

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 643

Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antwerp, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

António Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 1 de Outubro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERC

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Tarifa internacional n.º 206 (G. V.); Bilhetes simples de Lisboa a Hendaya e de Irun a Lisboa.

Minho e Douro — Aviso ao público: 3.ª ampliação à tarifa n.º 101 (P. V.) — Aviso ao público: 1.º additamento à tarifa especial n.º 9 de P. V., e 2.º additamento à tarifa especial C. F. E. n.º 1 de P. V.

Beira Alta. — 3.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 2: transporte de água potável, flores, frutas, legumes, leite, etc.

## SUMMARIO

A Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado, por J. Fernan- do de Sousa	289
A Indústria mineral e a siderurgia na Alemanha, por Mello de Mattos	291
Parte Oficial. — Ministério do Fomento — Direcção geral de Obras Pú- blicas - Minas	294
A telegraphia sem fios nos caminhos de ferro	294
Os caminhos de ferro em Portugal — XI — por A. O.	295
Viagens e transportes	296
Viagens caseiras — II	297
Carreiras d'autómoveis	298
Caminho de ferro aéreo de 120 quilómetros	298
Linhos portuguesas. Companhia Portugueza-Minho e Douro — Valle do Vouga — Penal — a Entre-os-Rios	299
Linhos estrangeiras. M. panha	299
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório (Continuação)	299
Arrematações	300
Parte financeira	
Carteira dos acionistas...	300
Balanço comercial e financeiro	301
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	301
Horário dos comboios	302

acurada sollicitude e de carinhosos disvellos, representando a sua gerencia pesado sacrifício para os que a exerciam, sem mais remuneração que a consciencia dos serviços prestados ao pessoal. Ao mesmo tempo que se creava e fortalecia a nova Caixa, salvava-se da ruina certa a que estava condemnada a antiga Associação de socorros dos empregados do Sul e Sueste.

No fim do anno económico de 1909-1910 o fundo permanente da Caixa achava-se elevado a 353:481\$417, provindo da extinta Associação apenas 100:191\$863.

As receitas proprias da gerencia tinham atingido 102:177\$621, sendo 53:820\$115 de subsídios da Administração, 26:933\$935 de joias e quotas e 21:423\$571 de receitas diversas, constituidas na sua quasi totalidade por juros de capitais e lucros das operações da Caixa em empréstimos e fornecimento de generos.

Nas despesas, sommando 82:994\$665, avultavam 57:313\$280 de pensões de reforma, 4:324\$345 de pensões de sobrevivência e 5:415\$650 de auxílios diversos, incluindo o deficit da extinta Associação, a cargo da Caixa. Os saldos da gerencia, que engrossavam o fundo permanente, eram anualmente de 22 contos, em media, tendo sido ainda em 1909-1910 de 19:355\$871 o aumento do fundo permanente.

Perto de 4.000 agentes se achavam inscriptos como contribuintes da Caixa.

Como se correspondeu a esse longo, desinteressado e dedicado esforço para crear e consolidar tão importante instituição de previdencia e assistencia?

Do lado das sociedades secretas saíram agitadores, ao serviço da paixão política e do odio sectario, que lograram recrutar entre o pessoal dos caminhos de ferro doces instrumentos accessíveis as mais absurdas sugestões, impellindo-os para a indisciplina e para a violencia, exactamente sob o pretexto de zelar os interesses da Caixa! Debalde se extendeu pouco depois a esta a rede das syndicacias suspeitas, lançada sobre os serviços publicos. O relatório da syndicacia à Caixa, que elogiava a sua administração é contabilidade, sem lhes poder apontar um senão, perdeu-se no gabinete do Ministro, não havendo meio de obter a sua publicidade.

Haviam sido publicados os relatórios da Administração de Caixa até 30 de junho de 1910 e d'elles deu a *Gazeta* noticia em tempo devido.

Importa agora resumir os dados referentes aos annos económicos seguintes, conforme constam dos respectivos relatórios.

Deve-se notar que por decreto de 22 de março de 1913 foi remodelado profundamente o regulamento da Caixa, mas só na gerencia de 1913-1914 e nas seguintes se fará sentir mais profundamente a influencia das reformas decretadas.

Tornou-se extensiva a todos os jornaleiros a inscrição obrigatoria, que anteriormente só era imposta a pequeno numero de categorias. A quota foi elevada de 3 a 5 %. Elevou-se a cifra de varios vencimentos tomada para base do computo da reforma e modificou-se a escala das per-

## A Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado

Relatórios de 1910-1911, 1911-1912 e 1912-1913

As caixas de socorros e aposentações pertence papel importante na economia administrativa dos caminhos de ferro, e as questões suscitadas pela sua organização e gerencia são particularmente espinhosas e não raro originam conflitos graves, de que temos entre nós, infelizmente, exemplo de hontem.

Convém por isso registar e analysar as cifras por que se traduz a sua vida e desenvolvimento, e que permitem aquilatar os benefícios prestados ao pessoal e os sacrifícios exigidos a este, bem como ás empresas de caminhos de ferro.

Até 31 de janeiro de 1901, data do decreto que creou a Caixa de socorros e aposentações, em obediencia á lei organica de 14 de julho de 1899, não tinha o pessoal dos caminhos de ferro do Estado garantias de futuro na inabilitade, além das que a humanidade dos ministros, obedecendo ao puro arbitrio e sem lei que lhe desse faculdades para isso, concedia sob a forma de subsídios, sem reversão para as famílias.

Creou o referido decreto a Caixa, subordinando a sua organização aos moldes geralmente adoptados nas instituições similares e consagrados pela prática, indo, porém, além d'ellas, quer nos auxílios assegurados, quer na contribuição da Administração.

Durante dez annos foi a novel instituição objecto de

centagens do vencimento representativas da pensão até ao maximo de 100 % d'este, em vez de 75 %.

Os auxilios extraordinarios e socorros na doença deixaram de ser encargo da Caixa para serem concedidos pelo Conselho, transferencia cujo alcance não logramos comprehendêr, parecendo-nos mais racional manter essa função à Caixa. Permitiu-se aos contribuintes então existentes a faculdade de anticipação do direito ao goso da pensão, mediante um pagamento complementar.

As consequencias d'esta reforma, que foi, nas concessões ao pessoal, muito álem do que por toda a parte a experiência tem mostrado ser possivel, só com o tempo se hão-de manifestar. Por isso mesmo e como elemento d'estudo e apreciação convém resumir os dados das ultimas tres gerencias.

O numero de contribuintes foi o seguinte:

1910-1911	1911-1912	1912-1913
4:189	4:434	5:678

O consideravel aumento na ultima gerencia foi devido à reforma do regulamento, a que me referi.

As receitas em cada anno economico foram as seguintes:

*Concessões da Administração*

	1909-1910	1910-1911	1911-1912
Subsídios.....	19:080\$000	19:080\$000	19:080\$000
Gare, bonus e assignaturas.....	28:736\$290	29:131\$600	29:479\$740
Multas.....	943\$410	1:148\$280	1:565\$510
Rendas de casa.....	151\$880	142\$010	150\$710
Afixação de anúncios.....	2:133\$985	1:737\$295	1:545\$870
	51:045\$565	51:293\$215	51:821\$830

*Contribuições do pessoal*

	1909-1910	1910-1911	1911-1912
Joias.....	14:238\$495	6:163\$625	8:081\$930
Quotas.....	21:073\$465	27:169\$885	35:326\$215
	38:311\$960	33:335\$510	42:411\$145
<i>Receitas diversas</i>			
Juros.....	16:911\$820	15:114\$686	15:486\$852
Lucros dos Armazens de viveres.....	21:632\$123	18:033\$199	12:654\$016
Diversos.....	18\$630	131\$145	50\$255
	38:562\$593	33:279\$330	28:191\$153
Total.....	127:920\$118	117:834\$055	123:424\$128

Em 1909-1910 as concessões da Administração somaram 53:820\$115, as contribuições do pessoal 26:933\$935 e as receitas diversas 21:423\$571.

E' digna de nota a diferença que ofereceram algumas parcelas de receita. O producto dos bonus e bilhetes de gare, que fôra de 30:817\$520 em 1909-1910 e crescerá rapidamente de anno para anno até então, diminuiu nos seguintes por efeito da transformação dos bilhetes de identidade do pessoal em passes, embora a validade d'esses bilhetes, reconhecida nas linhas estranhas com a cor relativa reciprocidade, devesse provocar sensivel aumento de receita.

As multas, que tinham atingido 2:353\$115 n'aquelle anno, baixaram a 943\$410 por efeito do considerável afrouxamento de disciplina provocado pelos movimentos revolucionários, para subirem novamente perante as necessidades inexoráveis da ordem e da repressão da negligencia.

O consideravel aumento das contribuições do pessoal, em 1910-1911 foi devido à elevação dos vencimentos concedida depois da greve de Janeiro de 1911, e o de 1912-1913 à inscrição de grande numero de jornaleiros, que até então não contribuíam para a Caixa.

O consideravel aumento dos lucros dos armazens, que em 1909-1910 foram apenas de 5:863\$823, foi devido a que só em 1910-1911 figuraram nas contas geraes os dos armazens do Minho e Douro, acumulados desde a origem na respectiva conta de capital, somando 17:511\$811, enquanto os de 1910-1911 no Sul e Sueste baixaram a 4:120\$313.

A diminuição continuou de anno para anno, tendo havido em 1912-1913 menos 5:400\$000 que na gerencia anterior.

