos Estados Unidos, e avalia-se que o preço por que saiu cada tonelada posta em Patras, foi superior ainda a 15 dollars.

Com o fim de fazer face ao desenvolvido movimento de exportação de carvão, muitas companhias de caminhos de ferro americanas teem ampliado e melhorado por forma notável as instalações destinadas à armazenagem e ao embarque nos portos por onde se faz a saída d'aquelle combustivel para a Europa, e ainda recentemente a Southern-Railway concluiu um armazem enorme, no seu porto de embarque, no qual pôde caber a carga de alguns centos de vagões.

Por outro lado, é tambem curioso ver que a questão do carvão não é menos descurada nos paizes da aliança germanica. Assim, a propria Turquia está trabalhando com a maior urgencia na construcção de um caminho de ferro que ha-de ligar o porto carvoeiro de Zungulduk, no mar Negro, com Ada-Bazar, que é uma localidade situada sobre o mar de Marmara e de facil ligação com a costa europeia. A construcção d'este caminho de ferro é exclusivamente motivada pela necessidade de transportar por via terrestre o carvão d'aquelle região, visto como a via marítima está fechada, tendo até o referido porto de Zungulduk sido varias vezes bombardeado pela esquadra russa.

Raul Esteves.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

PORTRARIA N.º 490

Atendendo ao pedido da Câmara Municipal de Vouzela, para que lhe seja cedida a avenida que dá acesso à estação de caminhos de ferro daquela vila, e que está a cargo da companhia concessionária do caminho de ferro do Vale de Vouga, bem como parte do talude do terrapleno da estação para o substituir por um muro de suporte para melhor comunicação com um caminho público que atravessa a linha na passagem superior ao kilometro 106,230:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que se faça à referida Câmara Municipal a cedência pedida, visto ser considerado sobrante o talude do terrapleno da estação, observando-se, porém, as seguintes condições:

1.º Que a avenida fique encorporada na viação municipal e sua conservação a cargo da Câmara;

2.º Que o muro seja construído no limite da faixa cedida, assentando-se sobre ele uma vedação que assegure o isolamento e resguardo da estação, devendo prolongar-se transversalmente à avenida para serem colocadas as cancelas de maneira a vedar o pátio;

3.º Que esta obra seja feita pela Câmara de acordo com o serviço de via e obras da companhia;

4.º Finalmente, que o projecto das obras a executar seja préviamente apresentado para ser apreciado.

Dada nos Paços do Governo da Republica em 28 de Setembro e publicada em 1 de Outubro de 1915 — O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.

Atendendo a que a alienação por troca d'uma parcela de terreno, sita entre os quilometros 19,4385 e 19,4749, na linha do ramal de Cascais pode ser efectuada por ser considerado terreno sobrante: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses seja autorizada a realizar a troca de 56⁶⁹ do aludido terreno por outro que ficará fazendo parte integrante da mesma linha e que

possui António Joaquim Rodrigues da Cunha, confinante com ela, medindo a área de 53^m.59.

Paços do Governo da República, em 27 de Setembro de 1915.— O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

DECRETO N.º 1:925

Tendo a lei orçamental do Ministério do Fomento, n.º 422, de 31 de Agosto de 1915, alterado pelo disposto nos seus artigos 33.^º e 34.^º a constituição dos actuais quadros e respectivos vencimentos do pessoal das direcções de exploração dos Caminhos de Ferro do Estado;

Considerando, porém, que tais alterações, quando postas em prática, podem determinar nos serviços dos referidos caminhos de ferro perturbações, resultantes da falta de obediência a um plano de modificações e reformas, com as quais se tenha em vista uma ampla melhoria desses serviços a par dum, tanto quanto possível, aumento de benefícios a todo o pessoal;

Considerando que, a uma comissão em tempo nomeada, e em exercício das suas funções, está cometido o estudo das alterações a introduzir nos regulamentos, quadros e serviços dos Caminhos de Ferro do Estado, não devendo por conseguinte, antecipadamente, fazer-se modificações como as de que tratam os aludidos artigos 33.^º e 34.^º da citada lei;

Considerando que as disposições dos mencionados artigos determinam um aumento de despesa na administração dos caminhos de ferro, o que não se compadece com o avultado *deficit* que apresenta essa administração:

Hei por bem, sob proposta dos Ministros das Finanças e do Fomento, usando da faculdade concedida ao Governo pela lei n.º 373, de 2 de Setembro de 1915, determinar que até ulterior resolução, fique suspensa a execução do disposto nos artigos 33.^º e 34.^º da lei orçamental do Ministério do Fomento, n.º 422 de 31 Agosto de 1915.

Os ministros de todas as repartições assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República em 25 de Setembro, e publicado em 1 de Outubro de 1915.— *Joaquim Teóphilo Braga* — *José de Castro* — *Victorino Máximo de Carvalho Guimarães* — *João Catano de Menezes* — *Augusto Luís Vieira Soares* — *José Augusto Ferreira da Silva* — *José Mendes Ribeiro Norton de Mattos* — *Manuel Monteiro* — *Alfredo Rodrigues Gaspar* — *João Lopes da Silva Martins Júnior*.

O primeiro submarino

Os Norte americanos julgam ter sido os primeiros a construirem um submarino, e dizem que nos arsenais de Brooklyn existe um submarino chamado *Whate*, construído em 1864 por Bushnell e Rice, em Hastead (New-Jersey), cujo custo foi de 60.000 dollars. Este barco tem a forma de um ovo prolongado, 9 metros de comprimento, 2,75 metros de altura, e a sua tripulação devia andar por 13 homens que moviam à mão uma roda que transmittia o movimento a uma hélice.

Mas os Norte americanos dizem também que o primeiro Hespanhol que se ocupou de submarinos foi Peral; e eis que os Hespanhóis reivindicam para si a primazia do invento, dizendo que o primeiro Hespanhol que construiu um submarino foi Narciso Monturiol, de Figueras (província de Gerona), a 28 de setembro de 1859, e portanto que este Hespanhol e não um Norte americano é que foi o verdadeiro inventor do submarino. De facto, em 1859, ou seja cinco anos antes de Bushnell e Rice, Monturiol havia construído um barco submarino de 7 metros de comprimento, 3^m.5 de altura e 2^m.5 de largura, e em 1864 construiu outro, modificação do primeiro, com 17 metros de comprimento, 3^m.5 de altura e 3^m de largura, tendo dado a ambos o nome de *Ictineos* (*Ichthyneos*).

As características destes *Ictineos* eram: duplo casco, o interior com forma ellipsoidal e o exterior de pez. A câmara tinha a capacidade de 29 metros cúbicos. O peso total do primeiro, era de 64 toneladas.

No espaço entre os dois cascos installavam-se boias, oxygenio para a respiração, hydrogenio para uma lâmpada oxhydrica e lastro de segurança.

No primeiro submarino serviu o propulsor muscular; quatro homens moviam a hélice. No segundo, applicou-se o vapor; isto é, no mesmo anno em que os Norte americanos

canos construiram o seu primeiro submarino, que hoje expõem com tanto orgulho, já o inventor hespanhol reformava aquelle que havia cinco annos tinha inventado, dotando-o com duas máquinas a vapor, uma de dois cavalos e outra de seis, enquanto os *Yankees* se iam sómente utilizando ainda do propulsor muscular.

Monturiol resolveu o problema náutico collocando quatro compartimentos estanques entre os dois cascos e uma caixa com dois depósitos de ar comprimido, na qual lançava ou extraía água por meio de uma bomba.

A direcção era dada por um leme e duas hélices, e para manter o barco em posição horizontal serviu-se de um cilindro de chumbo, que se movia paralelamente a um eixo horizontal.

A respiração fazia-se normalmente. Havia a bordo um reductor de ácido carbonico que constantemente era substituído pelo oxygenio puro.

A iluminação abaixo e acima d'água consistiu em quatro pharoes de vidros grossos, com mechas oxhydricas, e que projectavam luz a grande distância.

A segurança era garantida pelo lastro, como nos actuais submarinos.

Havia como armamento um canhão e tubos lança-torpedos.

O primeiro submarino foi lançado à água no porto de Barcelona em 1860 e o segundo em Barcelona, em 1865 e 1867.

A mais possante locomotiva actual

De um dos últimos números de *La Nature* extraímos os seguintes dados, com respeito à mais possante locomotiva actualmente existente.

