

Gazeta dos Caminhos de Ferro

20.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 668

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e Raul Esteves, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

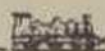
COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographico, L. d'Abegoarla, 27

LISBOA, 16 de Outubro de 1915

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 43
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

SUMMARY

O tráfego da linha de Guimarães, por J. Fernando de Sousa.....	305
A falta de carvão na Europa, por Raul Esteves.....	308
Parte official: Direcção Geral de Obras Publicas 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 possante locomotiva actual.....	310
Escolas de repetição das brigadas de caminhos de ferro (illustrado)....	311
Viagens e transportes.....	312
Viagens no paiz. — (illustrado) — 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.....	313
Um bombardeamento scientifico.....	314
Linhas Portuguezas — Companhia Portugueza.....	315
Linhas estrangeiras — Hespanha — França.....	315
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	316
Boletim commercial e financeiro.....	316
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	317
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	317
Vagão-fabrica de luz electrica.....	318
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação).....	318
Horario dos comboios.....	320



O tráfego da linha de Guimarães

II

Para cabal apreciação do tráfego é preciso estudar a sua distribuição ao longo da linha. Não existe estatística do numero de unidades de tráfego — passageiros e mercadorias — que passam entre estações consecutivas, mas figuram nos relatorios os mappas por procedencias e destinos, que me subministraram elementos para organizar aquella estatística para os annos de 1906 e 1908, entre os quaes se intercala a abertura do troço de Fafe, e para o de 1913.

Para as mercadorias calculei separadamente o movimento ascendente e descendente.

Determinei o numero de unidades kilometricas de cada especie e com elle as tarifas medias, assim como o rendimento de cada troço, dividindo a linha nos seguintes, para a analyse do tráfego em 1913:

Trofa-Santo Thyrsó
Santo Thyrsó-Vizella
Vizella-Guimarães
Guimarães-Fafe.

Finalmente calculei o tributo do novo troço ao antigo nos annos de 1908 e 1913, o que me permittiu avaliar sem erro sensível a sua influencia nas receitas da Companhia.

1906										
ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		G. V.				P. V.			
	entre estações	kilometri- cos	asc. ascend.	des- cend.	Total	Ton. ^{as} kilom.	ascen- dente	des- cend.	Total	Ton. ^{as} kilom.
Trofa	159.974	479.922	1.900	1.070	2.970	8.910	34.857	12.474	47.331	141.993
Lousado	164.050	820.250	1.898	1.072	2.970	14.850	34.866	12.298	47.164	235.820
St. Thyrsó	143.591	717.955	1.767	867	2.634	13.170	31.817	9.850	41.667	208.335
Canicós	135.157	405.471	1.710	830	2.540	7.620	28.234	8.593	36.827	110.481
Negrellos	120.438	602.190	1.623	574	2.197	10.985	21.257	7.228	28.485	142.425
Lordello	118.747	593.735	1.588	559	2.147	10.735	20.884	6.675	27.559	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				1.176.585

1908										
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	16.611	40.761	23.305	64.066	320.330
St. Thyrsó	154.846	774.234	2.013	985	2.998	14.990	37.656	17.752	55.408	277.040
Canicós	145.521	436.563	1.956	942	2.898	8.694	32.236	15.220	47.456	142.368
Negrellos	130.498	652.490	1.854	623	2.477	12.385	23.496	13.011	36.511	182.555
Lordello	129.947	649.735	1.812	608	2.420	12.400	23.061	10.074	33.135	165.675
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	235.711	428	74	502	2.510	8.653	3.554	12.187	60.935
Pareja	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

1913										
Trofa	199.454	598.363	2.332	1.566	3.898	11.694	46.048	17.678	63.726	191.478
Lousado	204.150	1.020.750	2.322	1.566	3.888	19.440	45.812	17.699	63.511	317.555
St. Thyrsó	189.502	947.510	2.189	1.408	3.597	17.985	40.685	16.008	56.693	283.465
Canicós	174.557	513.671	2.105	1.372	3.477	10.431	35.824	14.488	50.312	150.936
Negrellos	153.864	769.320	2.021	927	2.948	14.740	28.685	13.149	41.834	209.170
Lordello	151.412	757.000	1.975	903	2.878	14.390	27.788	12.247	40.035	200.175
Vizella	181.403	1.451.224	1.730	834	2.564	20.511	25.812	10.856	36.667	293.336
Guimarães	56.337	407.033	573	287	860	7.290	10.460	6.520	16.980	152.820
Paço	55.284	276.420	561	234	795	3.977	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
Fafe										
Somma....		7.329.806				126.755				1.984.797

Unidades provenientes do troço de Fafe ou a elle destinadas

1908

ESTAÇÕES	PASSAGEIROS		G. V.				P. V.			
	entre estações	kilometricos	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	39.045
Lousado	15.994	79.974	412	71	483	2.417	8.582	4.435	13.017	65.085
St. Thyrsó	16.305	81.525	413	72	485	2.425	8.585	4.436	13.021	65.105
Canicós	16.396	49.188	414	72	486	1.4.8	8.586	4.44	13.031	39.093
Megrellos	16.587	82.931	414	72	486	2.430	8.596	4.484	13.080	65.400
Lordello	16.899	84.495	414	73	487	2.435	8.596	4.492	13.088	65.440
Vizella	20.090	100.720	416	74	490	3.920	8.577	4.523	13.120	104.960
Guimarães										
Somma....		586.590				16.532				444.128
Perc. med.		29,3 km.				33,7 k.				33,8 km.

1913										
Trofa	19.153	57.459	548	225	773	2.319	9.905	5.097	15.002	45.006
Lousado	19.303	96.515	548	225	773	3.865	9.905	5.146	15.051	75.255
St. Thyrsó	19.684	98.420	549	226	775	3.875	9.923	5.698	15.621	78.105
Canicós	19.942	59.826	550	226	776	3.325	9.925	6.081	16.006	48.018
Negrellos	20.114	100.570	550	226	775	3.880	9.929	6.199	16.128	80.640
Lordello	20.439	102.195	550	226	776	3.880	9.933	6.250	16.183	80.915
Vizella	20.124	192.992	551	228	779	6.232	9.943	6.329	16.272	130.176
Guimarães										
Somma...		707.977				26.376				539.115
Perc. med.		29,3 km.				33,9 k.				33,1 km.