Pelo que respeita às despesas, foram as seguintes em cada anno do ultimo triennio:

Despesas geraes.....	5:220\$910	5:725\$894	6:724\$097
<i>Reformas e pensões</i>			
Reformas anteriores à constituição da Caixa.....	4:835\$450	4:179\$760	3:384\$750
Aposentações.....	55:850\$693	57:216\$740	63:303\$360
Pensões de sobrevivencia.....	5:945\$155	9:547\$775	13:513\$965
	66:631\$300	70:945\$275	80:202\$075
Socorros.....	7:757\$180	8:491\$040	10:955\$695
Diversos.....	7:964\$104	9:463\$682	12:631\$599
Total.....	87:573\$794	94:624\$891	110:513\$466

Nos diversos avulta, com importancia crescente, o deficit da extinta Associação, a cargo da Caixa, que cresceu de 3:006\$065 em 1909-1910 a 7:972\$199 em 1912-1913, por virtude das pensões, como a deante veremos.

No seu conjunto as receitas pouco teem augmentado, enquanto a despesa cresceu mais de 30 contos em relação a 1909-1910, pois aos 27 accusados pela escripta ha que accrescentar 4 de despesas geraes, levados indevidamente à conta da extinta Associação em gerencias anteriores e que em 1909-1910 foram lançados à conta da Caixa.

E', sobre tudo, a verba das reformas e pensões, que cresce rapidamente de anno para anno, apesar da natural diminuição da das concedidas antes da criação da Caixa. Abstrahindo d'estas notamos o seguinte crescimento:

	Aposentações	Sobrevivencia
1902-1903.....	11:566\$810	704\$000
1903-1904.....	18:443\$480	1:173\$257
1904-1905.....	24:717\$580	1:196\$870
1905-1906.....	32:224\$420	1:476\$495
1906-1907.....	37:317\$315	2:111\$095
1907-1908.....	42:325\$145	26:888\$740
1908-1909.....	47:657\$350	3:447\$630
1909-1910.....	51:934\$790	4:324\$345
1910-1911.....	55:850\$695	5:945\$155
1911-1912.....	57:216\$740	9:547\$775
1912-1913.....	63:303\$360	13:513\$965

Nesse decennio as pensões de reforma elevaram-se de 11:566\$810 a 63:303\$360 e as de sobrevivencia de 704\$000 a 13:513\$965, crescimento que continuará a accentuar-se durante não poucos annos.

E' assim que os augmentos do fundo permanente vão diminuindo rapidamente, como se vê dos seguintes numeros:

1909-1910.....	19:176\$766
1910-1911.....	40:346\$824
1911-1912.....	22:229\$164
1912-1913.....	11:910\$662

O consideravel aumento excepcionalmente devido às joias supplementares correspondentes à melhoria de vencimentos em 1911, foi logo compensado, tendo sido consideravel a diferença para menos na ultima gerencia, diferença que continuará a accentuar-se.

Está pois proximo para a Caixa o periodo critico dos *deficits*, em que a Administração terá que avolumar de anno para anno a somma dos seus subsídios.

E'i por isso que no primeiro decennio da sua existencia se procurou angariar-lhe receitas e effectuar a maxima capitalização.

Os juros de bilhetes do Tesouro e papéis de credito, que somaram 3:624\$625 em 1902-1903, elevavam-se já em 1909-1910 a 13:267\$075.

Trata-se de uma Caixa do Estado, em que é facil cobrir os encargos com receitas do tráfego. Por isso mesmo torna-se espinhosa a situação das companhias, as quais o pessoal exige vantagens iguais às que dá o Estado e

cujos encargos irão agravar a situação pouco florescente de muitas d'ellas.

As exigencias foram muito além do que a experiecia mostra ser compativel com o funcionamento normal das caixas de aposentações. Suprirão as receitas publicas o excesso do encargo.

Onde, porém, não ha já essa facilidade de saldar deficits, originam-se luctas e conflitos perigosos entre as exigencias do pessoal e os recursos das companhias, luctas cujas consequencias estamos vendo e vereinos, infelizmente.

Proseguindo na analyse do relatorio, notamos o aumento consideravel dos adeantamentos feitos aos empregados, tendo-se elevado de 46:446\$000 em 1909-1910 a 90:096\$000 em 1912-1913, o que representa agravamento innegavel da situação do pessoal, para o qual são contraproducentes as facilidades de recurso ao credito.

Teem tido grande incremento as transacções dos armazens de viveres.

As vendas, que tinham attingido 242:042\$765 reis em 1909-1910, com o lucro liquido de 9:334\$361, elevaram-se em 1912-1913 a 199:583\$555, com os lucros de 12:654\$046. A percentagem dos lucros foi de 6,5 % naquella gerencia. A abertura de um armazem subsidiario em Beja foi uma util providencia.

A escola primaria para os dois sexos, *Maria Amélia*, creada na Casa Branca por decreto de 13 de novembro de 1902 firmado por Sua Magestade a Rainha e que por isso recebeu o seu nome, passou a chamar-se *escola Almirante Reis*, não se percebe porquê.

Que teve o Almirante Reis com os caminhos de ferro do Estado, ou com a estação de Casa Branca, ou com os meninos de lá, para ser vinculado o seu nome à escola, cuja denominação derivava logica e historicamente das circumstancias em que foi creada? Se não se queria conservar um nome de rainha, podia-se ao menos, tê-lo substituido pelo de Brito Taborda, o primeiro director das linhas sob a administração do Estado, que com tanto zelo e saber a elles presidiu, ou de Tavares Trigueiros, que creou uma aula de desenho e de machinas nas officinas e cuja accão criteriosa e desvallada como director o tornou credor do respeito e estima de todos os sens subordinados.

Merece registo elogioso a criação de um curso nocturno de instrucção primaria para o pessoal em Alhos Vedros, gratuitamente regido com louvável desinteresse pelo professor da localidade.

Pena é que continuasse sem execução a disposição do regulamento de 1901, que facultava a criação d'escolas industriaes elementares no Barreiro e em Campanhã. Estavam em andamento os estudos para a sua organização. Infelizmente, não só nada se fez, como ainda essa previsão foi eliminada do novo regulamento da Caixa.

Não deixarei sem menção o que respeita à extinta Associação de socorros do Sul e Sueste. As suas receitas annuas mantein-se quasi sem alteração, como é natural. Tinham sido de 7:022\$980 em 1909-1910 e foram de 7:043\$626 em 1912-1913. A verba principal de 5:403\$300 provém dos juros de papeis de crédito e o resto de quotas.

A despesa subiu de 10:029\$045 a 15:015\$980 por effeito do aumento das pensões, que representam a quasi totalidade da verba. Os desficits subiram de 3:006\$065 a 7:972\$199 e constituiram encargo da Caixa. Durante annos continuarão crescendo, até se atingir o maximo, para se entrar no periodo decrescente, sendo d'esperar que a somma dos desficits não exceda o valor do capital herdado pela Caixa.

Os relatorios que analysei, excellentemente elaborados, atestam a competencia e sollicitude dos dirigentes da Caixa e do pessoal encarregado do seu funcionamento.

A reforma do regulamento servirão de base os valiosos estudos feitos pelo actual secretario do Conselho, o distinto engenheiro Nuno Taborda, o que não significa

que fossem adoptadas as suas prudentes conclusões. Era preciso agradar ao pessoal, indo além do que a prudencia aconselhava e sem curar dos encargos futuros, nem das dificuldades creadas ás empresas de caminhos de ferro.

A Caixa de aposentações dos caminhos de ferro do Estado é hoje uma das mais importantes instituições de previdencia do nosso paiz. Por ella está assegurado o futuro de uma classe numerosa e adstricta a arduo labor. É de esperar que a sua gerencia continue sendo sollicita e criteriosa, mantendo-a á altura da sua benefica missão.

J. Fernando de Souza.

7-901

## A industria mineira e a siderurgia na Alemanha

669.023 + 327 + (23)

Segundo refere a «Revista de Bilbao», a producção de combustiveis mineraes na Alemanha em 1912, elevou-se a 278.986.000 toneladas, excedendo em cerca de 20 milhões de toneladas a producção de 1912. Quasi que egualou assim a producção ingleza.

A despeito do consideravel aumento que obteve a siderurgia em 1912, tanto em producção como em lucros, os do anno passado ainda os excederam.

As exportações de productos acabados experimentaram um accrescimo de 600.000 toneladas, dando-se em troca um insignificante aumento nas importações. As fabricas do Sud-oeste poderam assim fazer crescer sensivelmente a sua producção, sem occasionarem graves perturbações no mercado interno.

Os preços de venda, embora em media excedessem os de 1912, tiveram que ser reduzidos nos ultimos meses do anno por causa de circumstancias externas e restricção da procura. O typo do desconto desde janeiro até setembro foi de 6 por cento, descendo seguidamente a 5 1/2 em outubro e por fim a 5 em dezembro.

A producção de combustiveis mineraes em 1913 attingiu, como já se disse, 278.986 milhares de toneladas. Este accrescimo incide tanto na hulha como na linhite.

A producção ingleza durante o mesmo anno avaliou-se em 286 milhões de toneladas. Na Alemanha, em 1907, não excedia a 205.732.000 toneladas, de modo que se pôde afirmar que o accrescimo annual anda por 12.209.000 toneladas durante aquelle sexennio.

A maior producção deve-se á Prussia (Rhen, Westphalia, Silesia) que figura nos valores antecedentes com 181.413.000 de toneladas de hulha e 70.255.000 de linhite.

Quasi inteiramente se deve á Prussia a producção alema de coke, que a elevou a 32.168.000 de toneladas em 1913 contra 29.141.000 em 1912 e 21.938.000 em 1907. As exportações foram de 34 milhões de toneladas de hulha e 6 milhões de toneladas de coke.

A producção de minério de ferro foi em 1912 de 27 milhões de toneladas, a do Luxemburgo de 6 milhões e a da Lorena de 21 milhões de toneladas ou seja mais de 63 por cento da producção total.