Pertence à linha ferrea do Erie (Estados Unidos), e foi construída pela casa Baldwin, também da América. É a mais possante actualmente existente, e também a mais pesada. Tem o comprimento de 27^m.45 e o peso de 384 toneladas. Desenvolve uma força de tracção de 73 toneladas. O seu peso adherente é de 343 toneladas; está repartido por três jogos de eixos, comportando cada um quatro pares de rodas motoras, de 1^m.57 de diâmetro, estando um destes pares em relação directa com a haste do embolo por um sistema de manivela e rodas, e os três outros solidários com o primeiro por um sistema análogo. Estes três jogos de eixos estão distribuídos debaixo da máquina da seguinte maneira: dois debaixo da locomotiva e um debaixo do *tender*. O peso não adherente (384 - 343 = 41 toneladas) é levado para dois pequenos eixos isolados, ligados aos 12 eixos motores. O carro de oito rodas, suportando a deanteira da caldeira, é articulado; o que leva a fornalha é fixo; a máquina entra assim facilmente nas curvas. A sua maior corda rígida corresponde à distância entre os eixos extremos de cada um dos carros, ou seja 5^m.03.

A locomotiva funciona em *compound* com vapor sobre-aquecido. Dos cilindros, um par fica em alta tensão (14^{kg}) e dois em baixa tensão, sendo os que actuam no carro do centro os que recebem a alta tensão. Os dois cilindros da frente recebem o vapor que se escapa do cilindro HP da direita, em seguida ao que o mesmo vapor é enviado à chaminé por meio de uma tiragem artificial; os dois cilindros do *tender* recebem o vapor do cilindro HP da esquerda, e utilizam-no para o reaquecimento da água de alimentação.

A superfície de aquecimento atinge 640^m.21 e a superfície da grelha 8^m.37; os tubos tem 7^m.32 de comprimento e 0^m.057 de diâmetro. O consumo de carvão sendo de 4.200 kilogrammas por hora, a locomotiva teve de ser munida de um carregador mecânico. A força deste aparelho é de 3.500 cavalos, quando nas locomotivas europeias nunca passou de 1.800 a 2.000 cavalos.

Escholas de repetição das brigadas de caminhos de ferro

Como tinhamos referido no nosso penultimo numero, realizaram-se em Tancos, no mez flndo, as escholas de repetição das brigadas de caminho de ferro.

Na primeira eschola de repetição, que durou de 12 a 18 de setembro, tomaram parte 170 praças, todas do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, matriculadas na brigada n.º 3.

A segunda eschola abrangeu o periodo de 19 a 25 de setembro, e a ella concorreram 176 praças, pertencentes ao pessoal das outras Companhias e Direcções de caminhos de ferro do paiz, e que fazem parte das restantes brigadas.

Os exercícios realizaram-se todos no polygono da Eschola de Aplicação em Tancos e suas imediações, e constaram de instrucção tactica de infantaria, e trabalhos

O numero total das praças que tomaram parte nas escholas de repetição, foi de 346, divididas pelas seguintes brigadas.

Brigada n.º 1 — (Caminhos de Ferro do Sul e Sueste)	51
Brigada n.º 2 — (Caminhos de Ferro do Minho e Douro)	89
Brigada n.º 3 — (Caminhos de Ferro Portuguezes)	170
Brigada n.º 4 — (Caminhos de Ferro da Beira Alta)	21
Brigada n.º 5 — (Caminhos de Ferro da Companhia Nacional)	7
Brigada n.º 6 — (Caminhos de Ferro do Valle do Vouga)	3
Brigada n.º 7 — (Caminhos de Ferro de Porto à Povoa e Famalicão)	2
Brigada n.º 8 — (Caminhos de Ferro de Guimarães)	3



Praças das Brigadas n.ºs 1, 2, 4, 5, 6, 7 e 8 em descanso depois de um exercicio de combate no Seixal.

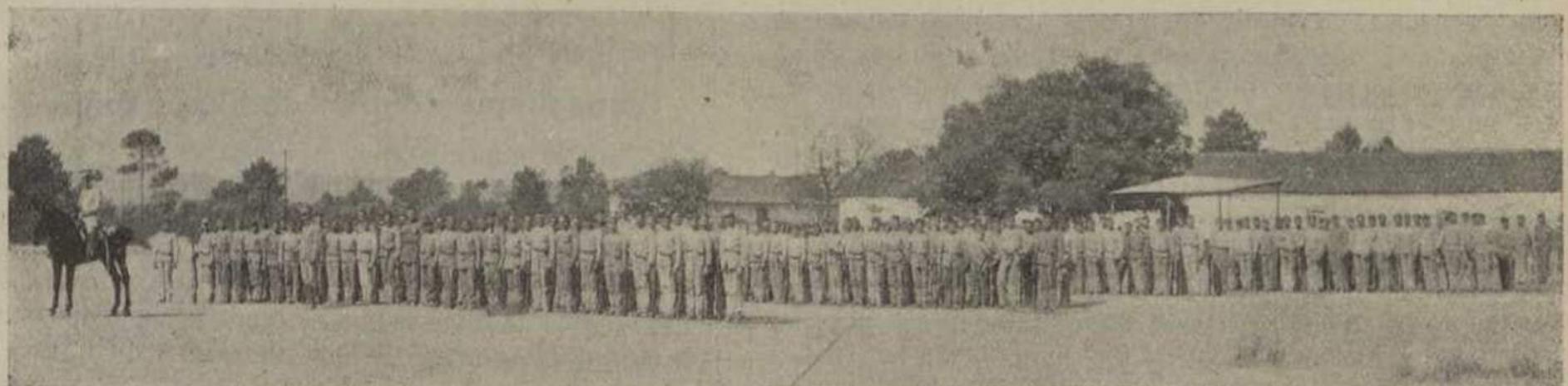
preliminares de engenharia, relativos especialmente á fortificação passageira, telegraphia optica, e operações elementares de pontes.

Todos os trabalhos decorreram com bastante interesse, e n'elles tomaram tambem parte algans officiaes miliciais da brigada n.º 3, que são funcionários superiores dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Todas as Companhias e Direcções exploradoras de ca-

Foi deveras lisonjeiro o resultado obtido n'estes exercícios, em que, segundo as informações que tivemos, se manteve sempre uma correcta disciplina, e todos os trabalhos foram executados com dedicação e bom aproveitamento.

Assim, n'este curto periodo de serviço militar não se desmentiram as qualidades de trabalho e de subordinação dos ferroviarios, que constituem uma classe que hoje, em



Praças da Brigada n.º 3 em formatura depois do exercicio de combate no Serrinho.

mínhos de ferro prestaram o melhor concurso para o chiamamento das praças convocadas, sendo muito diminuto o numero de faltas e ainda d'estas a maioria foi por motivo de doença confirmada.

Assim, por exemplo, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, onde o numero de praças convocadas era de 179, apenas 9 deixaram de comparecer, e todas elles por motivos justificados perante a Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro.

toda a Europa, chama sobre si as attenções dos chefes militares, pelo espirito de sacrificio e de exacto cumprimento do dever com que teem correspondido a uma das mais importantes missões que lhes incumbe nos methodos de guerra actuaes.

Andam agora tão ligados os serviços de caminhos de ferro ás questões de defesa nacional, que bem se pôde dizer d'elles, como se tem dito da aeronavegação, que constituem uma nova arma dos exercitos modernos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Feira das Mercês

A fechar a enorme serie de ferias que por esse Portugal fóra se realizam desde o começo da primavera até ao outono, quasi ininterruptamente, vem a importante feira anual que se effectua este mez no aprazivel logar das Mercês, suburbio de Cintra, que, não só por motivo dos grandes negocios que costumam alli effectuar-se, principalmente de gado, mas tambem pelo aspecto pictoresco que offerece, dá sempre logar a uma enorme concorrecia de forasteiros das povoações proximas e igualmente de Lisboa.

Já por esta epocha em annos anteriores nos temos referido pormenorizadamente a esta feira, e não é demais que ainda mais uma vez sobre ella chamemos a attenção dos nossos leitores, tanto a achamos interessante.

Amanhã é o primeiro dia de feira que se repete ao domingo 24 d'este mez, e por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estabelece n'esses dois dias um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos pelos ordinarios da linha de Cintra, com excepção dos tramways directos, e pelos especiaes que partirão de Lisboa-Rocio ás 8-37, 9-27, 10-38, 11-31, 12-26, 13-32, 14 e 15-45, e das Mercês ás 16-23, 17, 18-12, 19-24, 20-12 e 21.