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	28,4	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.

1906								
TROÇOS	PASSAGEIROS		G. V.		P. V.		Somma dos rendimentos	Rendimento kilometr.
	Kilometros	Rendimento	Ton. ^{as} kilometr.	Rendimento	Ton. ^{as} kilometr.	Rendimento		
Lousado-St. Thyrs	1.300:172	14:042	23:760	2:682	377:813	10:616	27:340	1:417
St. Thyrs-Vizella	2.319:355	25:049	42:510	4:799	598:836	16:807	46:655	2:581
Vizella-Guimarães	1.113:816	12:029	14:848	1:676	199:936	5:618	19:323	2:415
1913								
Lousado-St. Thyrs	1.619:112	16:466	31:134	3:415	508:733	13:430	33:311	1:168
St. Thyrs-Vizella	2.997:561	30:485	57:546	6:313	843:746	21:274	59:072	3:282
Vizella-Guimarães	1.451:224	14:739	20:512	2:250	293:336	7:744	21:753	3:094
Guimarães-Fafe...	1.261:909	12:833	17:561	1:926	338:982	8:949	23:708	1:078
1908								
Lousado-St. Thyrs	1.425:576	15:268	26:579	2:871	417:280	13:863	32:002	1:000
St. Thyrs-Vizella	2.513:018	26:914	48:169	5:203	767:638	20:573	52:690	2:927
Vizella-Guimarães	1.237:312	13:251	16:832	1:818	239:624	6:421	21:496	2:686
Guimarães-Fafe...	1.071:660	11:477	11:085	1:197	275:784	7:391	19:965	9:7

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.....	586:590	6:282	707:977	7:200
G. V.....	16:532	1:785	26:376	2:894
P. V.....	444:128	11:903	538:115	15:064
Total.....		19:970		25:158

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.
Trofa						
Guimarães						
Guimarães a Fafe—Rend. proprio						
Rendimento proprio...	93:498	2:750	86:254	2:537	92:068	2:706
Rendimento devido ao novo troço.....	—	—	19:970	587	25:158	740
Rendimento total	93:498	2:750	106:224	3:124	117:164	3:446
Guimarães a Fafe—Rend. proprio	—	—	19:965	907	23:708	1:078

Vê-se que a abertura em 1907 do novo troço de Guimarães a Fafe determinou uma depressão da receita propria 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 desenvolver, o que compensou sobejamente a depressão.

	1908	1913
Diminuição da receita propria	7:244	1:492
Tributo recebido do novo troço	19:970	25:158
Augmento.....	12:7260	23:666

Como porém o trafego havia de seguir a sua evolução, mesmo que a linha se não prolongasse, nem todo aquelle augmento se pôde attribuir ao novo troço.

Para determinar a receita provavel de 1908, applicarei ao movimento de 1906 a lei de crescimento, que se deduz do periodo de 1902 a 1906, visto ser 1902 o primeiro anno em cujo relatorio veem os mappas do trafego por procedencia e destino.

Ao movimento calculado para 1908, como se o novo troço não existisse, accrescentarei o augmento que teve entre Guimarães e Vizella o numero de unidades de trafego proprio do troço antigo, considerado isoladamente de 1908 a 1913, com a ligeira correcção necessaria, pois o movimento de Fafe por estrada pouco augmentaria. Confrontando os numeros assim deduzidos com a cifra effectiva dada pela estatistica, obtem-se o augmento provavel devido ao novo troço e com elle, pelos percursos medios d'esse tributo e pelas tarifas medias, o vencimento correspondente.

ANNOS	PASSAGEIROS		G. V.		P. V.		RECEITA TOTAL
	Numero	Importancia	Numero	Importancia	Numero	Importancia	
1902.....	129:755		2:036		22:555		
1906.....	139:227		1:850		24:992		
Augmento medio annual.....	2:600				600		
1908							
Movimento provavel se o novo troço não existisse.....	144:400		1:900		26:200		
Movimento accusado pela estatistica.....	154:664		2:106		29:953		
Augmento devido ao novo troço	10:264	3:221	206	749	3:752	3:396	7:366
1913							
Movimento provavel se o novo troço não existisse.....	167:100		2:070		29:760		
Movimento accusado pela estatistica.....	181:403		2:564		36:667		
Augmento devido ao novo troço	14:300	4:261	494	1:837	6:900	6:394	12:492

Podemos pois fixar com sufficiente approximação em 6:400\$000 e 12:500\$000 a receita realmente devida ao novo troço no precedente em 1908 e 1913.

Devemos agora juntar-lhe o rendimento proprio do troço e ainda a participação nas receitas do Minho e Douro, que embora seja receita fóra do trafego, ao novo troço se deve.

	1908	1913
Receita propria do troço de Guimarães a Fafe.....	19:965	23:708
Receita propria determinada no anterior.....	7:400	12:500
Participação na receita do Minho e Douro.....	3:228	3:387
Somma.....	30:593	39:595

Receita total por kilometro do novo troço..... 1:391 1:791

Estes resultados pouco differem dos da exploração do troço da Trofa a Guimarães em 1885 e 1890, primeiro e sexto annos d'exploração de todo o troço, em que o rendimento kilometrico foi respectivamente 1:240\$000 e 1:721\$000.

Não é pois na deficiencia de receitas que se deve procurar a explicação do desfavoravel resultado financeiro do prolongamento. A seu tempo indicarei a verdadeira.

O exame das estatisticas anteriores põe em evidencia diferentes factos, que importa registrar:

1.º — A elevada tarifa media da mercadoria é devida em parte à influencia das despesas accessorias, que se faz sentir sobremaneira em tão curtos percursos.

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 trafego 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 differença 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 differença se nota. Sendo exactamente no sentido descendente que a tracção é mais facil, conviria attrahir 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 Trafego, 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	1:118	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 fiacção e tecelagem soffrer a decadencia de que está ameaçada pela perda dos mercados coloniaes, o trafego de mercadorias e ainda de passageiros da linha de Guimarães póde soffrer importante diminuição.

Apesar dos esforços empenhados para debellar a concorrência do carro de bois, ainda hoje fogem ao caminho de ferro transportes importantes, mercê da faculdade que tem o carro de agrupar pequenas remessas e levá-las directamente da casa do expedidor à do consignatario. A acção 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 supponha util o estabelecimento de 3 classes. Seria erro grave, contrario á 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 redução 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 faculdade 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 á 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 differença.