As importações passaram de 10 milhões de toneladas em 1910 a 12 em 1912 e 14 em 1913. Este ultimo valor comprehende 4.558.000 toneladas provenientes da Suecia e de França e 3.632.000 da Hespanha. Entre os demais paizes importadores, Argelia e Tunis figuram com 617.000 toneladas, ao passo que em 1911 as exportações de estes paizes apenas foram de 374.000. Convém notar que foi esta a primeira vez que a França figurou na estatistica antes da Hespanha.

A producção do manganez attingiu 88.000 toneladas.

A importação d'este minério foi em 1913 de 680 000 toneladas, procedentes da Russia (447.000) e 178.000 da India. As 55.000 restantes vieram do Brasil, de Espanha e de Portugal.

Quantas ruínas não accensará a estatística de 1914, quando se publicar a d'este anno maldito!

Ha 44 annos publicou Victor Hugo o seu poema *L'Année terrible*, onde logo de começo se divisa que a Alemanha e a França se não deviam importar com a guerra que apenas podia interessar dois imperantes, com cujos negócios nada tinham os povos. Aquelles que se batessem.

Hoje trata-se de uma guerra de raças e o odio que de ella esvirra é tamanho que nos paizes neutros as chancillarias leem admiradas a palavra *mentira*, acompanhada quasi sempre de algum adjectivo de significado affrontoso, para ainda mais aumentar o insulto que qualquer das nações belligerantes dirige ás adversarias.

Esqueceram entre os diplomatas alemães, austriacos, belgas, franceses, ingleses, japonezes, russos e servios esses euphemismos que, dizendo o mesmo, o fazem por forma a occultar o pensamento, sim para que se inventou a palavra, segundo o Sr. de Tillyerand, mestre de todos em diplomacia.

E' que hoje trata-se de uma guerra que não é de imperantes, quer usem chapéu de coco, quer cinjam coroa.

Do paiz de onde veiu o constitucionalismo, que as restantes nações tem mal applicado, era vulgar saber-se que os ministros costumavam presidir a banquetes eleitoraes, onde expunham os seus programas, fallando ás vezes em política externa, e que outros banquetes a estes oponham os adversarios, onde se discutia a orientação do governo e por vezes embora raramente a sua ação internacional.

Taes agapes, que não merecem semelhante nome, quando se atienda á origem grega do termo e que só podem parecer-se com os dos christãos primitivos, por serem á noite, tinhm em vista interessar o elemento popular no governo da nação. Apreciavam-nos de certo os populares, e talvez agapes lhes chamasse; mas, no templo em que se realizavam, adorava-se a ambição, o desejo do mando, e, em lugar do beijo da paz, se liaisse de alli com o espírito azedo, com o coração tressunando odio.

Hoje porém não é em banquete político que se juntam os estadistas ingleses. O lord-mayor reune no Guild-Hall ministros e chefes das oposições, n'uma cerimonia patriótica, para que o povo ouça da boca dos que dirigem os destinos da Inglaterra e dos que aspiram a governá-la o que é que todos pensam ácerca da guerra europeia.

E' alli que se ouve o *lo-d-premier*, Sir W. Asquith, acusar a Alemanha de actos ultrajantes para a civilização, de latrocínio (*brigandage*) e tão severo articulado é aplaudido.

E' que recendo o *rules away* da canção nacional, affirma ainda este estadista que preferia ver riscada a Inglaterra do mappa das nações a observar silencioso o triunfo da força brutal sobre a liberdade, e depois d'esta afirmativa, que provoca uma intensa ovacão por parte do auditório, accusa a Alemanha de uma política internacional sem vergonha, com a invasão da Belgica, primeiro passo para se apoderar da Suissa e da Hollandia.

O estadista Balfour que talvez não seja dos que apóiam a política de Sir W. Asquith declara muito categoricamente que se a Inglaterra se curvar agora, tornar-se-ha no futuro o vassallo de um estado que sabe crear o poderio, mas que ignora absolutamente a maneira de se servir d'elle.

E no fim d'esta contenda, em que ha de derramar-se tanto sangue, rasgar-se talvez o tractado de Frankfort que determinou o proteccionismo feroz da França, sujeita a não avançar qualquer nação, em pactos commerciaes, sem que a Alemanha, como nação mais favorecida, logo as não aproveitasse para si; no fim de esta hecatombe, para onde irão os quatro reinos da Prussia, Saxonía, Ba-

viera e Wurtemberg, os cinco gran-duques de Mecklemburgo-Schwerin, de Mecklemburgo-Strelitz, de Saxe-Weimar, de Baden e de Oldenburgo, os duques de Brunswick, de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenburgo, de Saxe-Coburgo-Gotha e de Anhalt-Dessau, os cinco principados de Schwartzburg-Rudolstadt, de Schwartzburg-Sondershausen, Waldeck, Reuss e Schaumburg-Lippe, as tres cidades livres de Hamburgo, Lübeck e Bremen, o gran-ducado de Hesse e a terra do imperio, a *reichs'and*, que os franceses continuam chamando Alsacia e Lorena? O que será feito da hegeinonia da Prussia e do simulacro de independencia que, pela sua constituição, jurada em Versailles, ficou aos imperantes de aquelles estados, sobre as tropas que paga cada um d'elles, mas por tal forma subordinadas ao rei da Prussia, que a este e só a este compete ainda hoje a faculdade de tudo mandar no que ao exercito se refere?

Difficil será prevê-lo e chega por isso a ser caricato que se exponham mappas da Europa, retalhando-a ao bel-prazer do desenhador, na hypothese da victoria da Alemanha ou dos aliados da França.

O que é facto incontraverso é que o pedestal de pacifista, que a si proprio elevara Guilherme II da Alemanha, acaba de ruir para nunca mais se levantar.

Seja qual for a opinião da Historia, embora appareça qualquer confissão como a de Bismarck, rasurando em 1870 uma palavra no despacho de Ems, difícil será desmentir estas palavras que o Sr. Bonar-Law proferiu na sessão já agora historica do Guild-Hall: «Esta guerra é o maior crime da Historia. A Alemanha não tinha que dizer senão uma palavra para que se mantivesse a paz. Ficou calada e preferiu desembainhar a espada. Ha de ser tambem pela espada que se suprimirá semelhante politica».

Sem recorrer á opinião de Clémenceau, que deve ser suspeita, principalmente agora, convém notar que, já ha muitos annos, a Condessa de Eppinghoven, dama de honor da imperatriz Augusta Victoria, fallava dos chronistas officiosos que historiam a vida de Guilherme II *ad usum populi*. «À avaliar pelo que dizem de ella autores como Bigelow, essa vida da qual Guilherme só se julga obrigado a dar contas a Deus, não passa de um rude trabalho para o bem do paiz e a paz da Europa», escreve aquella litterata, algo besbichoteira, como vae ver-se:

«Certo é que Guilherme, continua ella, acredita que veio para preencher esta alta missão e a de Bigelow e consocios consiste exactamente em manter o publico na crença de que Sua Magestade se exforça em laborar na felicidade dos Alemanes, consagrando-se a uma vida de trabalho a miúdo penosa. Até quando escreve um drama ou compõe uma peça de musica, os seus historiographos officiaes apresentam este trabalho como um acto que corre para aquella alta missão.

«A verdade é que nem tudo é custoso na vida de Guilherme, confessa a condessa, e que a sua actividade inquieta e um tanto theatral, bastante dista, toda ella, do verdadeiro trabalho affanoso. Como dissemos, levanta-se bastante cedo, toma o seu banho e a seguir um almoço leve, o que, em verdade, não são coisas muito fatigantes. Sae depois a passeio n'um cavallo previamente causado por exercicio, para lhe evitar incidentes. Toma um segundo almoço leve. Escuta, refastelado na sua poltrona, informações bem redigidas.

«Torna a coher, dorme a sesta, assiste a esta ou aquella revista... de carruagem, falla com agrado à oficialidade antes do *lunch*, assiste a este ou aquelle jantar, animado por homens de talento e por mulheres formosas, passeia de carruagem, faz uma partida de tennis ou de outro desporto e á noite vae ao theatro ou a alguma recepção. Por vezes o imperador substitue este laborioso trabalho por uma caçada ou por um passeio aos lagos de Havel.

«Em circumstancias extraordinarias, continua, desapiedada e intromettida a condessa, digna-se comparecer na

chancellaria do imperio ou assistir a algum ensaio theatral para dar os seus augustos conselhos aos artistas.

«Portanto, conclue, a confirmar a reza que se attribue a Richelieu, o verdadeiro trabatho nem sempre é o do amo, mas o dos seus servidores, quer se chame Bismarck ou Caprivi; quer Von Michel ou Bülow».

Bem possível é que o incidente da sentinella que, de guarda ao palacio, matou um pobre diabo e que na occasião não passou das parolices da corte, agora seja avultado para demonstrar em quão pouco apreço o imperador da Alemanha tem a vida dos outros, ao passo que foge a toda a pressa de qualquer palacio, em que habite, quando ouve fallar de qualquer morte por doença infecciosa.

E a condessa ainda que narra: «No Palacio de Mirmore, tinha Guilherme numerosa vizinhança e entre elles o principe herdeiro de Schönenburg, commandante dos hussars da guarda. Em 18 de novembro de 1887, depois do almoço, soube que o principe acabara de morrer de diphtheria. A diphtheria, exclamou o soberano empallidecendo horrivelmente. Certamente que ha uma atmosphera contaminada no paiz. Digam ao camarista de serviço que arrange imediatamente a nossa bagagem e que a mande para Berlin». E como insistissem sobre as dificuldades em cumprir esta ordem, o que a condessa refere miudadamente, transcrevendo todo um longo dialogo com o conde de Liebenau, nada quiz ouvir o imperador e apressadamente se despede n'estes termos de sua augusta consorte: «Parto para Berlin e não tornará a ver me esta casa».