Alguns d'estes comboios poderão deixar de se effectuar se a affluencia do publico os não justifícar.

Os preços dos bilhetes são os seguintes:

	2.ª classe	3.ª classe
Campolide e Cruz da Pedra....	840	822
S. Domingos, Bemfica, Buraca e Damaia.....	836	822
Amadora.....	830	818
Queluz.....	826	814
Barcarena.....	818	810
Cacem.....	812	808
Rio do Mouro e Algueirão.....	806	804
Cintra.....	812	808

Temporada de banhos e aguas thermaes

Está perto a findar a temporada de banhos do mar e aguas thermaes, e já começou a debandada dos banhistas e aquistas, conservando-se porém ainda por lá bastantes familias devido ao outubro se ter portado até agora quasi como um mez de verão. Em breves dias essas estancias estarão quasi desertas e a sua população resumida apenas á das proprias localidades, onde decerto a de emigração temporaria não deve ter deixado poucas saudades, principalmente pelo não pouco dinheiro que por lá deve ter espalhado e que tão grandes benefcios vae prestar a essas lindas terras. Este anno, mais do que nos ultimos, essa população adventicia foi grande, tendo contribuido para isso, com um bom contingente, um grande numero de familias hespanholas, que, além do serviço especial que os caminhos de ferro organizaram e cujos bilhetes tem validade para o regresso até 31 d'este mez, aproveitarão do importante beneficio que resulta do nosso cambio estar bastante baixo em relação ao hespanhol.

Quer-nos parecer que bem poucas vezes, talvez em nenhum outro anno, a concorrecia de banhistas hespanhóes ás nossas praias, especialmente Figueira e Espinho, fosse tão grande como este anno.

Egualmente tambem a concorrecia de familias portuguezas que costumavam ir veranear para o estrangeiro, devido ás surpresas porque poderiam passar em vista das contingencias da guerra, não sahiram do seu paiz e semearam por terras nossas que bem precisam mais do que as

estrangeiras, algumas dezenas de contos de reis. Alguma coisa de bom a guerra nos havia de trazer, já que tantos e incalculaveis prejuizos nos tem causado.

Oxalá que d'essas magnificas praias e thermas portuguezas os visitantes extraordinarios d'este anno levem tão agradaveis impressões que os tentem a lá voltar nos annos seguintes, mesmo sem o motivo especial, a guerra, que com elles atirou para lá.

Bom é que vão reconhecendo que ha em Portugal praias e thermas que se equiparam ás melhores do mundo, e que se ainda n'ellas se não encontram as commodidades e o grande conforto que se encontram em terras estranhas, é, muito especialmente, devido á falta de dinheiro que muitos Portuguezes ricos vão gastar ao estrangeiro em detrimento da sua terra.

Desde que affluiu bastante capital ás nossas encantadoras estancias balneares, estamos convencidos que os naturaes não se pouparão a empregá-lo em proporcionar distracções e confortos aos seus hóspedes.

A breve trecho os hoteis melhorarão, os casinos, os rings de sport, e outras distracções varias tomarão o desenvolvimento que se encontra n'outros paizes, sobrelevando a muitos a vantagem da benignidade do nosso clima.

Tramways entre Barreiro e Moita

Segundo um Aviso ao Publico, do Sul e Sueste, ultimamente publicado, foram suprimidos os comboios n.ºs 903 e 904 que se effectuavam entre Barreiro e Moita, e substituidas as marchas dos comboios 901 e 902 entre as mesmas estações, pelas seguintes:

N.º 901 — 2.ª e 3.ª classes:

Barreiro-A.....	Partida	6-45
Lavrado.....	»	6-50
Alhos-Vedros	»	6-57
Moita.....	Chegada	7-03

N.º 902 — 2.ª e 3.ª classes:

Moita.....	Partida	7-20
Alhos-Vedros	»	7-28
Lavrado.....	»	7-35
Barreiro-A.....	»	7-40
Miguel Paes	»	7-44
Barreiro	Chegada	7-45

Transportes de grão de bico e feijão

Em virtude do disposto no decreto n.º 1.932 de 4 d'este mez, pelo qual é tornada livre a compra e venda, a quaesquer entidades, sem intervenção da Manutenção Militar, de grão de bico e feijão de qualquer qualidade, as diferentes linhas ferreas do paiz, passaram de novo a aceitar remessas de esses dois generos para quaesquer destinos do paiz, sejam quaes forem os expedidores ou consignatarios.

Sobretaxa sobre os preços de transporte

O Governo auctorizou as empresas ferroviarias a prorrogarem por mais seis mezes o prazo para a cobrança das sobretaxas que foram estabelecidas sobre o preço dos bilhetes de passageiros e transportes de mercadorias, em virtude das circumstancias excepcionaes motivadas pela conflagração europeia, e a que oportunamente nos referimos.

Nas linhas da Companhia Portugueza, o novo prazo comeca em 18 do proximo mez de novembro.

Viagens no paiz

II (Vide nosso numero de 16 de setembro)

Pinhel, Figueira de Castello Rodrigo e seus arredores. — **Velhos maus costumes.** — **Camas duras e... outras coisas.** — **Duas aldeias interessantes.** — **Almeida.** — **As Thermas de Santo Antonio.** — **Boas iniciativas.**

Seguindo-se a linha da Beira Alta até Villa Franca das Naves, é ahi que se deixa o comboio para se ir a Pinhel.

Parece que, havendo, mais adeante, uma estação da mesma linha com o nome d'esta cidade, era ahi que deveríamos sahir; mas não é assim.

A cidade de Pinhel dá pomposamente o seu nome a uma estação do caminho de ferro para onde nem ha estrada, como antigamente succedia, no Sul, com a villa de Monchique, que tinha tambem estação ferroviaria, mas quem alli ficasse não tinha meio de se transportar a Monchique senão a cavallo, se cavallo levasse comsigo, alias só poderia ir a pé pela montanha.

De Villa Franca das Naves ha um excellente serviço de automoveis para Trancoso e para Pinhel, por conta da empresa Tavares & Mendonça d'esta ultima cidade. Bons carros, bom *chauffeur* experiente, e muito amavel quando se trata de accommodar os passageiros e elles são mais que os logares, o que muitas vezes succede porque para um e outro lado ha muito movimento.

E, tratando-se de Trancoso, isso não admira se os homens de lá ainda representam as tradições d'aquelle celebre prior, Fernando Costa, que em 1478 (segundo nos reza uma sentença existente na Torre do Tombo) teve taes artes de sedução e taes faculdades de procreação, que de amas, escravas, comadres, afilhadas, uma tia e até de cinco irmãs, total 53 mulheres, teve 281 filhos.

Não somos a Trancoso, seguindo a Pinhel pela bella estrada (22,6 kilometros) que vae por Cerejo, Hervas Tendas, e Souro Pires.

A cidade é pequena mas interessante, dominada por um castello avariado, do qual ha ainda duas torres de granito, tendo uma d'ellas uma janella ornamentada com uma mulher nua que fazia a vergonha das Pinhelenses. Uma figueira brava, porém, encarregou-se de cohonestar a escultura, e o tempo, demolindo as ameias e impossibilitando a visita do castello, concluiu a obra moral de tirar aquella figura das vistas dos curiosos.

Conta-se que Pinhel era outr'ora uma villa democratica (quando ainda não se usava este palavrão), que não deixava aos fidalgos entrarem os seus muros.

Mas parece que depois tomou orientação diversa, como o atestam os seus velhos palacios, do conde de Pinhel e outros, onde se ostentam brasões de familias ilustres.

A estrada para Figueira de Castello Rodrigo desce pelo valle da ribeira das Cabras, muito pictoresco, atravessando esta por uma elegante ponte, digna de um rio, e segue em tortuosas curvas até alcançar o valle do Côa, rio que tambem atravessa n'uma bella ponte de pedra de oito arcos.

E' um trajecto perigoso para autos exigindo que o *chauffeur* tenha d'elle bom conhecimento, alias arrisca-se a um grande desastre, o que já, por vezes, tem succedido.

Chamam-lhe os habitantes estrada «da Excommunica», talvez com certa razão.

Depois de hora e meia de carreira chega-se à Figueira de Castello Rodrigo, onde se pára á porta de uma modesta casa onde devemos alojar-nos: o Hotel Figueirense.