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, ás normas geralmente seguidas, não suscitando qualquer observação. São tarifas puramente internas.

Para o trafego 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 Povoia.

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 conjuncto parece-me bem organizado o systema de tarifas da linha, salvo alguma providencia especial, que um estudo attento aconselhe com os objectivos atraz 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 trafego, 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 trafego 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-	recebi-	Total	expedi-	recebi-	Total	expedi-	recebi-	Total
Trofa (serviço comb. e interno)	24.412	75.661	140.073	2.133	1.559	3.692	15.333	16.488	61.521
Lousado	29.057	30.324	59.381	200	7	207	713	1.496	2.209
Santo Thyrso	5.714	5.028	10.742	2	13	15	63	419	582
Caçigos	50.345	49.629	99.974	186	161	347	3.414	6.830	10.264
Negrellos	17.100	11.243	28.343	43	91	134	2.258	5.599	7.857
Espinho	29.911	19.341	49.252	464	102	566	1.695	7.495	9.190
Lordello	1.291	152	1.443	—	—	—	—	—	—
Vizella	20.550	18.027	38.577	27	50	77	1.007	1.002	2.009
Magdalena	59.907	58.528	118.435	84	260	344	1.560	2.144	3.704
Goyas	1.171	372	1.543	—	—	—	—	—	—
Guimarães	3.294	3.225	6.519	—	—	—	—	—	—
Penha	87.611	101.887	189.498	627	1.187	1.814	4.909	15.926	20.835
Pacó	296	140	436	—	—	—	—	—	—
Fafe	4.153	4.936	9.089	3	12	15	1.769	157	1.926
Pareja	5.096	4.015	9.111	31	6	37	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 effeito, 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 kilometros de percurso.

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

J. Fernando de Souza.

Nota. — Na tabella da pag. 290, 2.ª 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.ª e 2.ª classes. E' sabido que na linha de Guimarães não ha 3.ª 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 circumstancias, o proximo inverno apresenta-se com uma perspectiva carregada sob varios pontos de vista.

A falta de carvão faz antever já uma epocha difficil para os caminhos de ferro, pelo crescente augmento de despesa que terão de fazer para adquirir o combustivel necessario 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 producção.

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 difficuldade de o conseguir nas condições economicas que se podem aceitar para muitos dos fins em que elle se emprega.

Mesmo na America do Norte, onde a producção de

carvão é hoje consideravel, presume-se que o seu preço se elevará bastante, pela enorme sahida a que ha-de dar origem a satisfacção 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 sahir 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 Allemaes. A Italia, a França e a Russia hão-de soffrer bastante, porque a sua producção propria é relativamente limitada, e a importação é, como se comprehende, mais difficil 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 Allemanha as mais favorecidas. Se bem que o preço do carvão já tenha subido na Allemanha, as suas minas estão em plena actividade de trabalho, e, apesar do elevado numero de homens levados para as fileiras, a sua producção no corrente anno presume-se que bastará para o consumo interno, embora fique muito aquem da media normal, que attingia quasi 200 milhões de toneladas. A Austria produz egualmente 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 producção, 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 producção.

Na Russia, onde os bloqueios dos mares que lhe dão accesso, 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 tem 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 está 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 producção propria, e os restantes 20 são importados da Belgica ou da Inglaterra. A invasão allemã veio, porém, supprimir o fornecimento belga, e ao mesmo tempo privou tambem a França dos 20 milhões de toneladas que produziam os districtos mineiros do nordeste, agora occupados pelas tropas germanicas.

Os caminhos de ferro francezes 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 occorrer promptamente a movimentos inesperados.

E' segundo esta orientação que, ainda recentemente, segundo conta um correspondente americano, se viam nas gares de Paris, das linhas ferreas do Oeste, não menos de 45 locomotivas sob pressão, e com a unica missão de se conservarem promptas para qualquer necessidade imprevisita. Se bem que já não é muito plausivel um ataque allemão 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 francezas 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 necessario tomar o passo a uma irrupção dos Allemães.

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 francezes exigirão uma tonelagem de carvão muito superior á 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 atrazo 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 revês de certo vulto. Assim, póde 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 ferroviarios, e tambem para o consumo particular, foi cuidadosamente estudada pelo Comité central das hulheiras de França. Do relatorio já conhecido conclue-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 á exploração das regiões hulhiferas do centro e do sul da França é considerado sufficiente 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 francez, e em 12 para o inglez.

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

Em todo o caso, é de prever que os grandes fornecimentos esperados da America do Norte venham trazer algum melhoramento á situação geral, apesar de que os preços dos transportes maritimos 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 veio desembarcar em Patras, na Grecia, á consignação do Caminho de ferro Pyreu-Athenas-Peloponneso.

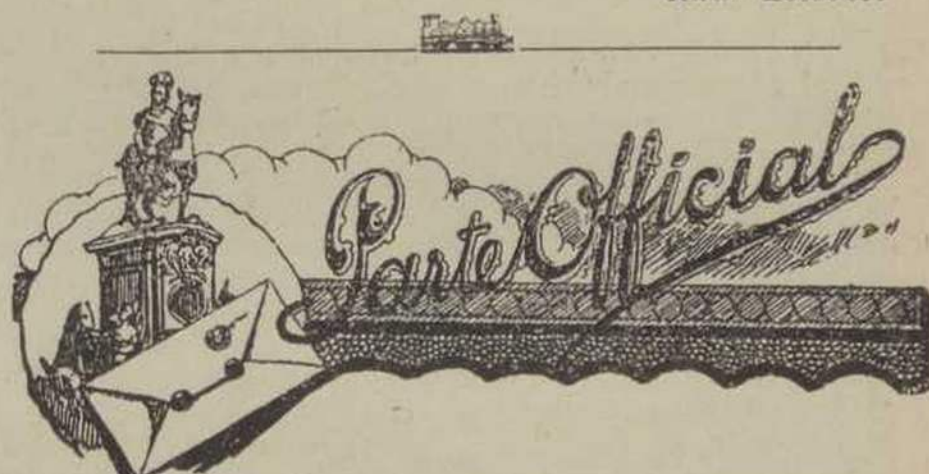
E', no dizer de uma revista americana, o mais longo

perecurso feito por um carregamento de carvão dos Estados-Unidos, e avalia-se que o preço por que sahiu 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 notavel as installações destinadas á armazenagem e ao embarque nos portos por onde se faz a sahida d'aquelle combustivel para a Europa, e ainda recentemente a Southern-Railway concluiu um armazem enorme, no seu porto de embarque, no qual póde 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 alliança 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 Zungduduk, 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'aquella região, visto como a via maritima está fechada, tendo até o referido porto de Zungduduk 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

PORTARIA 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 Vouza, 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 a referida Câmara Municipal a cedência pedida, visto ser considerado sobranço o talude do terrapleno da estação, observando-se, porém, as seguintes condições:

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

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

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

4.ª Finalmente, que o projecto das obras a executar seja previamente 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 sobranço: 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 56^m,69 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 taes 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 de 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 Calanho 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 construir um submarino, e dizem que nos arsenaes 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 á mão uma roda que transmittia o movimento a uma helice.