Ainda mais casos refere do imperial receio das doenças contagiosas, e para dar a prova da indiferença que tem Guilherme II pela vida dos seus semelhantes, conta assim o caso da sentinelha: «Sua Magestade mandou colocar o soldado deante das tropas, apertou-lhe a mão e manifestou-lhe a sua gratidão acrescentando: sinto-me orgulhoso por vos ter às minhas ordens, porque sois um soldado obediente e valoroso. Uma abnegação como a vossa ha de ser sempre bem vista por mim».

A confirmar este acto de *valor* de um homem armado que dispara contra um pobre diabo, como diz a condessa, refere a seguinte falla de Guilherme II aos recrutas de Potsdam: «Rapazes da minha guarda, sois agora os meus soldados e pertenceis-me em corpo e alma. Jurastes obedecer-me em tudo. Deveis seguir as minhas ordens sem murinurar. De hoje para o futuro não tendes mais que um inimigo, e esse inimigo é o men. E se vos ordenar um dia, Deus queira que nunca tenha que chegar a esse extremo, se vos ordenar que dispareis contra a vossa propria familia, contra os vossos irmãos, contra os vossos pais, recordae-vos do vosso juramento».

«Citado n'estes termos pelos jornaes é já atroz, commenta a condessa de Eppinghoven; mas confessa que a minuta que leu no proprio escriptorio imperial, traçada pelo punho e letra de Guilherme II, ainda excedia esta em crueldade.

Era assim: «Recrutas! Lembrae-vos que o exercito alemão deve estar sempre pronto para combater os inimigos que possam surgir entre os nossos, tão terríveis como os do estrangeiro. Hoje, a incredulidade e o descontentamento extende-se rastejando pelo paiz em escala, até agora desconhecida. Por conseguinte, podeis ser chamados de um instante para o outro a disparar contra membros da vossa propria familia e a espatelar paes ou irmãos. As minhas ordens, n'este caso, devem ser executadas energicamente e sem murinurar, como todas as ordens que vos der. Deveis cumprir com o vosso dever sem escutardeis a voz do vosso coração. E agora, para as vossas novas obrigações».

A par das memorias ou pseudo-memorias da condessa de Eppinghoven, talvez se reeditem os contos d'essa aventureira que se chama condessa de Wedel-Berard.

Sempre as cõrtes alemãs foram ferteis em aventuras complicadas e no espírito de muitos rebuscadores de ve-

lharias não esqueceu por certa aquella Lola-Montes, que se não sabe sequer se era Hespanholi, se Escocesa, se Inglaterra e que deu que fallar a ponto tal que provocou uma revolução em Munich, ahi pelo segundo quartel do seculo passado.

Nem admira pois que á actriz dançarina, que Luiz da Baviera chismou em baroneza de Rosenthal e em condessa de Sansfeld se possa contrapor uma criatura cujo estado civil é tão complicado como o da outra aventureira.

Aquella porém correu mais mundo, e ora na Alemanha, ora na Polonia, já em Paris, já na Australia, agora na India, logo na California, a Lola Montes bate-se em duello ou seute quebrar-se-lhe um chicote nas costas, ao passo que da condessa Wedel-Berard só se sabe ou o que ella refere nas memorias que publicou na Suissa ou o que conta um livro cujo auctor diz chamar-se Erich von Mettenborn e que pertence ao genero da litteratura escandalosa, como á legua se divisa pelo título «Politica e amores femininos nas cõrtes reaes da Europa».

Naturalmente virão de novo a pelo os anonymos que infectaram a corte berlineza ha vinte annos, de maneira tal que a imperatriz vinha, na recepção do anno novo de 1894, disse que «metade da corte recebia cartas anonymas da outra metade e reciprocamente» e que por isso não mais queria residir em Berlin.

Foi esta uma das epochas mais cruéis por que passou a alta sociedade berlineza, quando se invocava o nome de Loloki e Loloka, as duas divindades escandinavas que presidem aos actos amorosos, para trazer para o soalheiro os amores clandestinos do kaiser e a chronica íntima das famílias da corte. Foi n'essa epocha que se accusaram como autores d'aquellas infamias a altos dignitarios do palacio, a cada instante sujeitos aos interrogatorios inquisitoriales do presbito de polícia, de um promotor fiscal atrevido nomeado para descobrir o auctor ou autores da infame campanha e finalmen e, sob a direcção immediata do kaiser, o *Press kosak*. Foi entao que se bateu muitas vezes em duello o conde de Kotze e que n'um recontro d'essa natureza, perdeu a vida o barão von Schrader, que passa por ter sido o accusador de Von Kotze.

Quão longe vae porém tudo isto e como deve esquecer perante as atrocidades e actos de selvajaria praticados pelos exercitos teutonicos. Quanto estes barbaros que blasonam de intellectuaes se esqueceram de ter um livro bem interessante de um dos seus compatriotas, Otto von Leixner!

Conta elle que, na campanha de Italia, ao entrar em Milão, o primeiro cuidado do general Bonaparte, do futuro vencedor de Jena, de Austerlitz, de Wagram, e de tantas e tão grandes batalhas foi mandar cumprimentar o matematico Lagrange, ao tempo bem novo, mas que fazia na antiga capital do Milanez um curso de mechanica e de calculo transcendent, de tal maneira notável que a sua fama atravessara os Alpes e, a despeito do Terror que reinava em Paris, e das guerras que a França sustentava com toda a Europa, ainda em França havia tempo para admirar os trabalhos de onde saiu a mechanica analytica, dos estudos que originaram o theorema das velocidades virtuaes, essa admiravel synthese e coroamento da estatica e que, juntamente com o theorema de d'Alambert, constitue a obra mais admiravel que o espírito humano jamais logrou conceber.

O alumno da escala de Brienne sabia admirar o genio, curvava-se reverente ante o tumulo de Carlos Magno em Aix-la Chapelle, admirava os quadros do palacio degli Uffizi.

Os ultra-civilizados soldados do kaiser, quasi cinco quartos de seculo depois, destruem a cathedral de Reims e d'itam fogo á biblioteca de Louvain, certamente porque são incapazes de comprehendre outra architectura que não seja a das cazernas, nem reputam necessaria

outra litteratura, nem outra sciencia álem da que encerra o cathecismo do perfeito cabo cazerneiro.

E ainda haverá quem sustente que Herbert Spencer não tinha razão quando annunciava que a humanidade retrocedia para a barbarie!

Mello de Mattos.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e relativa ao ano económico de 1913-1914, findo em 30 de Junho de 1914, está nos termos de ser aprovada.

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 14 de Setembro corrente, que à mesma Companhia seja paga a quantia de 151.687\$63(3) como liquidação da garantia de juro do ano económico findo em 30 de Junho passado, nos termos do artigo 27.º do contrato de 29 de Julho de 1885.

Paços do Governo da República, em 19 de Setembro de 1914.— O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionaria da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, por conta apresentada de liquidação da garantia de juro d'esta linha, referente ao ano económico de 1913-1914, se verifica ter tido receita superior em 55.921\$92 ao juro garantido, constituindo-se, nos termos do § 1º do artigo 28.º do contrato de 23 de Novembro de 1883, devedora ao Estado de metade daquele excesso, na importancia de 27.960\$96: Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 11 de Setembro corrente, que seja aprovada a referida liquidação e reembolso para o Estado na importancia de 27.960\$96 relativo ao ano económico de 1913-1914.

Paços do Governo da República, em 17 de Setembro de 1914.— O Ministro do Fomento, João Maria de Almeida Lima.

## A telegraphia sem fios nos caminhos de ferro

Nos ultimos dias de novembro de 1913 funcionou pela primeira vez a telegraphia sem fios no expresso de Pensylvania, que recebeu radiogrammas durante a marcha referindo os acontecimentos que n'aquelle momento se estavam desenrolando no Mexico.

Pouco depois, um comerciante que viajava n'outro comboio da mesma linha recebia durante a marcha o primeiro radiogramma particular, e desde então foi um facto a radiographia a bordo dos comboios, como já o era a bordo dos transatlanticos. Estes resultados deviam-se aos preparativos e experiencias effectuadas no verão anterior pela Companhia dos Caminhos de ferro de Lackawanna, com o fim de estabelecer um systema mais efficaz do que os conhecidos até hoje para a direcção do movimento dos comboios. Os operarios da linha construiram n'ella varias torres que custaram cerca de 3.000\$ escudos cada uma, e adquiriu-se a equipagem de telegraphia para um comboio, occasionando uma despesa de 900\$ escudos, dando-se começo ás experiencias simplesmente com a ideia de comprovar se a radiographia dava melhores resultados que o

telegrapho vulgar, sobretudo na parte da linha que siga por montanhas onde são muito frequentes os accidentes de deterioração dos fios, que obriga à paralyzação do trânsito por falta de comunicações.

As torres estavam em circumstancias de prestar serviços desde o começo de novembro, e no dia 4 transmitiu-se pela telegraphia sem fios a primeira ordem de serviço, de Scranton a Brighamton, onde foi entregue aos empregados do comboio. O exito nada tinha de surpreendente, porquanto a telegraphia sem fios já era assás antiga para que houvesse duvidas sobre a sua utilidade prática; mas faltava determinar se as tempestades ou qualquer outro transtorno dos elementos poderia interceptá-la, visto que as ordens ferro-riarias não admittem dilação como os telegrammas comerciaes.