Já se vê que não exigimos, n'um pequeno hotel d'uma pequena villa pouco movimentada, mais que uma habitação limpa e uma cozinha razoavel portugueza.

As duas coisas alli ha, não temos de que nos queixar, e se conforto nos falta, isso é, infelizmente, devido aos nossos hábitos da província, especialmente no norte,

onde se entende que as camas devem ser durissimas para o corpo se acostumar a mover-se sobre pedras, e que as instalações sanitarias é bastante que sejam constituídas por uma taboa com um buraco, abrindo a grande profundidade, para que os maus cheiros venham mais depurados.

Mas para estes sitios, o caso é ainda peior, porque as... taboas com buracos são postas em quintaes ou terrenos afastados do edifício, algumas vezes do outro lado da rua.

Não insistimos na descrição desagradável, dando só estas notas lamentaveis para que se veja que se ha nove annos tanto se falla em turismo, em materia de alojamentos estamos ainda muito longe de podermos dizer que gente que queira viajar para se distrahir venha visitar-nos, a não ser para ver as cidades principaes e algumas estâncias thermaes ou Lalneares.

A villa nada tem que ver, em si. Nos arredores, porém, ha lá no alto a antiga villa, dentro do castello que lhe dá o nome, cercado de muralhas em que ha ainda treze torres de pé.

Muito curiosa pela vetustez das suas casas, por se avistarem das suas muralhas seis sedes de concelhos, dis-



ALMEIDA — Portas da Cruz

tantes, alguns, dezenas de kilometros, e pelas recordações historicas da guerra com os Castelhanos, em 1644, que a ella se ligam.

A seis kilometros da Figueira é a interessante ruina do antigo convento dos Bernardos d'Aguiar.

N'esses campos se feriu o celebre combate com o duque de Ossuna, cujo exercito numeroso foi desfeito por uns 150 portuguezes apenas, commandados por Pedro Jacques de Magalhães. O duque viu-se em taes apertos, que, para fugir, teve que vestir-se de frade.

Figueira é uma das villas mais bem servidas por estradas para todas as direcções. D'ella irradiam seis estradas polygonalmente dispostas conduzindo a Pinhel, Freixeda, Villar d'Amargo, Barca d'Alva, Matta de Lobos e Vermiosa.

Pela segunda somos ver a interessante aldeia de Freixeda do Torrão onde ha mais que as modestas casas dos seus habitantes: a enorme casa senhorial fortificada dos antigos fidalgos antecessores da actual familia Metello, tão vasta que n'ella poderiam abrigar-se centenares de pessoas. Tem uma grande capella, grande cerca, pomar e vastos terrenos annexos.

Modernamente tem Freixeda, além das vastas casas dos abastados filhos da terra, os Srs. Dr. Mexedo e Saraiva, uma bella egreja, construida em 1913 por subcrição entre os moradores, no lugar da que se incendiou; e tem em construcção um grande edifício para escola feminina.

E' um centro de grande produção de fructas e de vinhos que d'alli se exportam para o Porto.

Algumas ruas são calçadas e com passeios de seixo.

Uma nota curiosa: não ha pobres por aquelles sítios; pelo menos, ninguem nos incomoda com pedidos de esmola.

A estrada para o norte conduz a Escalhão, uma outra aldeia, mas esta muito notável por ser mais importante do que algumas vilas que conhecemos.

E' illuminada por electricidade, e centraliza grande parte do movimento da séde do concelho.

Para o sul parte a estrada que, quasi toda em caminho plano, leva a Almeida, villa fortificada entre o Côa e a fronteira de Hespanha, da qual dista apenas uns 5 kilómetros.

As velhas muralhas que a cercam, hoje em desmazelado abandono, apertam-na n'um tão pequeno círculo que todo elle se percorre em meia hora. Sob essas muralhas e na entrada dos varios reductos e portas de comunicação com os fossos que as protegem, de uma das quaeſ damos a gravura, ha numerosas casamatas em que o ar e a luz só se escoam por pequenas aberturas no tecto, pelas quaes era servida a comida aos presos liberaes que alli estiveram encarcerados durante a guerra civil chamaada de D. Miguel.

O aspecto de Almeida é triste, inesthetico; o de uma terra sem animação. Pouco commercio, casas pequenas; nem um jardim; mercado só uma vez por mez, e basta!

Para prova da pouca iniciativa local basta dizer-se que não ha alli carne de vacca, nem peixe, senão quando algum particular, em dia de festa caseira, manda vir estes generos especialmente para si.

E se gado vaccum o podia haver, mesmo de produção local, pois não faltam pastagens na região, de peixe fresco facillimo era Almeida abastecer-se diariamente da Figueira da Foz, de onde, levado pelo comboio da noite, chegaria a Villar Formoso ás 6 da manhã e hora e meia depois á villa.

Aqui está uma pequena corrente de trasiego que a Companhia da Beira Alta poderia promover, facilmente.

De Almeida a Villar Formoso ha que vir na diligencia, porque tambem não ha alli autos nem trens; o serviço, porém, é razoavel, os carros limpos, e como a estrada é excellente não se torna incommodo o trajecto que se faz em uma hora e tres quartos.

De passagem, em Celorico detivemo-nos a visitar o novo estabelecimento Thermas de Santo Antonio, a um kilómetro, ao norte, da estação.

Os antigos «Banhos da Emilia» foram adquiridos e reformados com grandes melhoramentos, pelo Sr. visconde da Granja, ao qual pertencem hoje.

O estabelecimento tem, na sua pequenez, instalações para as diversas applicações hydrotherapicas necessarias para o tratamento das dyspepsias, engorgitamentos do fígado e do baço, lithiase biliar, artritismo, gotta, dermatoses, escrofulismo e outras enfermidades em que essa applicação tem já provado a sua proficuidade em numerosos doentes.

E' modesta a instalação, o que não admira sendo feita a cargo de um só proprietario, cuja iniciativa é muito louvável.

Ha hotel, casas para alugar, club, carros para passeios e outras commodidades.

Está alli o inicio de uma importante estação thermal, a que já concorrem alguns centenares de doentes, com bom resultado.

Por fim, não deixemos de notar a bella iniciativa do Automovel-Club, pondo, á entrada de cada villa, mesmo das pequenas aldeias, uma placa com o nome da localidade. Foi a primeira vez que vimos isso e agradou-nos. Depois virão as placas nos cruzamentos de estradas, como já uma ha, em Celorico, donativo de um particular á respectiva Camara.

Um bombardeamento científico

Envia-nos o nosso velho e querido amigo Sr. Miguel Queriol o artigo que segue, que se refere a um caso singular e curiosissimo do velho tempo da construcção da primeira linha ferrea portuguesa.

Com quanto o nosso velho chefe já se referisse a este facto na longa e interessante serie de artigos que publicou aqui, ha nove annos, a propósito do cincocentenario dos caminhos de ferro portugueses, a descrição que d'elle faz agora é muito mais completa, e com o maior prazer a publicamos, honrando-se sempre o nosso jornal com a colaboração intelligente e recheada de dados históricos do maior valor, com que o mais antigo funcionario da Companhia destingue a nossa folha e por ella confirma a sua dedicação.

Muito instado por um agente superior da Administração dos caminhos de ferro, que muito respeito e considero, resolvi repetir o que ha annos publiquei em relação ao successo ultra-comico de que não ha precedentes na historia do caminho de ferro, nem é de esperar tenha repetição futura.

Graças a Deus, ainda vivem o Sr. Constant Burnay e sua esposa, proprietarios da quinta das Pintoras em Marvila, que sempre habitaram e onde ainda hoje residem, e que foi o theatro d'este successo technico-comico de que podiam resultar graves consequencias, que por milagre se reduziram a um ridiculo successo na historia ferroviaria.

Os terrenos proximamente marginaes do Tejo são compostos por camadas de grez, uns permeaveis, outros impermeaveis e sobrepostos.

A trincheira de Xabregas, de que o talude norte se appoia em angulo sobre o leito da via ferrea, obedecendo à acção natural escorregou em uma grande parte sobre o leito de grez permeavel, vindo a appoiar-se sobre o talude sul, n'um desmoronamento superior a doze mil metros cubicos.

Este desmoronamento apresentava o aspecto de uma serie de monticulos coroados de agulhas, que se moviam e que obstruiram por completo as communicações dos comboios que então faziam serviço entre Lisboa e Ponte de Asseca.