Mas os Norte-americanos dizem tambem que o primeiro Hespanhol que se occupou de submarinos foi Peral; e eis que os Hespanhoes reivindicam para si a primazia do invento, dizendo que o primeiro Hespanhol que construiu um submarino foi Narciso Montoriol, de Figueras (provincia 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 annos antes de Bushnell e Rice, Montoriol 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 d'estes *Ictineos* eram: duplo casco, o interior com forma ellipsoidal e o exterior de pez. A camara tinha a capacidade de 29 metros cubicos. 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 lampada oxhydrica e lastro de segurança.

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

canos construíram 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 machinas a vapor, uma de dois cavallos e outra de seis, enquanto os *Yankees* se iam sómente utilizando ainda do propulsor muscular.

Montoriol resolveu o problema natatorio collocando quatro compartimentos estanques entre os dois cascos e uma caixa com dois depositos de ar comprimido, na qual lançava ou extrahia agua por meio de uma bomba.

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

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

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

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

Havia como armamento um canhão e tubos lança-torpedos.

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



A mais possante locomotiva actual

De um dos ultimos numeros de *La Nature* extrahimos os seguintes dados, com respeito á mais possante locomotiva actualmente existente.

Pertence á linha ferrea do Erie (Estados-Unidos), e foi construída pela casa Baldwin, tambem da America. É a mais possante actualmente existente, e tambem 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 tres jogos de eixos, comportando cada um quatro pares de rodas motoras, de 1^m,57 de diametro, estando um d'estes pares em relação directa com a haste do embolo por um systema de manivella e rodas, e os tres outros solidarios com o primeiro por um systema analogo. Estes tres jogos de eixos estão distribuidos debaixo da machina 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, supportando a deanteira da caldeira, é articulado; o que leva a fornalha é fixo; a machina entra assim facilmente nas curvas. A sua maior corda rigida corresponde á distancia entre os eixos extremos de cada um dos carros, ou seja 5^m,03.

A locomotiva funciona em *compound* com vapor sobre-aquecido. Dos cylindros, um par fica em alta tensão (14^{kg}7) e dois em baixa tensão, sendo os que actuam no carro do centro os que recebem a alta tensão. Os dois cylindros da frente recebem o vapor que se escapa do cylindro H.P. da direita, em seguida ao que o mesmo vapor é enviado á chaminé por meio de uma tiragem artificial; os dois cylindros do *tender* recebem o vapor do cylindro H.P. da esquerda, e utilizam-no para o reaquecimento da agua de alimentação.

A superficie de aquecimento attinge 640^m2,21 e a superficie da grelha 8^m2,37; os tubos teem 7^m,32 de comprimento e 0^m,057 de diametro. O consumo de carvão sendo de 4.200 kilogrammas por hora, a locomotiva teve de ser munida de um carregador mechanico. A força d'este aparelho é de 3.500 cavallos, quando nas locomotivas europeias nunca passou de 1.800 a 2.600 cavallos.

Escolas de repetição das brigadas de caminhos de ferro

Como tínhamos referido no nosso penultimo numero, realizaram-se em Tancos, no mez findo, as escolas de repetição das brigadas de caminho de ferro.

Na primeira escola 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 escola 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 exercicios realizaram-se todos no polygono da Escola de Applicação em Tancos e suas immediações, e constaram de instrucção tactica de infantaria, e trabalhos

O numero total das praças que tomaram parte nas escolas 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 Pova 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.

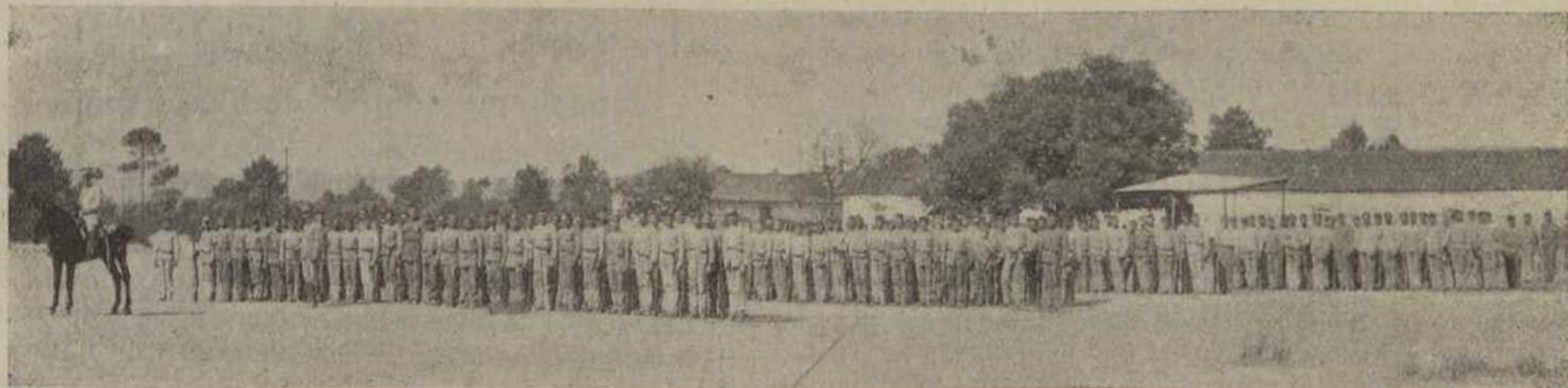
preliminares de engenharia, relativos especialmente à fortificação passageira, telegraphia optica, e operações elementares de pontes.