D'estas experiencias nasceu a ideia de intentar a comunicação com os comboios em marcha, porque o assunto tem grandissima importancia. Demonstram as estatisticas que tres quartas partes dos accidentes ferro-riarios se devem ao esquecimento ou à negligencia dos empregados. A necessidade de possuir qualquer meio de evitar os accidentes, quando por motivo de falta do pessoal, exigia a invenção e a adopção de interruptores automaticos de marcha para os comboios, e nada melhor com efeito do que estar em comunicação constante com elles, para poder chamar a atenção do machinista sobre ordens esquecidas ou mal interpretadas, a tempo de evitar desastres.

Mas não é esta a unica razão para que todas as empresas ferro-riarias desejem a comunicação continua com os comboios.

No caminho de ferro de Lackawanna as mercadorias são transportadas em comboios de oitenta e noventa vagões, rebocados por duas ou tres locomotoras, e até por quatro ou cinco nos troços de grande declive. Estes comboios tão pesados não tem necessidade de parar senão quando recebam ordem expressa ou tenham de deixar passar um comboio de passageiros. Não convém à Companhia que estes comboios se detenham mais vezes do que as indispensaveis, porque lhe custa de dez a treze escudos o pará-los e pô-los novamente em movimento. Demais, em quatro de cada dez paragens deterioraram-se uma ou duas peças de tracção, cada uma das quais custa uns cincocentos escudos, sem contar os prejuizos do atraso e da interrupção do serviço.

Do exposto resulta a importancia que tem para a Companhia que os comboios circulem com o menor numero de paragens possivel, e a melhor maneira de o conseguir é o conductor do comboio não o fazer parar sem a respectiva ordem recebida pela telegraphia sem fios. O telegrapho sem fios pôde ser igualmente util para o serviço particular dos passageiros, comunicando lhes noticias importantes durante a viagem.

A radiographia para uso no mar e para a transmissão a grande distância está muito aperfeiçoada; porém, antes de poder applicá-la ao caminho de ferro foi preciso resolver varios problemas. Em primeiro lugar, todas as estações devem ter um fio de comunicação com a terra como no telegrapho ordinario, e é evidente que um comboio em andamento não pôde contar com este elemento, e não se sabia exactamente se poderia usar-se do carril em vez do citado fio de terra. Por outro lado, o caminho de ferro de Lackawanna tem signaes automaticos na linha, em que se aproveitam os carris como parte do circuito, e, n'este caso, o uso dos carris como fio de terra para o apparelho da telegraphia sem fios a bordo dos comboios, poderia enfraquecer o funcionamento dos apparelhos semaphoricos. Se assim fosse, dever-se-hia desistir da radiotelegraphia, porquanto os apparelhos semaphoricos são indispensaveis.

Outro problema era o da corrente electrica necessaria para o funcionamento. A unica fonte disponivel era a instalação para a iluminação do comboio, que tira a força dos eixos das carruagens, e era tambem preciso determi-

nar se a corrente d'este modo obtida era satisfactoria, e, no caso affirmativo, faltava por ultimo determinar se a intensidade da iluminação baixaria muito com o gasto da corrente com a installação telegraphica.

O primeiro comboio apetrechado com o telegrapho sem fios partiu de Hoboken para Buffdo no dia 21 de novembro. Num n'elle, além do Director geral dos Telegraphos e Telephones, um operador e varios peritos do sistema Marconi. Todas as duvidas se desvaneceram por completo: os carris portaram-se excellentemente como fio de terra; os apparelos semaphoricos da linha funcionaram sem alteração, e a corrente electrica pelo mesmo comboio serviu para a installação telegraphica sem que a iluminação nada perdesse perceptivelmente.

E' claro que havia outras dificuldades. O ruido do comboio confundia o operador, mas este acabou por perceber que se poderia acostumar a elle, do mesmo modo que se acostumam os operadores das grandes estações telegraphicas, nas quaes reina bastante ruido que ao principio tira a attenção. Por outro lado, observou-se que os sons diminuiam nas subidas; mas este contratempo não teve consequencias de maior. Numa palavra: em breve ficou demonstrado que a telegraphia sem fios se adapta á comunicação com os comboios em andamento, tão perfeitamente como com os navios no alto mar.

Com o apparelo empregado no comboio é muito menos forte que com os usados nos navios, e o raio é mais pequeno. No primeiro dia o comboio esteve em comunicação com uma das duas estações situadas a uns cem kilometros de distancia, mas o raio foi aumentado em experiencias ulteriores.

Numa segunda viagem ficou plenamente demonstrada a utilidade practica da radiotelegraphia.

G. C. de H.

Das «Industrias Modernas», de Barcelona.



## Os caminhos de ferro em Portugal

XI

Enquanto a concessão Peto ia passando pelas phases que descrevemos nos ultimos artigos, o administrador geral do caminho de ferro de Lisboa e Santarem procurava abreviar a construcção do prolongamento da linha para além do Carregado e de melhorar o serviço na parte que já estava ou ia sendo aberta á circulação.

Quando João Chrysostomo tomou posse do cargo estavam quasi completos os trabalhos de construcção entre o Carregado e as Virtudes (uns 4,5 kilometros adeante da povoação da Azambuja) e por isso no 1.º de agosto de 1857 começaram a ser explorados esses 14 kilometros, sendo elevado a quatro o numero de comboios de ida e volta em cada dia.

No mez seguinte foi estabelecido o serviço de recovagens para transporte de pequenos volumes; mas, apesar de tudo isso, continuou a ser muito diminuto o rendimento e a haver *deficit* importante, porque as condições desfavoraveis, que já apontámos, forçosamente haviam de produzir os seus naturaes effeitos, e a pequena extensão do novo troço fazia com que elle pouco contribuisse para o augmento das receitas, tanto mais que a estação *terminus* ficara n'un logar ermo e de difícil accesso, o que afastava os passageiros que não tivessem grande necessidade de aproveitar a viação accelerada.

Pelo que dizia respeito a obras, foram sendo executadas muitas reparações exigidas pela pessima construcção da parte feita pelos empreiteiros inglezes; estabeleceu-se a vedação ao longo de todo o caminho, para evitar o risco dos transeuntes e para reduzir o pessoal de guarda e fiscalização, realizando-se ao mesmo tempo os trabalhos necessarios para abrir ao transito novos lanços. No 1.º de

maio de 1858 começou a ser explorado o troço entre as Virtudes e a Ponte de Sant'Anna e a 29 de junho o da Ponte de Sant'Anna á Ponte de Assecá, o que elevou a 68 o numero de kilometros de que o publico podia aproveitar-se.

A par d'estes trabalhos, o administrador geral melhorou quanto podia o serviço das officinas, adquiriu material fixo e circulante para suprir as grandes faltas que havia, e quanto ao serviço de exploração diligenciou estabelecer o transporte de grandes volumes e de mercadorias em pequena velocidade, o que até então não podera fazer por não dispôr de vehiculos appropriados.

Sendo nomeada em julho uma comissão para proceder á reforma e melhoramentos do caminho de ferro de Lisboa a Santarem, da qual fizeram parte o administrador geral, José Victorino Damasio e Gromicho Couceiro, formulariam estes distictos engenheiros as tabellas dos preços do transporte de mercadorias em pequena velocidade, e no dia 1 de novembro começou a funcionar esse serviço, sendo alteradas as tarifas para passageiros, que estavam em vigor desde a inauguração do caminho de ferro, em 1856.

Os preços n'essa epocha fixados para a terceira classe eram tão baixos como na Alemanha e na Belgica, que entre os outros paizes se distinguiam pela barateza dos transportes; mas para as outras duas classes eram muito elevados, porque os da segunda classe andavam pelo dobro e os da primeira por duas vezes e meia o da terceira, proporção que só em rarissimas linhas estrangeiras estava adoptada.

N'um tempo em que não havia, como hoje, a ideia de todos quererem apparentar de ricos e n'uma terra em que era geral o espirito de economia e em que as estradas eram pessimas e detestaveis os meios de condução, não admira que os viajantes achassem magnificas as carruagens de terceira classe e se considerassem muito felizes por poderem, sentados n'ellas, fazer parte da joruada, livres das torturas que tinham passado ou que haviam de passar no resto do trajecto.

A practica confirmou o que o raciocínio fazia prever, porque a percentagem dos passageiros, com as tarifas primitivas, regulava por 2 de primeira classe, 13 de segunda e 85 de terceira, e, por isso, julgou se conveniente manter os preços da ultima, mas alterar os das outras, tomando-se por base o de 60 reis na segunda e 80 reis na primeira, por cada cinco kilometros. Em consequencia d'estas modificações, houve logo uma deslocação sensivel da ultima classe para a media, mas não se notou diferença na superior, accusando as estatísticas as seguintes percentagens: 2 passageiros de primeira classe, 28 de segunda e 70 de terceira.

Pouco depois reconheceu-se a necessidade de novas alterações, porque os preços da terceira classe não guardavam a devida relação com as distancias percorridas e nos das mercadorias não se tinha feito distincção da natureza d'estas, nem attendido ás circumstancias especiaes da linha a que eram applicadas.

Havendo, álem d'isso, outros pontos d'este serviço sobre que era conveniente providenciar, foi publicado um regulamento de transportes no caminho de ferro, que começou a vigorar no principio do anno de 1859 e no qual se colligiu tudo o que se referia aos preços da condução de passageiros ou de transportes de animaes e de quaesquer productos.

Foi então determinado que os preços de passagem na terceira classe fossem regulados á razão de 8 reis por kilometro, ou fracções do kilometro; que as relações d'elles com os da segunda classe fosse 2:3 e que os da primeira classe fossem o dobro dos da terceira.

Com a approvação do governo poderia haver bilhetes a preços reduzidos para ida e volta, e nos dias de festa tambem, só para uma viagem.