A empresa Salamanca, que então se occupava com a maior actividade na construcção das linhas de Leste e Norte, pouca importancia ligava à parte em exploração, que só utilizava em beneficio da construcção. Por isso, o pessoal empregado n'esta parte da linha não era dos mais competentes e habilitados.

O serviço de via e obras foi incumbido a um *soit-dasant* engenheiro, que, mais por dô do que por competencia, foi encarregado d'este serviço.

Este funcionario, em presença do desmoronamento que impedia a circulação dos comboios, tendo lido que na Russia se havia recorrido á artilharia na destruição de obstaculos montanhosos, entendeu applicar ao caso presente este novo processo, e para esse fim requisitou do ministerio da Guerra uma peça e a respectiva guarnição e apetrechos.

O ministerio da Guerra anuiu ao pedido, e sem demora um canhão guarnecido pelas respectivas praças commandadas por um alferes (ha poucos annos falecido em general) rodava para Xabregas, tendo recebido no deposito da Cruz da Pedra, as respectivas munições compostas de lanternetas embaladas.

O general Barreiros, n'essa epocha commandante geral da arma de artilharia, teve a curiosidade de acompanhar a expedição que foi collocar a carreta e respectiva peça em frente dos terrenos desmoronados, sobre a linha ferrea, proximo á fabrica de tabacos em Xabregas.

Carregada convenientemente a peça, foi pelo sargento feita a pontaria, e disparado o tiro verificando-se ter-se o projectil enterrado no grez amolecido.

Increpado pelo general o sargento, por ter feito a pontaria demasiado baixa, procedeu-se a uma segunda descarga, que também deu em resultado enterrar-se o projétil no grez.

O general querendo mostrar a sua proficiencia, cavalo-gou a carreta e fez de novo carregar a peça.

Feita a pontaria e effectuado o tiro, o projectil galhou por sobre o pequeno tunnel e passou além, desconhecendo-lhe o paradeiro.

Carregada de novo a peça e insistindo o general na direcção do tiro, disparado este, o projectil de novo galhou para os lados do Beato.

Este inesperado bombardeamento causou espanto nos habitantes da localidade, que se aglomeravam, por curiosidade e em exclamações, sobre o terreno superior ao tunnel.

Entre estes notava-se um cozinheiro, trajando o respectivo avental e profissional barrete branco, de quem, pela distancia, se não percebiam as imprecações, mas que por gesticulações patenteava o seu exaspero.

Neste momento chegaram ao local do desmoronamento os engenheiros Eugenio Page, director da empresa, e João Evangelista de Abreu, chefe da construção, que vendo a loucura praticada e temendo os resultados d'esta, empunharam cada um uma picareta e trepando pelos terrenos desmoronados começaram os trabalhos de nivelamento, apesar do movimento das terras que ameaçavam subvertê-los, sendo logo seguidos por todos os operarios presentes que continuaram o seu trabalho.

Conheceu-se depois que dos projectos lançados além do tunnel, foi o primeiro esbarrar na chaminé da cozinha da Quinta das Pintoras, precipitando na caçarola a lanterneta e grande quantidade de caliça; explicando-se assim o exaspero do pobre cozinheiro gesticulando sobre o tunnel.

A segunda lanterneta foi cahir no jardim.

Como um sucesso ridículo não fica isolado e attrahe sempre consequencias, o desmoronamento da trincheira de Xabregas teve a natural consequencia de estabelecer no menor tempo possivel a comunicação dos comboios entre Lisboa e Poço do Bispo, e para este fim se estabeleceu uma via provisoria sobre os terrenos desmoronados.

Um alto funcionario do ministerio das Obras Publicas, cujos serviços eminentes e alta competencia são bem notaveis, mas que fóra da sua vida profissional obedecia às ideias mais phantasticas, entendendo haver grande perigo para os operarios que trabalhavam na desobstrucção, resolveu substituir os operarios brancos por um partido de operarios pretos.

O empreiteiro que contractou a desobstrucção, de nome Santa Rita Vieira, tendo para cumprimento da ordem de admissão de operarios pretos recorrido ao mercado d'estes operarios, que nessa epocha se occupavam na caiação das habitações e se agrupavam no Rocio, esquina da rua da Bitesga, empunhando os apetrechos das suas occupações, constantes de uma tigella com cal e o competente pincel amarrado no extremo de uma canna, conseguiu formar um partido de vinte e quatro pretos que empregou nos serviços de carga e descarga de vagões, mas não pôde prosseguir n'este sistema incompativel com aquelles operarios de cor.

Tendo os operarios brancos reclamado e sendo-lhes reconhecida a sua justiça, foi-lhes restituido o trabalho, carregando-se as terras em Xabregas e despejando-as junto á estação do Poço do Bispo, até completo nivelamento do seu cais de mercadorias, e completado este, fez se a descarga das terras nas margens da estação de Lisboa hoje ocupadas por cais de mercadorias.

O resultado do desmoronamento de Xabregas foi, pois, vantajoso para a Companhia e muito especialmente para o

empreiteiro Santa Rita Vieira, que, adquirindo uma boa propriedade de casas na rua dos Caminhos de Ferro, em frente da estação, alli acabou seus dias com tranquillidade de espirito e conforto na sua vida.

Miguel Queriol



Companhia Portugueza. — Concluiram-se ha dias nas officinas de Santa Apolonia, duas novas carruagens mixtas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe, para comboios tramways, e destinadas ás linhas do norte.

As novas carruagens que receberam os numeros 201 e 202, teem um compartimento de 1.ª classe, um de 2.ª e cinco de 3.ª, corredor central, prateleira de rede para todas as classes e illuminação a gaz.

— Nas mesmas officinas estão sendo construidas mais algumas carruagens de 3.ª classe, eguas ás que andam nos comboios n.ºs 8, 15, 201 e 266, com 10 compartimentos e 82 logares, corredor lateral, retrete, etc.

— Pensa-se em reparar a passagem superior da estrada districtal n.º 78 sobre a linha do Norte, proximo de Oyá.

A despesa a effectuar está orçada em 440\$.

— A renovação da linha de Cintra, está quasi a chegar ao Cacem na via ascendente, sendo empregados carris de 18 metros, eguas aos que ha tempos se estão pondo na linha do Norte. Finda esta tarefa, proceder-se-ha a igual trabalho na linha descendente.



Hespanha

Continua grande a propaganda pela Galliza e Asturias sobre a construção do caminho de ferro estratégico de Gijon a Ferrol.

— Inaugurou-se a 25 de setembro ultimo o troço da linha ferrea que une as estações do Norte em Vitoria e do caminho de ferro Anglo-Vasco-Navarro.

França

O sr. Drivet, deputado, tendo perguntado ao ministro das Obras Publicas como eram agora salvaguardados os interesses do publico, em materia de transportes pelas vias ferreas, depois que se suprimiu o funcionamento do serviço de fiscalização commercial dos caminhos de ferro, recebeu a seguinte resposta:

— O serviço de fiscalização commercial, cuja principal função consiste em examinar a questão das tarifas, não foi suprimido pelo facto do estado de guerra. Continuou a funcionar com o pessoal que lhe ficou disponivel após a mobilização, e a tratar tanto das propostas apresentadas pelas redes como das reclamações do publico, na medida em que o leem permitido as exigencias dos transportes militares. Convém tambem lembrar, que, em caso de litigio entre um passageiro ou um expedidor e uma administração ferroviaria, o assumpto fica á conta dos tribunaes cuja competencia não sofreu nenhuma modificação».



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — *Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas.* — Nos termos da 2.ª parte do art.º 31.º e seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados, por Alvará de 30 de novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 50 ou mais acções, segundo os preceitos do art.º 42.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Séde Social, no dia 30 de outubro proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

Tomar conhecimento da proposta para electrificação da linha de Cascaes do Caes do Sodré áquella villa, e subsequente arrendamento por 50 anos, na conformidade do Decreto com força de lei n.º 1.046 e condições do respectivo concurso, tudo aprovado pelo Governo, e poder autorizar o Conselho a fazer os competentes contratos, deliberando sobre o assumpto e mais fins d'elle emergentes e da conveniencia da Companhia, sem prejuizo dos direitos conferidos aos Srs. Accionistas pelo Art.º 38.º dos Estatutos e mais disposições legaes applicaveis.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 30 de setembro corrente, e as *Acções ao portador* depositadas até ao dia do dia 15 de outubro do corrente mes.