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

Todas as Companhias e Direcções exploradoras de ca-

Foi deveras lisonjeiro o resultado obtido n'estes exercicios, 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.

minhos de ferro prestaram o melhor concurso para o chamamento 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 ellas por motivos justificados perante a Inspeção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro.

toda a Europa, chama sobre si as atenções dos chefes militares, pelo espirito de sacrificio e de exacto cumprimento do dever com que tem 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 às 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 outomno, quasi ininterruptamente, vem a importante feira annual 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 concorrência de forasteiros das povoações proximas e egualmente 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 justificar.

Os preços dos bilhetes são os seguintes:

	2. ^a classe	3. ^a classe
Campolide e Cruz da Pedra....	\$40	\$22
S. Domingos, Bemfica, Buraca e Damaia.....	\$36	\$22
Amadora.....	\$30	\$18
Queluz.....	\$26	\$14
Barcarena.....	\$18	\$10
Cacem.....	\$12	\$08
Rio do Mouro e Algueirão.....	\$06	\$04
Cintra.....	\$12	\$08

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 beneficios 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, aproveitaram 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 concorrência de banhistas hespanhoes ás nossas praias, especialmente Figueira e Espinho, fosse tão grande como este anno.

Egualmente tambem a concorrência de familias portuguezas que costumavam ir veranejar 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 extranhas, é, muito especialmente, devido á falta de dinheiro que muitos Portuguezes ricos vão gastar ao estrangeiro em detrimento da sua terra.

Desde que afflue 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 hospedes.

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 supprimidos 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
Lavradio.....	"	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
Lavradio.....	"	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 differentes linhas ferreas do paiz, passaram de novo a acceitar 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 prorogarem 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 opportunamente nos referimos.

Nas linhas da Companhia Portuguesa, o novo prazo começa 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 adiante, 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 consigo, aliás só poderia ir a pé pela montanha.

De Villa Franca das Naves ha um excellentes 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 seducção 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 fomos a Trancoso, seguindo a Pinhel pela bella estrada (22,6 kilometros) que vae por Cerejo, Hervas Tenras, 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 esculptura, 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 attestam os seus velhos palacios, do conde de Pinhel e outros, onde se ostentam brasões de familias illustres.

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.

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

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

Depois de hora e meia de carreira chega-se à Figueira de Castello Rodrigo, onde se pára à 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 habitos da provincia, 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 constituidas 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 peor, porque as... taboas com buracos são postas em quintaes ou terrenos afastados do edificio, algumas vezes do outro lado da rua.

Não insistimos na descripção desagradavel, 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 estancias thermaes ou balneares.

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 sédes 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 fomos ver a interessante aldeiazinha 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 centenaes 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 subscripção entre os moradores, no lugar da que se incendiou; e tem em construcção um grande edificio 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 sitios; pelo menos, ninguem nos incommoda com pedidos de esmola.

A estrada para o norte conduz a Escalhão, uma outra aldeia, mas esta muito notavel por ser mais importante do que algumas villas 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 kilometros.

As velhas muralhas que a cercam, hoje em desmazelado abandono, apertam-na n'um tão pequeno circulo 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 chamada 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 trafego 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 kilometro, 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, installações para as diversas applicações hydrotherapicas necessarias para o tratamento das dyspepsias, engorgitamentos do fígado e do bazo, lithiase biliar, arthritismo, gotta, dermatoses, escrofulismo e outras enfermidades em que essa applicação tem já provado a sua proficuidade em numerosos doentes.

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

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 centenaes 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 scientifico

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 portugueza.

Comquanto o nosso velho chefe já se referisse a este facto na longa e interessante serie de artigos que publicou aqui, ha nove annos, a proposito do cincoentenário dos caminhos de ferro portuguezes, a descripção que d'elle faz agora é muito mais completa, e com o maior prazer a publicamos, honrando-se sempre o nosso jornal com a collaboração intelligente e recheada de dados historicos do maior valor, com que o mais antigo funcionario da Companhia destingue a nossa folha e por ella confirma a sua dedicacão.

Muito instado por um agente superior da Administracão 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 Marvilla, 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 á 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 á 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-disant* engenheiro, que, mais por dó 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, entenderam 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 annuiu ao pedido, e sem demora um canhão guarnecido pelas respectivas praças commandadas por um alferes (ha poucos annos fallecido 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 amollecido.

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

O general querendo mostrar a sua proficiência, cavallou a carreta e fez de novo carregar a peça.

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

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

Este inesperado bombardeamento causou espanto nos habitantes da localidade, que se agglomeravam, 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.

N'este momento chegaram ao local do desmoronamento os engenheiros Eugenio Page, director da empresa, e João Evangelista de Abreu, chefe da construcção, 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 projecteis 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 calça; explicando-se assim o exaspero do pobre cozinheiro gesticulando sobre o tunnel.

A segunda lanterneta foi cahir no jardim.

Como um successo ridiculo não fica isolado e attrahe sempre consequencias, o desmoronamento da trincheira de Xabregas teve a natural consequencia de estabelecer no menor tempo possivel a communicação 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 ás ideias mais phantasiosas, 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 n'essa epocha se occupavam na caiação das habitações e se agrupavam no Rocio, esquina da rua da Bitesga, empunhando os apetrechos das suas occupaões, 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 poudé proseguir n'este systema incompativel com aquelles operarios de côr.

Tendo os operarios brancos reclamado e sendo-lhes reconhecida a sua justiça, foi-lhes restituído o trabalho, carregando-se as terras em Xabregas e despejando-as junto á estação do Poço do Bispo, até completo nivelamento do seu caes de mercadorias, e completado este, fez-se a descarga das terras nas margens da estação de Lisboa hoje occupadas por caes 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 Portuguesa.— Concluíram-se ha dias nas officinas de Santa Apollonia, 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 iluminação a gaz.

— Nas mesmas officinas estão sendo construidas mais algumas carruagens de 3.^a classe, eguaes ás que andam nos comboios n.ºs 8, 15, 201 e 206, 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 Oyã.

A despesa a effectuar está orçada em 440\$.