Para transporte de gado, que até então se tinha feito só por ajustes particulares, fixaram-se as condições e preços; para a recovagem, o custo do transporte de volumes até 500 kilos, pela grande velocidade, foi marcado, em geral, o dobro do preço que pagassem nos comboios de mercadorias, havendo, porém, generos e artigos que pagavam menos: as mercadorias foram classificadas em tres classes com preços diferentes, e dentro de cada uma d'ellas favoraveis ás grandes remessas, com o fim de atrahir ao caminho de ferro os generos e productos que, de outro modo, continuariam a ser transportados em barcos pelo Tejo.

No meio das reformas que iam sendo feitas em todos os ramos do serviço, a dos quadros do pessoal foi vivamente criticada em alguns jornaes, o que muito desgostou João Chrysostomo, que desde então mostrou grande desejo de largar a comissão que acceptara com a esperança de que fosse pouco duradoira.

Vendo depois que se tratava de annullar a concessão Peto, sem se conhecer o sistema que o governo escolhe-

ria para a construcção e exploração do resto da linha, pediu a exoneração do cargo, a qual lhe foi concedida, ao mesmo tempo que era extinta a comissão nomeada em 1858 e da qual elle fazia parte, tendo esses diplomas, assim como o decreto que rescindia o contracto Peto a data de 6 junho.

A administração do caminho de ferro de Lisboa a Santarem foi nesse dia confiada ao engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar, que pouco tempo a exerceu, porque d'ahi a poucos mezes essa parte da linha ferrea foi entregue a D. José Salamanca, com quem o governo contractou o seu prolongamento até á fronteira e até ao Porto.

Não se sabe ao certo quanto custou ao thesouro a parte do caminho de ferro que estava construida quando d'ella tomou posse o novo concessionario; mas de uma nota oficial consta que em estudos, pagamentos á Companhia Peninsular e aos empreiteiros ingleses, fiscalização de construcção, administração por conta do governo e outras despesas se gastaram 4:462 contos de reis.

A. O.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Festas e feira em Villa Franca de Xira

Nos dias 4 a 6 do corrente tem logar a importante feira annual em Villa Franca de Xira, realizando-se ao mesmo tempo brilhantes festas commemorativas da proclamação da Republica.

Haverá illuminações, fogos d'artificio, concertos musicas e touradas, uma das quaes na noite de 6 e na qual tomam parte artistas de reputação.

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, efectua n'esses dias um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as estações de Lisboa até Santarem e a de Villa Franca.

Na noite de 6 para 7, o comboio tramway que parte do Rocio para Villa Franca ás 22,36 é prolongado até Santarem para o regresso dos passageiros que tenham ido a tourada nocturna. A partida de Villa Franca é aos 10 minutos da madrugada, e a chegada a Santarem á 1-26.

O preço dos bilhetes, que são validos para todos os comboios que fazem serviço das tres classes, são os seguintes:

Rocio e Campolide, 1.<sup>a</sup> cl., 566; 2.<sup>a</sup>, 542; 3.<sup>a</sup>, 528; Braço de Prata, 562, 538 e 526; Olivaes, 558, 534 e 524; Sacavem, 554, 530 e 522; Povoa, 544, 526 e 518; Alverca, 536, 518 e 514; Alhandra e Carregado, 522, 514 e 510; Azambuja, 540, 530 e 522; Reguengo e S. António, 560, 550 e 540; Sant'Anna, 570, 554 e 542; Valle de Santarem, 580, 560 e 544; Santarem, 590, 570 e 550.

Dados os attractivos que offerecem a feira e as festas da famosa villa ribatejana, a modicidade dos preços do caminho de ferro, e ainda a circumstancia de, por causa da guerra europeia, não haver grandes festejos em Lisboa e n'ontras terras pelo anniversario da proclamação da Republica, a concorrença a Villa Franca n'esses dias deve ser importantissima.

### Bilhetes d'excursão para sociedades desportivas e companhias de artistas, de Lisboa para Hendaya ou de Irún para Lisboa.

Entra no proximo dia 11 em vigor a tarifa internacional n.<sup>o</sup> 206 de grande velocidade, da Companhia Portugueza combinada com as companhias hespanholas de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina a Salamanca e do Norte de Espanha, pela qual são estabelecidos bilhe-

tes collectivos simples de Lisboa para Hendaya ou de Irún para Lisboa para sociedades desportivas legalmente constituídas e companhias de espectáculos publicos, tanto de theatro como de círcos ou de concertos.

Esta tarifa, cuja falta já se fazia sentir levando as companhias a lançar mão muitas vezes do regimen de concessões especiaes para attender ao grande numero de artistas, que para o exercicio da sua profissão se vêm forçados a longas viagens para as quaes a sua bolsa não comporta os preços ordinarios, vem preencher uma importante lacuna.

Os preços estabelecidos pela nossa tarifa e que são applicaveis a grupos do minimo de 10 individuos ou pagando como tal, são os seguintes:

Percurso portuguez — 1.<sup>a</sup> classe 4589; 2.<sup>a</sup> 3580 e 3.<sup>a</sup> 25730.

De Fuentes d'Onoro a Hendaya — Pesetas — 1.<sup>a</sup> classe 41.05; 2.<sup>a</sup> 31,10 e 3.<sup>a</sup> 18,55.

De Irún a Villar Formoso — Pesetas — 1.<sup>a</sup> classe 40,95; 2.<sup>a</sup> 31,05 e 3.<sup>a</sup> 18,05.

Como se vê são muito reduzidos, pelo que não faltará occasões para que os artistas e sociedades de sport d'elles se aproveitem.

### Viagens de estudo ou de re reio para estudantes, professores e pessoal escolar

Ha muito que os caminhos de ferro portuguezes tem em vigor tarifas reduzidas para grupos de estudantes e seus professores; essas tarifas, porém, já bastante antiquadas, são deficientes para as exigencias da epocha em que estamos, reconhecido como está que o excursionismo é um dos melhores factores para o desenvolvimento da instrucção.

A nova tarifa n.<sup>o</sup> 2 de grande velocidade da Companhia Portugueza, que distribuimos com o nosso ultimo numero, e que entra no proximo dia 15 em vigor, vem remediar em grande parte essas deficiencias, pois que sendo a rede d'aquella Companhia a maior do paiz e abrangendo a maior parte dos pontos mais apropriados a excursões de estudo, como Batalha, Leiria, Coimbra, Thomar, Santarem, etc., é certamente pelas suas linhas que maior numero de estudiosos tem de passar.

A nova tarifa que já muito se approxima das que para

identico fim vigoram em paizes mais desenvolvidos do que o nosso, tanto pelo que respeita a preços como a condições, vae, sem duvida, ter um largo aproveitamento.

A tarifa actualmente em vigor e que pela nova vae ser revogada, apenas estabelecia preços em 3.<sup>a</sup> classe para uma viagem de ida e volta entre duas estações. A nova tarifa 2 estabelece não só esses bilhetes e em condições mais vantajosas, como a dós grupos poderem ser formados ou só de estudantes, ou de estudantes e seus professores e empregados escolares conjuntamente; como bilhetes para excursões com paragens em transito, para visita a diversas localidades, em percursos minimos de 100 kilometros, ida e volta, com a redução de 50% sobre a tarifa geral, e para grupos do minimo de 5 passageiros ou pagando como tal, e com validade por 15 dias; e ainda viagens em comboios especiaes, aos preços de 0,6 centavos em 2.<sup>a</sup> e 0,4 em 3.<sup>a</sup> classe por passageiro e kilometro até o maximo de 200 kilometros, e de 0,4 centavos e 0,3 respectivamente por cada kilometro além dos 200, com as taxas minimas de 1500 por cada kilometro que o comboio tenha a percorrer; de 50\$00 por comboio simples de ida e 100\$00 de ida e volta. Para estes comboios são tambem permittidas paragens em transito, mediante a sobretaxa de 25\$00 por cada periodo indivisivel de 12 horas de demora.

Ainda outras disposições importantes encerra a tarifa cuja leitura e exame recomendam-s a todos os nossos leitores que por tal assumpto se interesseem que, cremos bem, será a maioria.

#### Transporte de flores e comestiveis em cestos e leite em bilhas ou potes

Uma tarifa que merece bem que sobre ella chamemos a atenção do publico é a tarifa especial n.<sup>o</sup> 28 de grande velocidade da Companhia Portugueza, que já distribuimos aos nossos leitores.

Esta tarifa que vem substituir a antiga L n.<sup>o</sup> 4 de grande velocidade, cujo aproveitamento era quasi insignificante, vem preencher lacunas importantes.

Os transportes de flores e comestiveis, especialmente fructas e hortaliças, assim como do leite dos arrabaldes de Lisboa para a cidade, está cada vez tomando maior incremento, e para esses apresenta a nova tarifa importantes vantagens como os preços de assignatura mensal de cestos e das bilhas ou potes cheios e o regresso respectivo que são muito reduzidos. Para se apreciar d'essa modicidade de preços basta citar uns exemplos.

Assignatura para tres cestos, bilhas ou potes, pesando em cheios mais de 30 até 60 kilos entre Cintra e Lisboa 14\$41, incluindo as despesas de manutenção, guia, registo e os impostos de sello e assistencia.

Para um cesto, bilha ou pote com leite pesando até 30 kilos, entre quaesquer das estações das linhas de Leste até Villa Franca, de toda a linha de Cintra e da de Cascaes, e a de Lisboa-Rocio, custa a assignatura apenas 3\$01, incluindo como no caso antes citado, todas as despesas accessorias.

Estabelece tambem a tarifa condições muito vantajosas para os transportes em cestos, bilhas ou potes da propriedade dos assignantes.