EM LISBOA: na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

Nº PORTO: no Banco Commercial do Porto.

EM PARIS: nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

EM LONDRES: nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

EM BERLIM E FRANCFORT: nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

EM GENEBA: nas Caixas do Bankverein suíço.

O programma do concurso, seu caderno de encargos e a proposta da Sociedade Anonyma «ESTORIL», a submeter á apreciação da Assembleia Geral, que fica convocada, estão desde já patentes n'esta séde social com os mais documentos complementares.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art.º 42.º.

Lisboa, 20 de setembro de 1915.

O PRESIDENTE DA MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

Augusto Victor dos Santos

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de outubro de 1915.

A Dívida flutuante. — Era em 30 de junho, de 116.832 contos. — Em appendice ao Diário de 24 de setembro, foi publicada a nota do estado de Dívida flutuante em 30 de junho proximo passado.

A marcha ascendente d'esta Dívida desde 31 de julho de 1914 tem sido a seguinte:

Em 31 de julho	de 1914.....	87.817 contos
» 31 " agosto	" "	89.135 "
» 30 " setembro	" "	94.417 "
» 31 " outubro	" "	96.526 "
» 30 " novembro	" "	100.024 "
» 31 " dezembro	" "	102.750 "
» 31 " janeiro	" 1915.....	103.880 "
» 28 " fevereiro	" "	106.327 "
» 31 " março	" "	109.217 "
» 30 " abril	" "	110.805 "
» 31 " maio	" "	113.358 "
» 30 " junho	" "	116.832 "

Verifica-se, pois, haver entre a primeira e ultima somma uma diferença a mais de 29.015 contos.

A Dívida flutuante, em contas de Bilhetes do Thesouro, que era em 31 de julho de 1914, 35.898 contos, estava em 30 de junho proximo passado diminida de 3.153; mas as contas correntes tinham subido: a do Banco de Portugal, de 24.168 contos para 25.492; mais 1.324 contos; a da Caixa Geral dos Depósitos, de 11.376 contos para 15.985, ou sejam mais 4.609 contos e as *Contas diversas* passaram de 16.289 para 41.039 contos; isto é, mais 24.750 contos.

Finanças externas e internas. — *A situação dos mercados externos.* — As fluctuações registadas nos ultimos tempos no mercado cambial de Londres, reflectem, na sua maioria, os estados sucessivos da opinião dos meios financeiros, no respeitante ás probabilidades da realização de um grande empréstimo ou da abertura de créditos em Nova-York.

Individualidades anglo-francezas iniciaram as suas negociações com os representantes dos bancos americanos, tendo as conferencias realizadas dado motivo aos mais variados commentarios e prognosticos.

Nada se sabendo de positivo ácerca das *démarches* encetadas, consta que a operação atingirá um billião de dollars, constando tambem que não excederia 500 a 600 milhões.

Ainda ácerca das modalidades da operação, as opiniões são deveras divergentes.

E certo que agentes allemaes teem levantado uma larga campanha, no attinente a fazerem fracassar as negociações entabolidas, exercendo para esse fim grande pressão junto dos financeiros americanos *germanophilos*, diligenciando dissuadi-los de prestarem o seu concurso para a collocação de um empréstimo, e ameaçando provocar uma corrida aos bancos.

O seu principal objectivo, é estabelecer uma corrente de opinião que obrigue o Governo de Washington a declarar o empréstimo contrario aos principios da neutralidade.

O que é certamente fóra de duvida, é que os banqueiros norte-americanos sómente desejam inspirar-se nos seus interesses e nos do seu paiz, exigindo esses interesses que seja facilitado o credito aos aliados para o pagamento das suas compras.

Reportando-nos ao empréstimo dos aliados, justo é que nos reportemos ao que o nosso Governo deseja efectivar com os Bancos nacionaes.

Encontrando-se o Governo a braços com *deficit* tão importante, como temos actualmente, difícil será, parece-nos, fazer um empréstimo no presente momento, em condições que satisfacem.

Ao Governo foram offerecidas, em condições razoaveis, 2.000.000 de libras, em ouro, que teriam por objectivo uma influencia benefica na situação cambial, a que tambem nos reportamos.

Pelas noticias contraditorias da imprensa, o Governo e as individualidades interessadas, não se inclinam para esta solução, procurando esta antes nas forças nacionaes.

Assim, diz-se, que o Governo desejaria obter do Banco de Portugal, um empréstimo de 30.000 contos, juro de 5 1/2 %, reembolsavel em 12 annos.

Consta, porém, que nada ainda está resolvido, apesar das constantes conferencias havidas entre o Banco e as entidades financeiras de maior representação na nossa praça, constando mesmo ter havido quem preconizasse a reducção do empréstimo a 10.000 contos, juro de 5 1/2 %, caucionado por inscrições.

Bolsa. — O movimento bolsista foi, durante a quinzena, bastante resumido. Os preços das inscrições continuaram n'uma tendência ligeiramente fronxa.

Reproduziram as ultimas cotações da quinzena antecedente, as obrigações do Fundo Interno, 3 %.

Avançaram para 225 as obrigações de 4 %, 1888 (sopieiras).

A Dívida Externa, 3 %, 1.ª serie, effectuou-se a 745, tendo baixado até 73550; a 2.ª serie ficou com vendedor a 72580; a 3.ª serie cotou-se 74560-74580.

As acções do Banco de Portugal ficaram com vendedor a 179550 e comprador a 1795; as do Ultramarino, a 115580; Commercial, a 1545; Lisboa & Açores, a 116530; Economia, a 19560.

Subiram para 73590, as acções dos Tabacos, e as da Companhia das Lezírias fecharam com ordem de compra a 1.0305.

Mantiveram o preço de 93580 as obrigações do Banco Nacional Ultramarino, 6 %, tendo-se cotado Ambacas a 90580 e 915.

As obrigações da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, 1.ª Serie, effectuaram-se a 77550; as do Norte e Leste, 2.º grau, 3 %, ficam com comprador a 375 e as do 1.º grau a 72550.

Realizaram-se, á cotação de 76550, os titulos de 5 obrigações da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela e 77570 os de 1 obrigaçao.

Cambios. — Durante a quinzena, a firmeza cambial accentuou-se um pouco, lenta mas persistentemente, tendo o agio do ouro ascendido a 56 % e o das libras, metal, 7515. A desvalorização

da nossa moeda está, assim, assumindo um aspecto tanto mais grave quanto é certo que o nosso paiz tem a satisfazer no estrangeiro, n'um curto espaço de tempo, importantes encargos de ouro, sendo um, e dos principaes, a compra do trigo. E' muito possivel que, dada a anormalidade do periodo que atravessamos, por motivo da guerra, outros encargos, cuja importancia não é facil avaliar, haja ainda a satisfazer, sendo varias as opiniões que correm na praça ácerca do assumpto.

Não é pois facil prever que limites attingirá o agio do ouro.

As libras fecharam hoje a 7\$10 - 7\$20; o cambio Rio-Londres está a 12 3/16 ou 19\$692 reis a libra.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE OUTUBRO		EM 30 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35	34 7/8	35 1/16	34 15/16
" 90 d/v.....	35 1/2	—	35 1/2	—
Paris cheque.....	748	732	752	758
Berlim	295	305	295	308
Amsterdam cheque	594	598	584	590
Madrid cheque	1383	1395	1375	1385