— A renovação da linha de Cintra, está quasi a chegar ao Caceim na via ascendente, sendo empregados carris de 18 metros, eguaes 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 construcção do caminho de ferro estrategico 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 supprimiu 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 supprimido pelo facto do estado de guerra. Continuou a funcionar com o pessoal que lhe ficou disponível após a mobilização, e a tratar tanto das propostas apresentadas pelas redes como das reclamações do publico, na medida em que o teem permittido as exigencias dos transportes militares. Convem também 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 soffreu nenhuma modificação».



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas. — Nos termos da 2.ª parte do art.º 31.º e seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 30 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 annos, na conformidade do Decreto com força de lei n.º 1.046 e condições do respectivo concurso, tudo approved pelo Governo, e poder autorizar o Conselho a fazer os competentes contractos, 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 legais applicaveis.

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

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.

N.º PORTO: no Banco Commercial do Porto.

A 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 GENEBRA: 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 Divida fluctuante.—Era em 30 de junho, de 116.832 contos.—Em appendice ao *Diário* de 24 de setembro, foi publicada a nota do estado de Divida fluctuante em 30 de junho proximo passado.

A marcha ascendente d'esta Divida 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	» »	106.527 »
» 31 » março	» »	109.217 »
» 30 » abril	» »	110.805 »
» 31 » maio	» »	113.558 »
» 30 » junho	» »	116.832 »

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

A Divida fluctuante, em contas de Bilhetes do Thesouro, que era em 31 de julho de 1914, 35.898 contos, estava em 30 de junho proximo passado diminuida 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 Depositos, 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 successivos da opinião dos meios financeiros, no respeitante ás probabilidades da realização de um grande emprestimo ou da abertura de creditos 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 acerca das *démarches* encetadas, consta que a operação attingirá um billião de dollars, constando tambem que não excederia 500 a 600 milhões.

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

E' certo que agentes allemães teem levantado uma larga campanha, no attinente a fazerem fracassar as negociações entabuladas, exercendo para esse fim grande pressão junto dos financeiros americanos *germanophiles*, diligenciando dissuadi-los de prestarem o seu concurso para a collocação de um emprestimo, 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 emprestimo contrario aos principios da neutralidade.

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

Reportando-nos ao emprestimo dos alliados, justo é que nos reportemos ao que o nosso Governo deseja effectivar com os Bancos nacionaes.

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

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 contradictorias 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 emprestimo de 30.000 contos, juro de 5 %₁₀₀, 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 redução do emprestimo a 10.000 contos, juro de 5 1/2 %₁₀₀, caucionado por inscrições.

*

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

Reproduziram as ultimas cotações da quinzena antecedente, as obrigações do Fundo Interno, 3 %₁₀₀.

Avançaram para 225 as obrigações de 4 %₁₀₀-1888 (sopeiras).

A Divida Externa, 3 %₁₀₀, 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 %₁₀₀, 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 %₁₀₀, 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 obrigação.

*

Cambios.—Durante a quinzena, a firmeza cambial accentuou-se um pouco, lenta mas persistentemente, tendo o agio do ouro ascendido a 56 %₁₀₀ 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	752	752	758
Berlim ".....	295	305	295	308
Amsterdam cheque	594	598	584	590
Madrid cheque	1385	1395	1375	1385

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

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

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	4 Março	1.073	1.028.956\$00	1.073	920.955\$00	+ 108.001\$00	958\$95	858\$29	+ 100\$66
	Vendas Novas...	" "	70	22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38	272\$05	+ 52\$33
	Coimbra a Louzã	" "	29	4.098\$00	29	4.722\$00	— 624\$00	141\$31	162\$82	— 21\$51
Sul e Sueste.....	30 Setembro	722	4.411.268\$34	708	1.501.273\$36	— 93.005\$02	1.951\$66	2.124\$67	— 170\$01	
Minho e Douro	20 "	471	1.303.412\$00	471	1.384.016\$34	— 80.604\$34	2.767\$32	2.938\$46	— 171\$14	
Beira Alta	12 Agosto	253	318.292\$99	253	324.691\$86	— 6.398\$87	1.258\$07	1.283\$36	— 25\$29	
Companhia Nacional	9 Setembro	185	107.576\$75	185	106.977\$28	+ 599\$47	581\$49	578\$25	+ 3\$24	
Valle do Vouga... ..	20 "	176	130.389\$14	173	121.675\$24	+ 8.713\$90	740\$84	703\$32	+ 37\$52	
Porto à Povoá e Famalicão	30 Junho	64	75.846\$05	64	77.736\$60	— 1.890\$55	1.185\$09	1.214\$63	— 29\$54	
Guimarães	31 Julho	56	75.151\$55	56	81.414\$50	— 6.262\$95	1.341\$99	1.453\$83	— 111\$84	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Setembro	3.681	106.098.916	3.681	105.729.692	+ 369.224	28.823	28.723	+ 100	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	92.988.748	3.664	92.439.607	+ 549.141	25.379	25.229	+ 150	
Andaluzes.....	" "	1.083	21.450.859	1.083	21.302.213	+ 148.646	19.806	19.669	+ 137	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	30 "	777	7.673.632	777	7.682.256	— 86.264	9.875	9.887	— 12	
Lorca a Baza e Aguilas.....	2 Outubro	168	2.364.145	168	2.648.461	— 284.316	14.072	15.764	— 1.692	

Vagão-fabrica de luz electrica

Ninguém ignora que nos casos de accidentes em caminhos de ferro, occorridos de noite, a demora nos serviços de reparação da via, auxilio aos passageiros, etc., contribue para augmentar as dôres das victimas e para prolongar as horas de confusão e de incerteza. Não obstante, tudo se não pôde fazer com a promptidão devida, pelo insufficiente systema de iluminação, que consiste em pharoes e archotes quasi sempre, os quaes, como é sabido, não dão luz senão para os pontos proximos e com grande difficuldade e incommodo.

Para que os trabalhos de trasbordo de passageiros e de mercadorias, salvamento e os tendentes a deixar a via desembarçada, se executem com a devida rapidez e efficacia, conveniente seria que as Companhias disposessem de iluminação em condições taes que facilmente se podesse alcançar o desejado.

O processo posto em pratica pela Admtnistração 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 fabrica de luz electrica, que leva um freio ordinario e outro de vacuo, e pôde ser atracado aos comboios rapidos.