Creemos bem que a nova tarifa ha de ser recebida com geral aplauso e que o seu aproveitamento vae concorrer para o desenvolvimento da produçao e commercio dos generos a cujos transportes attende.

#### Transporte de fructas, hortaliças, flores cortadas, etc.

Foi recebida com geral aplauso e já está tendo em bom aproveitamento, a 3.<sup>a</sup> ampliação à tarifa especial n.<sup>o</sup> 2 de grande velocidade da Companhia da Beira Alta para o transporte de batatas, flores, fructas verdes, agua potavel, azeitonas com ou sem agua, hortaliças, legumes ver-

des, leite e tuberas, que começou a vigorar no dia 1 do mês findo.

Esta tarifa, que distribuimos com o presente numero, cujos preços reduzidissimos incluem todas as despesas accessorias com excepção apenas dos direitos de guia, registo e impostos de sello e assistencia, é ligavel ás tarifas 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza, de que já por vezes nos temos ocupado, e á n.<sup>o</sup> 19 da Companhia Nacional.

#### Apeadeiro de Contenças

Desde o dia 25 do proximo passado acha-se aberto a todo o serviço de grande e pequena velocidade, sem restrições, o apeadeiro de Contenças, situado na linha da Beira Alta e que anteriormente fazia serviço restrito.



## Viagens caseiras

II

**Almada Vidago.** — O progresso e a rotina. — Um hotel que fecha antes do tempo. Outros hotéis e outras aguas. **As Caldas d'Areias.** — A linha de Bragança. — A cidade. — Uma cozinha modelo.

A permanencia no Palace-Hotel de Vidago faz-nos pensar em quanto pôde a rotina e o que é de difícil, especialmente no nosso paiz, introduzir costumes novos, mesmo quando estes representam uma comodidade, e o meio em que se pretende vinculá-los é uma sociedade culta como a que frequenta este hotel.

A empresa, ao construi-lo, quiz acabar com o uso da campainha electrica no corredor, tocada pelos hóspedes, por meio de um botão em cada quarto, e adoptou o costume americano de substituir, nos quartos, esse botão por um apparelo telephonico.

E' pois, facillimo, quando o hóspede precisa do serviço do creado, dizê-lo ao telephone, e da central imediatamente dão as ordens. E' muito mais pratico e rapido do que chamar a creada ou o creado, pedir o que se quer e esperar que ella ou elle volte.

Pois com a nossa gente, não ha meio de lhes fazer perceber esta comodidade; todos se queixam da falta do botão electrico e todos batem palminhas á porta do quarto quando querem chamar os serventes. Foi um progresso de caranguejo.

Pela manhã chegam a onvir-se tres e quatro pessoas, a um tempo, a bater palmas, no corredor. Até parece que a orchestra acabou de tocar alli uma symphonie de Beethoven!

Por parte do hotel tambem ha uma rotina que não ficará sem registo:

O hotel fecha em 30 de setembro, quer faça bom ou mau tempo, quer haja poucos ou muitos hóspedes.

Ora, quando se prolonga o tempo estival, como este anno, muitas familias ha que só vao estar alli uns dias depois de meados de setembro, e nesse caso, tem que se ir embora, forçadamente no fim do mes.

Seria facil, como se pratica em toda a parte, ir reduzindo o serviço, conforme a diminuição da concorrencia, deixando apenas uma metade do edificio em funções, metade do pessoal de quartos, de mesa e de cozinha e assim permitir a conservação dos hóspedes até meados de outubro.

O que vale é que durante esse mes fica aberto o hotel Avenida, em frente da estação e proximo das aguas, para onde passam os hóspedes do Palace que querem continuar, por uns dias mais o seu tratamento.

E' um estabelecimento este, muito mais modesto, mas onde se está comodamente, graças ao conforto dos seus quartos, à boa cozinha e aos cuidados de que o proprietário rodeia os seus hóspedes.

Outro hotel, classe intermedia mas com todas as condições modernas, estará construido d'aqui a dois annos,

uns 500 metros mais ao sul, no sitio das aguas Salus, pertencente á empresa d'estas aguas, que já tem alli um pequeno paraíso de verdura em volta das nascentes, onde se passam bem algumas horas, pela tarde.

A agua é equiparavel nas suas dosagens mineralogicas á da fonte Vidago, e as novas installações para ser tomada foram bem preparadas, indo o doente até propriamente á nascente tomá-la ao sahir da rocha.

A empresa põe á disposição do publico um automovel em que de Vidago se vae á fonte e se volta pelos modicos 40 reis, e asseguram-nos que este serviço será, no proximo anno, não só mantido mas ampliado, adoptando um auto-omnibus que leve 12 ou mais passageiros de cada vez, o que bem preciso é porque a affluencia de aquistas já é consideravel.

Vidago será pois, n'um futuro proximo, uma estação d'aguas das mais modernas e frequentadas da Peninsula, e virá, mesmo a constituir, no verão, um centro de turismo dos principaes do paiz.

Terminadas as nossas notas sobre este ponto, visitemos outra estação thermal que não conheciamos e de que ainda não falamos aqui.

Fica ella na pequena aldeia de Aregos, na margem esquerda do Douro, um pouco antes da Regoa.

Fomos encontrar alli um estabelecimento moderno, com todas as installações hydrotherapicas para a applicação das excelleutes aguas sulphuricas que alli brotam, e um hotel novo, vasto, fresco; sem aspirações, mas com todo o conforto, illuminação electrica, sala de festas, cinematographo, grande e bello parque, etc.

Vae-se lá da estação do caminho de ferro, por um caminho sobre areia, atravessando-se o rio na barca de passageiros.

Pena é que o Estado não tenha cuidado de fazer construir aquelle pequeno troço de estrada, que bem o merece a importante estação thermal de Aregos.

Retrocedemos agora pela linha do Douro, para tomar, em Tua, a linha da Companhia Nacional que nos traz a Bragança.

Já duas vezes nos occupámos aqui d'esta linha: quando ella abriu á exploração até Mirandella em 1887, e em 1906, até Bragança.

Mais uma vez admirámos as interessantes e importantes obras d'arte a que obrigon o traçado do primeiro troço d'esta linha, desde Tua até Abreiro, mas d'esta vez temos que reconhecer tambem que a influencia do caminho de ferro vae promovendo o desenvolvimento das povoações que elle serve. Há novas installações de armazens e fabricas, junto das estações; algumas das quaes já são servidas por boas estradas para povoações distantes.

Bragança, terminus da linha, é uma cidade de 6.000 habitantes, pelo censo de 1911, numero hoje diziñado pela emigração dos últimos annos.

As suas ruas são desanuadas, por falta de movimento, mas são largas e extremamente limpas.

Como curiosidades a visitar, apenas o velho castello, do qual se gosa um larguissimo panorama. Permitte n'elle a entrada, facilmente, o oficial de inspecção, que nos faz acompanhar por um soldado.

Sobre alojamento dissera-nos um amigo, em carta:

«Ha o hotel Virginia, muito regular, para Tras-os-Montes, e outro, tambem recomendavel, o Commercial, cuja mesa é superior. Tenho lá comido almoços como em parte alguma da província».

Com tal recommendação preferimos o Commercial e é de justiça agradecer aqui a indicação, perfeitamente verdadeira.

Vamos mesmo mais longe: tudo que nos servem é tão bem cozinrado, que se pôde dizer que, n'esta especialidade, é o nosso melhor hotel da província.

Se Armand Silvestre immortalizou, n'uma quadra que o dono do hotel Pintat, de Saint Sauveur poz na taboleta,

a bella mesa d'este hotel, como aqui o dissemos em 1904, pagina 103, com razão um hospede d'este hotel de Bragança deixou agora á amavel hospedeira a quadra que aqui copiamos:

«A um jantar no Commercial  
Dona Francisca preparasse,  
E tola a Europa convidasse...  
Fazia a paz universal.

No proximo artigo fallaremos de uma excursão, a mais difícil e uma das mais incomodas que se podem fazer no nosso paiz.



## Carreiras de Automoveis

Funciona já com toda a regularidade a carreira de automoveis entre Vizeu e Regoa, passando por S. Pedro do Sul e Castro Daire.

Faz o serviço um magnifico auto de 27 logares, podendo transportar 600 kilos de bagagem.

Esta carreira não só veiu trazer vantagens ás ligações da capital da Beira Alta com as linhas do Douro e Valle do Corgo, como representa um grande melhoramento para Lamego e Castro Daire, que assim vêem diminuidas as suas grandes distancias por caminho de ferro.

Os preços são convidativos; da Regoa para Lamego, 520 reis, 100 reis mais que na diligencia, e de Vizeu a Castro Daire 1.8220.

A partida da Regoa é ás 12,30 e a chegada a Vizeu ás 6 horas da tarde; em sentido inverso obriga a pernoitar em Castro Daire, sendo a partida de Vizeu ás 6,30 da tarde e a chegada no dia seguinte á Regoa ás 11,30 da manhã.

Tambem funciona com o melhor exito a carreira de Villa Franca das Naves para Pinhel e Figueira de Castello Rodrigo, ultimamente inaugurada, e tanto esta como aquella, são ligações rápidas entre as províncias da Beira e Tras-os-Montes.

A carreira Villa Franca das Naves-Figueira de Castello Rodrigo, já presta grandes serviços ao transito de passageiros da linha da Beira Alta para o Douro e vice-versa.

Pode fazer-se a viagem partindo de Villa Franca ás 2,50 da tarde, para estar em Figueira ás 6, pernoitando alli os passageiros, onde ha dois hoteis razoaveis, partindo no dia seguinte ás 9 da manhã, na diligencia para Barca d'Alva, que chega alli a horas de se tomar o comboio correio do Douro.