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

SETEMBRO

Bolsas e títulos	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	—	—	39,95	—	39,95	39,95	39,95	—	39,95	39,95	—	39,60	—
Dívida interna 3%, coupon	39,65	—	—	—	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	39,70
* 4%, 1888, c/premios	—	—	—	—	21\$90	—	22\$00	22\$00	—	—	58\$40	—	—
* 4 1/2%, 1888/9.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4%, 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 3%, 1905 c/premios	9\$35	—	9\$30	—	9\$35	9\$35	—	5\$40	9\$40	9\$40	—	9\$45	9\$45
* 5 1/2%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4 1/2%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	96\$00	—	96\$00	96\$00	—	—	—	96\$00
externa 3%, coupon 1.ª serie	73\$90	—	—	—	73\$80	73\$70	73\$70	73\$70	73\$80	73\$80	73\$50	73\$80	73\$80
3%, 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72\$50	—	—
3%, 3.ª serie	71\$60	—	—	—	—	—	74\$70	74\$70	—	74\$70	74\$70	74\$80	74\$80
Obrigacões dos Tabacos 4 1/2%,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco do Portugal	—	—	—	—	—	179\$50	—	—	—	—	179\$50	—	179\$50
* Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Nacional Ultramarino	115\$70	—	—	—	115\$70	115\$70	115\$70	115\$70	—	—	—	—	115\$50
* Lisboa & Arroes	—	—	—	—	—	—	—	116\$20	—	—	116\$10	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73\$70	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	74\$00	—	—	—	73\$90	—	73\$90	—	73\$80	—	73\$70	—	73\$80
Companhia dos Phosphoros, coupon	55\$500	55\$500	—	—	55\$000	—	—	—	55\$20	55\$20	—	—	55\$20
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	91\$800	91\$800	—	—	—	—	—	91\$00	91\$00	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72\$60	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	37\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	77\$50	14\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	83\$00	—	—	83\$00	83\$00	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	89\$20	89\$20	—	89\$20	89\$20	—	—
predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	87\$00	87\$00	—	—	—
* 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$20	—	—	—
* 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89\$20	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	58,20	—	—	—	8,20	58,20	—	—
3%, " 2.ª "	—	—	—	—	—	57,10	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	290	290	—	—	29,10	290	—	—	290	290	29,05	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,60	19,10	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	144	—	—	—	14,50	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	24,70	—	—	—	—	—	—	25,10	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		1915	1914	Diferença em 1915
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Caminhos de ferro Portuguezas	Rede geral	4	Março	1.073	1.028.956\$00	1.073	920.955\$00	+ 108.001\$00
Vendas Novas	" "	70		22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38
Coimbra a Louzã	" "	29		4.098\$00	29	4.722\$00	— 624\$00	141\$31
Sul e Sueste	30 Setembro	722		1.411.268\$34	708	1.501.273\$36	— 93.005\$02	1.951\$66
Minho e Douro	20 "	471		1.303.412\$00	471	1.384.016\$34	— 80.604\$34	2.76

Vagão-fábrica de luz eléctrica

Ninguem ignora que nos casos de acidentes em caminhos de ferro, ocorridos de noite, a demora nos serviços de reparação da via, auxílio aos passageiros, etc., contribui para aumentar as dores das vítimas e para prolongar as horas de confusão e de incerteza. Não obstante, tudo se não pode fazer com a prontidão devida, pelo insuficiente sistema de iluminação, que consiste em pharoes e archotes quasi sempre, os quais, como é sabido, não dão luz senão para os pontos próximos e com grande dificuldade e incommodo.

Para que os trabalhos de trasbordo de passageiros e de mercadorias, salvamento e os tendentes a deixar a via desembaraçada, se executem com a devida rapidez e efficia, conveniente seria que as Companhias dissessem de iluminação em condições tais que facilmente se possesse alcançar o desejado.

O processo posto em prática pela Administração da linha italiana do Adriatico é um dos melhores, pois satisfaz em toda a amplitude, prestando serviços excellentes.

O fluido para a iluminação procede de um vagão de mercadorias, transformado em fábrica de luz eléctrica, que leva um freio ordinário e outro de vacuo, e pode ser atracado aos comboios rápidos.

O mecanismo é simples, pois consta de uma caldeira, um motor e um dynamo. A caldeira, do tipo Field, é vertical, de 32 tubos, com chapa de aço e superfície de aquecimento de 7m^2 . Em vinte minutos alcança uma pressão de seis atmosferas e está dotada de indicador de nível com chaves de descarga, de prova, com valvulas de segurança como as da locomotiva, manômetro, injector e bomba de alimentação. Esta faz-se à mão, e, para o efeito, ha nos extremos do vagão duas caixas, uma que leva tonelada e meia de carvão, e a outra água, com $1\text{m}^2,8$ de capacidade.

O motor, também vertical, desenvolve uma velocidade de 500 voltas por minuto, e possue a força de seis cavalos; o dynamo assenta num socalco de ferro, verificando-se a transmissão do movimento por meio de um tirante elástico com peças de cauchú, isto é, directamente e sem entorpecimento nenhum.

A corrente continua que o dynamo desenvolve é de 60 amperes, a 65 volts; suporta a velocidade de 500 voltas por minuto. É de excitação compound, e em uma das paredes do vagão vê-se um quadro de distribuição com voltímetro, amperímetro, lampada e dois interruptores. Também leva regulador.

Alem das duas lampadas de azeite, que são as regulamentares, o vagão tem outras duas de incandescência, de 16 vellas.

Para a execução dos serviços a que se destina, o próprio vagão transporta todo o material necessário, como cinco lampadas de arco, com os competentes globos, reflectores e accessórios para a devida collocação, quarenta lampadas incandescentes de 32 vellas e outras tantas de 26, setecentos metros de conductores de cobre para os circuitos, peças de descanso e tudo o preciso para a iluminação e andamento das máquinas.

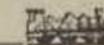
A intensidade das lampadas de arco, que são de oito amperes, é de 1.800 vellas cada uma, e a corrente potencial varia entre 40 e 44 volts, havendo unida a cada uma d'ellas uma caixa com resistencia adicional de 2,09 ohms, com o interruptor correspondente, etc.

A distribuição verifica-se ajustando-se ao sistema de dois conductores com as lampadas alimentadas em derivação.

Este vagão é empregado não sómente no serviço indicado, como também é de grande utilidade na observação dos tunneis. Para este caso, ha no tecto do vagão duas plataformas: uma num dos extremos, sobre o depo-

sito da agua, com assentos para o pessoal que dirija as operações, e a outro ao centro para os operarios que façam as sondagens do tunnel. Para a plataforma do centro vae-se pela guarita do freio, e um estrado de ferro se extende de uma a outra plataforma. Nesse estrado (que é coberto) existem barrotes horizontais com 15 lampadas incandescentes de 16 vellas e reflectores de ferro esmaltado protegidos por uma rede de arame: fica assim iluminada uma coroa ou anel da galeria do tunnel, que se pode examinar com toda a minucia e comodidade. Sendo necessário observar bem em determinados pontos, fixam-se duas lampadas moveis com reflectores, o que muito facilita a operação.

O material assim disposto pode desarmar-se rapidamente e arrecadar-se dentro do vagão, bem seguro, assim de nada sofrer com os safanões da marcha.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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

(Continuado do número 667)

Factos gerais

Dos territórios conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1914:

Em 1895	14 960,00	a 3\$00	Esc. por metro quadrado	44.880\$00
• 1896	450,00	a 2\$22,2	" "	1.000\$00
• 1897	3 491,00	a 6\$00	" "	20.947\$50
• 1898	2 416,00	a 6\$00	" "	14.499\$42
	223,00	a 18 por.		300\$58
• 1899	1.089,00	a 6\$00	Esc. por metro quadrado	6.539\$46
• 1901	2.250,00	a 7\$00	" "	15.750\$00
• 1902	2.290,00	a 7\$00	" "	16.031\$75
• 1907	3.300,00	a 7\$00	" "	23.100\$00
• 1907	3.736,00	a 6\$00	" "	22.420\$26
• 1908	6.432,00	a 8\$50	" "	54.674\$38
• 1911	26,00	a 6\$00		158\$52
• 1911	1.018,00	a 7\$00	" "	7.131\$11
• 1913	2.000,00	a 8\$50	" "	17.000\$00
Totaes...	43.685,00	a 30.	Escudos	244.432\$98

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4% (serie unica), no valor de.....	1.000\$00
Comprámos em 1897 — para serem amortizadas, 200 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	18.918\$19,3
Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4% (serie unica), por.....	98\$66
Comprámos em 1900 — 437 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	45.522\$29,7
Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4% de 1.º grau e 461 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	38.360\$74,4
Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4% de 1.º grau e 388 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	39.143\$19,4
Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4% de 1.º grau e 207 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	22.572\$02,6
Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4% de 1.º grau e 124 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	13.820\$70,5
Comprámos em 1909 — 184 obrigações de 4% de 1.º grau e 369 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	40.837\$84,2
Comprámos em 1911 — 29 obrigações de 4% de 1.º grau e 71 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	7.122\$78,8
Em 1913 — Diferença de mínimos para regularização da nova moeda.....	\$00,1
Comprámos em 1914 — 89 obrigações de 4% de 1.º grau e 177 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	16.995\$08
Total das obrigações (1.541 de 4% de 1.º grau) adquiridas (1.825 de 4% de 2.º grau) por.....	244.391\$53
Resta aplicar, em 31 de dezembro de 1913, a verba de Escudos.....	41\$45
Somma — Escudos.....	244.432\$98

Por decreto de 31 de janeiro do corrente anno, foi exonerado do cargo que exercia no Conselho de Administração, o Sr. Manuel Goulart de Medeiros, e por decreto de 3 de fevereiro foi nomeado o Sr. Jorge de Vasconcellos Nunes, em substituição d'aquelle senhor.