O mechanismo é simples, pois consta de uma caldeira, um motor e um dynamo. A caldeira, do typo Field, é vertical, de 32 tubos, com chapa de aço e superficie de aquecimento de 7^m2. Em vinte minutos alcança uma pressão de seis atmosferas e está dotada de indicador de nivel com chaves de descarga, de prova, com valvulas de segurança como as da locomotiva, manometro, injectore e bomba de alimentação. Esta faz-se á mão, e, para o effeito, ha nos extremos do vagão duas caixas, uma que leva tonelada e meia de carvão, e a outra agua, com 1^m2,8 de capacidade.

O motor, tambem vertical, desenvolve uma velocidade de 500 voltas por minuto, e possui a força de seis cavallos; o dynamo assenta n'um socalco de ferro, verificando-se a transmissão do movimento por meio de um tirante elastico com peças de cautchú, isto é, directamente e sem entorpecimento nenhum.

A corrente continua que o dynamo desenvolve é de 60 amperes, a 65 volts; supporta 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 voltmetro, amperimetro, lampada e dois interruptores. Tambem leva regulador.

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

Para a execução dos serviços a que se destina, o proprio vagão transporta todo o material necessario, como cinco lampadas de arco, com os competentes globos, reflectores e accessorios 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 machinas.

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 systema de dois conductores com as lampadas alimentadas em derivação.

Este vagão é empregado não sómente no serviço indicado, como tambem é de grande utilidade na observação dos tunneis. Para este caso, ha no tecto do vagão duas plataformas: uma n'um 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 estende de uma a outra plataforma. N'esse estrado (que é coberto) existem barrotes horizontaes com 15 lampadas incandescentes de 16 vellas e reflectores de ferro esmaltado protegidos por uma rede de arame: fica assim illuminada uma corôa ou annel da galeria do tunnel, que se pôde examinar com toda a minucia e commodidade. Sendo necessario observar bem em determinados pontos, fixam-se duas lampadas moveis com reflectores, o que muito facilita a operação.

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



Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados a Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1915.

(Continuado do numero 667)

Factos geraes

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

Em 1895—14 960, ^m 200 a 3500	Esc. por metro quadrado	44.880\$00
" 1896— 450, ^m 60 a 2522,2	" " " "	1.000\$00
" 1897— 3 491, ^m 25 a 6500	" " " "	20.917\$50
" 1898 { 2 416, ^m 57 a 6500	" " " "	14.499\$42
" 1898 { 223, ^m 18 por.....	" " " "	300\$58
" 1899 { 1 089, ^m 291 a 6500	Esc. por metro quadrado	6.539\$46
" 1899 { 2 250, ^m 00 a 7500	" " " "	15.750\$00
" 1901— 2 290, ^m 25 a 7500	" " " "	16.031\$75
" 1902— 3 300, ^m 00 a 7500	" " " "	23.100\$00
" 1907— 3 736, ^m 71 a 6500	" " " "	22.420\$26
" 1908 { 6 432, ^m 28 a 8550	" " " "	54.674\$38
" 1908 { 26, ^m 42 a 6500	" " " "	158\$52
" 1911— 1 018, ^m 73 a 7500	" " " "	7 131\$11
" 1913— 2 000, ^m 200 a 8550	" " " "	17.000\$00
Totaes... 43.685, ^m 230.....	Escudos	244.432\$98

Por estas vendas recebemos em 1896—40 obrigações de 4% (serie unica), no valor de.....	1.000\$00
Compramos em 1897—para serem amortizadas, 200 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	18.918\$19,3
Compramos em 1898—2 obrigações de 4% (serie unica), por.....	98\$66
Compramos em 1900—437 obrigações de 4% de 1.º grau, por.....	45.522\$29,7
Compramos em 1901—231 obrigações de 4% de 1.º grau e 461 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	38.360\$74,4
Compramos em 1903—193 obrigações de 4% de 1.º grau e 388 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	39.143\$19,4
Compramos em 1907—103 obrigações de 4% de 1.º grau e 207 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	22.572\$02,6
Compramos em 1908—61 obrigações de 4% de 1.º grau e 124 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	13.820\$70,5
Compramos em 1909—184 obrigações de 4% de 1.º grau e 369 obrigações de 4% de 2.º grau, por.....	40.837\$84,2
Compramos 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 minimos para regularização da nova moeda.....	\$00,1
Compramos 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 applicar, 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 Sarmiento 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 também 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 distincto engenheiro.

O Sr. Engenheiro Antonio dos Santos Viegas, que exercia o logar de Engenheiro em Chefe da Exploração, cargo que occupou sempre com a maior distincção, 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 acceite 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, Commissario do Governo e seu Adjuncto, d'accordo 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'aquella Direcção Geral.

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS:

Apresentando o nosso parecer, como nos cumpre, acêrca do relatório e contas da Administração, referentes ao exercício de 1914, não só temos que confirmar em absoluto os nossos vaticínios, com respeito á irrecuperabilidade da deficiencia de receitas, ocasionada pelas grêves de janeiro e fevereiro d'aquella anno, como temos infelizmente que constatar, que as consequências do conflicto europeu, attingiram gravemente as receitas da Companhia, por diferentes motivos, mas especialmente pelo agravamento do agio do ouro, que, desde agosto a dezembro, se fez sentir d'uma maneira por vezes bastante desanimadora, tendo augmentado 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 difficuldades e incertezas, que ella soube com amaior competencia aplanar.

O resultado geral da Exploração foi de Esc. 3:358.012\$52, havendo portanto uma diminuição, comparada com o exercício anterior, de Esc. 242.922\$98, tendo augmentado o coeeficiente medio da exploração.

Baixaram todas as receitas do trafego, com excepção da «Grande velocidade», que deu um augmento 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 exercício superior em Esc. 20.602\$30, comparado com o anno anterior.

Tambem as receitas fóra do trafego, 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 redução 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 exercício de 1914, a orientação da maxima economia e redução.

Na «Direcção e Serviços Geraes» nota-se comtudo um augmento 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, carilamento de comboios, vigilancia, gratificações e despesas diversas.

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

Dispendeu-se em «Novas Construcções 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'exgato d'aguas no tunnel do Rocio, armazens do Entroncamento, melhoramentos hygienicos das estações e casas do pessoal, etc.; mas especialmente avultam n'aquella verba Esc. 130.010\$93 da construcção 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 redução das despesas em «Trabalhos Extraordinarios», em face da diminuição das receitas, forçoso é entretanto reconhecer que (sempre que as circumstancias o permittam) um regular augmento orçamental, applicavel ás despesas de «Exploração», «Via e Obras» e «Trabalhos Extraordinarios», cuja urgente necessidade se deprehende dos relatorios parciaes 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 effectivo do anno de 1914, quando em 1913 se liquidou não só o encargo do respectivo anno, como também 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 distincto 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 buffete 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 distinctos professores.

AGENDA DO VIAJANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel do Elevador. — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem. Aposentos confortaveis e aseados. — Magnificas vistas de terra e mar. — Sala de jantar para 150 pessoas. — Magnifico parque para recreio. — Iluminação electrica. — Telephone n.º 15. — Preços razoaveis. — Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 1, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel. — Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissions, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa. — Rua do Commercio, 73, 2.º

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — Praça do Municipio, n.ºs 4, 5, 6, e 7.

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas. — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Allemanha, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha. — Iluminação electrica. — Luxuoso pateo. — Sala de jantar para 200 pessoas. — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1915

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	

7 16	8 45	5 30	6 37
b 9 20	10	7 5	8 8
9 48	10 54	7 55	8 58
10 55	12 1	a 8 28	9 6
b 12 5	12 46	9 23	10 26
12 50	1 57	a 10 18	10 54
3	4 9	11 23	12 20
b 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	b 4 10	4 49
6 25	7 80	5 21	6 29
7 17	8 24	b 6 47	7 32
8 55	10 6	7 30	8 37
10 23	11 33	b 8 15	9 9
11 55	1 1	9 10	10 7
b 12 40	1 22	10 13	11 15
12 55	2 5	11 13	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	

8 37	9 1	9 37	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
b 7 10	8 1	6 34	7 40
b 8 10	9 1	b 7	7 47
9 10	10 18	b 8 10	8 59
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37
10 45	11 53	a 9 10	9 46
a 11 29	12 5	a 9 35	10 41
12 20	1 28	b 10 35	11 22
1 56	2 32	12 20	12 26
2	3 8	a 12 14	12 50
3 40	4 48	12 50	1 56
a 5 10	5 48	2 20	3 26
b 5 15	6 6	a 2 58	3 34
b 6	6 51	3 30	4 56
a 6 40	7 16	b 5 20	6 9
7	8 8	a 5 10	6 46
7 45	8 48	6 25	7 25
a 8 30	9 6	a 7 50	8 37
8 40	9 48	b 8 40	9 22
b 10	10 51	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	a 12	12 36
12 50	1 58	12 10	1 16

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	P. Arcos	C. Sodré	

7 15	7 51	8 15	8 50
8 15	8 45	8 55	9 30
4 30	5 6	5 16	5 48
5 20	5 56	6 5	6 40
6 5	6 41	7 50	8 25

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	

6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 50
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	

6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 12	11 57	10 48	11 31
1 25	2 12	12 7	12 50
3 55	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 37
7 10	7 50	6 6	6 52
9 7	9 47	8 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 26
12 47	1 31	a 11 28	11 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	B. Prata	Lisboa-R	

7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	

6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	

a 8 30	2 18	6 28	5 36
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8
c 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Entrene.	Lisboa-R	

8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	

5 5	7 20	9 55	11 57
		7 55	10 18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrene.	Alfarellos	Entrene.	

3 22	10 36	4 5	11 28
2 31	11 10	5 30	1 28
		7 55	10 18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrene.	Porto	Entrene.	

6 5	1 58	2 50	2 26
Figueira	Coimbra	Figueira	

2 20	4 5	7 35	9 18
a 6 30	8 15	10 15	12 28
7 43	9 45	2 40	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 45
a 8 45	10 20	11 39	1 34
11 30	12 42		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	

5 25	6 54	7 10	8 39
12 20	1 43	2 33	3 40
4 35	5 50	6 5	7 4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	

5 40	7	3 35	4 36
6 58	7 35	7 50	8 23
11 43	12 54		

Mais os para e de Coimbra

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	

8 10	3 5	3 25	12 1
12 20	1 43	5 40	12 43
4 15	12 44		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	

5 54	8 43	6 20	9 37
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	

7 55	1 4	1 25	6 14
Porto	Aveiro	Porto	

6 28	8 31	6 10	8 51
10 18	12 47	11 32	1 58
2 27	4 56	6 45	9 26
7 3	9 31		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	

5 46	7 13	5 30	7 13
12 15	1 18	7 55	9 38
4 19	5 49	3 25	5 8
5 53	7 21	6 14	7 47
12 43	2 13	9 10	10 45

Mais os de Aveiro.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	

6 55	7 48	9 36	10 37
7 55	8 50	10 49	11 36
8 57	9 50	2 43	3 40
a 1 37	2 33	5 47	6 37
g 5 20	6 13	11 10	12 8
8 30	9 23	12 5	1 5
9 50	10 43		

Mais os de Ovar e Aveiro.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	

9 10	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 36
a Mad.	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	i 2 21
	8 5	7 55	5
			a 1 8
			0 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	

9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40		5 36
		6 24	1 8
			5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrene.	T. das Var.	Entrene.	

6 17	11 8	1 24	9 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	

9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35			5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas	Novas	Setil

5 40	9 30	5 20	8 30
9 12	11 4	11 45	3 13
7 11	10 20	7 32	9 50

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	

7 35	9 45	11 10	1 5
8 10	10 5	7 30	9 24
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	

5 50	4 52	1 58	9 32
11 20	5 40	11	6 37
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	

12 30	5 51	4 27	10 10
-------	------	------	-------

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	

6 25	7	6 20	7
8	8 35	7 25	8
9 10	9 45	9 15	9 50
10 20	10 55	10 25	11
11 40	12 15	11 25	12
2 30	3 5	1 25	2
4 30	5 5	4 5	4 40
5 35	6 10	5 55	6 30
8 15	8 55	6 45	7 25
11 30	12 10	9 35	10 15
h 1	1 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	

8	9 35	8 10	9 50
11 40	1 5	10 40	12
2 30	4 10	3	4 40
4 30	5 58	5	6 30
5 53	7 10	8 30	10 15
8 15	10 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	

9 10	10 40	8	9 50
11 40	1 10	12 10	2
4 30	6 30	4 40	6 30
8 15	10 5	8 20	10 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	

9 10	1 26	9 53	2
4 30	9 13	3 30	7