Em virtude do preceituado nos Artigos 13.^o, 24.^o e 49.^o dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes membros dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.^{mos} Srs.: José Adolpho de Mello e Sousa, Ernst Daehnhardt, Dominique Cerruty e Paul Leroy-Beaulieu.

por parte dos Accionistas, os Ex.^{mos} Srs.: Antonio Alves de Mattos e Dr. Luiz de Loureiro Mello Borges de Castro.

e no Conselho Fiscal, os Ex.^{mos} Srs.:

Dr. Antonio de Sousa Horta Sarmento Osorio e José de Oliveira Soares.

Em conformidade com os Artigos 13.^o e 24.^o acima citados, podem ser reeleitos pela Assembleia Geral dos Srs. Accionistas, os seus representantes no Conselho de Administração e os Vogaes do Conselho Fiscal.

As eleições dos representantes dos Srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração, competem ás Assembleias Geraes a realizar em Paris e Francfort.

Tendo o Sr. Engenheiro Louis Forquenot dado a sua demissão de Director Geral da Companhia, logar que exerceu com zelo e intelligencia, foi nomeado para o substituir o Sr. Engenheiro Sub-Director, João de Fontes Ferreira de Mesquita.

O vosso Conselho confia que o actual Director Geral desempenhará tambem zelosa e intelligentemente, o cargo que assumiu em janeiro d'este anno, pois que os serviços d'este antigo funcionario da Companhia são garantia segura de que muito ha a esperar de tão distinto engenheiro.

O Sr. Engenheiro Antonio dos Santos Viegas, que exercia o logar de Engenheiro em Chefe da Exploração, cargo que ocupou sempre com a maior distinção, foi nomeado Sub-Director, sendo de esperar que continuem a ser do maior valor os serviços que terá de prestar á Companhia, no seu novo posto.

O Sr. Engenheiro Antonio Carrasco Bossa pediu a exoneração do logar de Sub-Director, que foi aceite em sessão do Conselho de Administração de 25 de fevereiro de 1915.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1915-1916 as disposições vigentes relativamente á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Comissário do Governo e seu Adjunto, d'acordo com o disposto nos Artigos 12.^o e 39.^o dos Estatutos.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquelle Direcção Geral.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Apresentando o nosso parecer, como nos cumpre, acerca do relatorio e contas da Administração, referentes ao exercicio de 1914, não só temos que confirmar em absoluto os nossos vaticínios, com respeito á irrecuperabilidade da deficiencia de receitas, ocasionada pelas greves de janeiro e fevereiro d'aquelle anno, como temos infelizmente que constatar, que as consequencias do conflito europeu, atingiram gravemente as receitas da Companhia, por diferentes motivos, mas especialmente pelo aggravamento do agio do ouro, que, desde agosto a dezembro, se fez sentir d'uma maneira por vezes bastante desanimadora, tendo aumentado de Esc. 176.360\$99,4 relativamente a 1913.

Todavia, embora á custa de grandes sacrificios, para o resultado final da conta d'exploração, teve a Companhia a satisfação de cumprir sempre no estrangeiro, com a regularidade necessaria para o alto credito d'esta Empresa, todo o seu serviço de juros e amortizações, de maneira a não haver a menor falta ou reclamação, cabendo n'este ponto e por este facto o nosso louvor á Ex.^{ma} Comissão Executiva, porque nem sempre a parte administrativa, n'estas circumstancias, foi isenta de dificuldades e incertezas, que ella soube com a maior competencia aplanar.

O resultado geral da Exploração foi de Esc. 3.358.012\$52, havendo portanto uma diminuição, comparada com o exercicio anterior, de Esc. 242.922\$98, tendo aumentado o coefficiente medio da exploração.

Baixaram todas as receitas do tráfego, com exceção da «Grande velocidade», que deu um aumento de Esc. 12.323\$57, devido á adopção de uma nova tarifa para transporte de generos frescos.

O resultado da exploração das linhas garantidas deu um rendimento liquido inferior em Esc. 143.334\$92 ao theoricamente calculado pelos contractos, e o encargo das linhas exploradas por arrendamentos foi no actual exercicio superior em Esc. 20.602\$30, comparado com o anno anterior.

Tambem as receitas fóra do tráfego, tiveram uma diminuição de Esc. 27.471\$83.

A falta do tractado de commercio com a Hespanha, e o retrahimento geral das transacções motivado pela guerra, são factores importantissimos da diminuição das receitas.

Em consequencia d'este estado anormal, o Conselho de Administração adoptou criteriosamente no mez de agosto, a reducção do numero de comboios, economizando assim em todas as despesas de exploração, e especialmente nos gastos de material circulante e do carvão.

Pelo que respeita ás despesas, houve em todas as rubricas orçamentadas para o exercicio de 1914, a orientação da maxima economia e reducção.

Na «Direcção e Serviços Geraes» nota-se contudo um aumento de Esc. 69.114\$68, comparado com a despesa do anno anterior, motivado especialmente pelas despesas urgentes e indispensaveis, effectuadas pela «Direcção Geral», em consequencia das greves de janeiro e fevereiro, que occasionaram um importante dispendio, com a reparação das linhas, concerto no material circulante, carregamento de comboios, vigilancia, gratificações e despesas diversas.

A rubrica de despesas com «Trabalhos Extraordinarios», accusa uma diminuição, comparada com o exercicio de 1913, de Esc. 303. 13\$81,9, sendo a principal razão d'esta diferença, o não ter sido preciso avolumar a verba com a despesa de material circulante, que apenas atingiu Esc. 124.545\$05, quando no anno anterior, pela compra importante de locomotivas, carruagens e fourgões, importou em Esc. 572.638\$91,4.

Dispender-se em «Novas Construções e Trabalhos Complementares» mais Esc. 129.450\$32,9, isto é: Esc. 384.874\$44, em consequencia de urgentes melhoramentos nas officinas geraes, depositos, augmentos de linhas nas diferentes estações, cano d'egoto d'água no tunnel do Rocio, armazens do Entroncamento, melhoramentos hygienicos das estações e casas do pessoal, etc.; mas especialmente avultam n'aquelle verba Esc. 130.010\$93 da construção da 2.^a via entre Coimbra e Mogofores.

Em «Mobilia, Utensilios e Ferramentas» houve este anno uma despesa de Esc. 48.895\$00, contra Esc. 34.565\$28,4 em 1913, especialmente destinada á compra de machinismos, ferramentas e utensilios, para melhor utilização de trabalho e diminuição do preço da mão-d'obra.

Concordando este Conselho com o criterio adoptado da reducção das despesas em «Trabalhos Extraordinarios», em face da diminuição das receitas, forçoso é entretanto reconhecer que (sempre que as circunstancias o permittam) um regular augmento orçamental, applicável ás despesas de «Exploração», «Via e Obras» e «Trabalhos Extraordinarios», cuja urgente necessidade se deprehende dos relatorios parciais d'estas secções, ha de trazer para esta Companhia um largo beneficio no futuro, porque é de rudimentar concepção, que impossivel se torna colher, sem abundantemente semear.

A subvenção dada pela Companhia á «Caixa de Reforma e Pensões», no importe de Esc. 21.980\$86, conquanto seja menor do que em 1913, que foi de Esc. 43.961\$65,2, representa o encargo efectivo do anno de 1914, quando em 1913 se liquidou não só o encargo do respectivo anno, como tambem os deficits dos annos anteriores.

A subvenção annual á «Caixa de Reformas e Pensões» ha de fatalmente tender a subir normalmente, em virtude dos sens encargos sempre crescentes.

(Continua)

OLYMPIA O mais distinto Cinema de Lisboa RENDEZ-VOUS ELEGANTE

A partir de 18 de corrente realizam-se todos os dias *Matinées cinematographicas* e *Chá Tango* com esmerados serviços de chá, cacau, leite, etc. no buffet completamente renovado, sendo os numeros de musica, tanto das *Matinées* como das *Soirées*, executados por um *Duplo Sexteto de Sopro-Corda-Piano*, composto pelos mais distintos professores.