Em sentido inverso parte-se de Barca d'Alva á chegada do comboio correio, pernoitando-se tambem em Figueira, seguindo-se no dia seguinte para Villa Franca, onde se chega a horas de tomar os comboios para a Guarda, Villar Formoso e Beira Baixa.

E de crer que dentro em breve, dado o bom resultado d'esta carreira, o serviço de automoveis se prolongue a Barca d'Alva.



## Caminho de ferro aereo de 120 kilometros

Vae começar-se em breve a construcção de um caminho de ferro aereo, que ligará o celebre valle de Cache-mira ás planicies do Peujab, na India. Terá 120 kilometros de extensão, sendo portanto a linha ferrea aerea mais extensa do mundo, não tendo a linha d'este genero, existente na Argentina, mais de 26 kilometros.

A linha aerea da India custará cerca de um milhão e quinhentos mil escudos, e funcionará por meio de electricidade obtida pela força hidráulica.

Dividir-se-ha em secções de cerca de oitocentos metros, com os cabos sustidos por pilares de varias alturas, alguns de trinta metros.



**Companhia Portugueza.** — Estão quasi concluidas as obras de ampliação da estação da Granja, ficando esta estação com óptimas condições de comodidade não só para passageiros como para habitação de pessoal. Exteriormente é do tipo das novas estações das Mercedes e Lamarosa.

**Minho e Douro.** — Está quasi concluída a terraplenagem do prolongamento da linha da Regoa a Chaves, entre Vidago e Moure.

Nos restantes 7 kilometros de Moure a Chaves vão em breve ser iniciados os trabalhos, parece que por administração directa.

— Também na linha de Miranda vão adeantados os trabalhos de terraplenagem, devendo o primeiro troço em construção estar concluído antes do fim do anno.

— Parece que será inaugurado no proximo mez de novembro o treço do caminho de ferro de Lapella a Monção.

**Valle do Vouga.** — A partir de 11 de outubro são restabelecidos os comboios 7 e 12 entre Albergaria e Aveiro, para facilitar as relações regionaes com a séde da comarca e do districto.

O C. n.º 7 sahirá de Albergaria ás 6,20, chegando a Aveiro ás 8,10, a tempo de dar correspondencia ao n.º 18 da Companhia Portugueza.

O n.º 12 parte de Aveiro ás 18,50 depois da passagem do n.º 3 da Companhia Portugueza e chega a Albergaria ás 20,40.

**Penafiel a Entre-os-Rios.** — Prosegue com a maior actividade a construção d'este caminho de ferro, que como se sabe é sobre o leito da respectiva estrada, e pertence á Companhia de Penafiel à Lixa.



#### Hespanha

Constituiu-se em Barcelona uma Sociedade anonyma com o título de «Caminhos de ferro secundarios do Sul de Hespanha», cujo fim é construir e explorar, por si ou por meio de arrendamento, caminhos de ferro secundarios com garantia de juro do Estado, e, especialmente, o acabamento do de Jumilla a Cieza, cuja concessão possue, e a exploração que arrendou à Companhia dos caminhos de ferro economicos de Villena a Alcoy e Yecla.

O capital social é de 1.565 000 pesetas, representado por 3.130 acções de 500 pesetas cada.

— O Banco Castella estimulado pelos satisfactorios resultados do tramway por elle explorado nas Canarias, no porto de Las Palmas, vae agora emprehender uma analoga empresa, para cujo fim sollicitou a concessão de um tramway electrico entre Madrid e o Escorial, pontos entre os quaes existe um importantissimo tráfego de passageiros.

— Inaugurou-se a tracção electrica no tremvia urbano de Vigo, cujo serviço publico começou em 10 de agosto ultimo.

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 642)

##### Material circulante.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1913.....	5.964.612\$19
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1912.....	5.278.248\$95,4
Diferença para mais em 1913.....	686.363\$23,6

##### A débito:

Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Extraordinarias» n'este anno.....	572.638\$91,4
Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» n'este anno.....	53.263\$25,6
Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» em exercícios anteriores a 1913.....	100.184\$26,4

Baixa do inventario de material circulante demolido e inutilizado.....	726.086\$13,4
Diferença indicada.....	39.723\$19,8
<b>Mobilia, Utensilios e Ferramenta.</b>	<b>686.363\$23,6</b>

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1913.....	1.052.090\$21
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1912.....	981.369\$03
Diferença para mais em 1913.....	70.721\$18

##### A débito:

Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramenta pelas «Despesas Extraordinarias» n'este anno.....	34.565\$28,4
Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramenta pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» n'este anno.....	742\$19,4
Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramenta pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» em exercícios anteriores a 1913.....	55.341\$82,8

Arredondando por nova moeda.....	500,3
<b>A crédito:</b>	<b>90.649\$30,9</b>
Baixa no inventario de artigos inutilizados.....	19.928\$12,9

##### Diferença indicada.....

<b>Despesas Extraordinarias.</b>	
----------------------------------	--

As despesas extraordinarias n'este exercicio elevaram-se á somma de Escudos 862.628\$30,9, cujo detalhe é o seguinte (mapa n.º 23 até 23-C):

Novas Construções e Trabalhos Complementares.....	255.424\$11,4
Material Circulante.....	372.638\$91,4
Mobilia, Utensilios e Ferramenta.....	34.565\$28,4
Somma — Escudos.....	862.628\$30,9

Para fazer face a esta somma:

a) Liquidámos pela conta de «Ganhos e Perdas».....	
b) Ficou para ser amortizado pelos exercícios futuros — Escudos.....	
300.000\$00	

**Subsídio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.**

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1913.....	6.640.403\$75
Saldo credor em 31 de Dezembro de 1912.....	5.835.818\$74,9
Diferença para mais em 1913.....	810.537\$00,1

##### A crédito:

Amortização de parte das «Despesas Extraordinarias» feitas n'este anno, a saber:	
Novas Construções e Trabalhos Complementares.....	255.424\$11,4
Material Circulante (parte).....	272.638\$91,4
Mobilia, Utensilios e Ferramenta.....	34.565\$28,4

Credito por aumento d'inventario, indevidamente liquidados pelas «Despesas Ordinarias da Exploração», a saber:	
Material Circulante.....	153.447\$52
Mobilia, Utensilios e Ferramenta.....	94.481\$17,9

##### Somma — Escudos.....

<b>A débito:</b>	
Arredondamento por nova moeda.....	500,7
Diferença indicada.....	810.537\$00,1

(Continua)

# ARREMATAÇÕES

## Caminhos de Ferro do Estado

### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

#### Construcção da linha d'Evora a Reguengos

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

A base de licitação é de 2.500\$00 e o deposito provisório que pôde ser efectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anuncio até 21 do referido mês, é de 625\$00.

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

#### Construcção do ramal de Portimão a Lagos

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

A base de licitação é de 2.700\$00 e o deposito provisório, que pôde ser efectuado em qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anuncio até 2 do referido mês, é de 675\$00.

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

#### Linha do Sado

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

A base de licitação, é de 2.800\$00 e o deposito provisório que pôde ser efectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anuncio até 11 do referido mês, é de 70\$00.

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

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Leilão

Em 8 de Outubro proximo fute o e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Caímilo Cândido da Cunha & Solinhos Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 143 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 8 de Agosto de 1914, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, po tanto, os consignatarios das remessas indicadas na relação junta e d'outros que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda reti-rá-las, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 7 do referido mês d'Outubro inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 3.782 de Montemor a Figueira da Foz. 1 vagão com palha com 12.650 kilos a José Costa Monteiro; 42.397 de Porto Campanhã a Lisboa R., 1 caixa com cartonagem com 35 kilos a Tavares Ferreira; 46.995 de Paialvo a Lisboa R., 6 vagões com artigos de cama com 200 kilos ao Depósito Geral do Material; 35.985 de Estarreja a Alcantara Terra, 30 caixas com vidro com 2.422 kilos a António Braz; 36.101 de Estarreja a Alcantara Terra, 28 caixas com vidro com 2.244 kilos a António Braz; 1.512 de Alcaide a Covilhã, 1 vagão com lenha com 10.000 kilos a José Francisco Gaspar; 7.977 de Elvas a Lisboa R., 1 fardo de tecidos com 9 kilos a Manuel Dias de Sousa; 1.841 de Vendas Novas a Porto Campanhã 54 vagões com camas e 1 mala com roupa com 163 kilos a José Jérónimo Castro; 82.988 de Coimbra a Lisboa P., 1 mala com roupa com 50 kilos ao Dr. Francisco Martins; 2.911 da Central Ribeira Velha a Elvas, 1 vagão com sacos vazios com 76 kilos a António Caldeira.

#### Fornecimento de um lote de madeiras nacionaes para construcção

Depositio provisorio..... 380\$00

No dia 12 de Outubro proximo pelas 14 horas na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de um lote de madeiras nacionaes para construcção, conforme o caderno de encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 horas da tarde na Repartição Central de Vias e Obras em Santa Apolonia. As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobre scipto:

«Proposta para o fornecimento de madeiras da tarefa n.º 152º e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assinado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, um lote de madeiras nacionaes pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Vias e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel)

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

#### Fornecimento de um lote de madeiras extrangeiras para construcções

Depositio provisorio..... 100\$00

No dia 12 de Outubro proximo pelas 14 horas na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de um lote de madeira de casquinha para construcção conforme o caderno de encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias úteis das 10 ás 16 horas na Repartição Central de Vias e Obras em Santa Apolonia.

As propostas devem ser endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobre scipto:

«Proposta para o fornecimento de madeira da tarefa n.º 153º e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assinado residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, um lote de madeiras de casquinha pelos preços de... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Vias e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel)

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

N. B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

Leilão



#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Amortização do 1.º semestre de 1914

274 obrigações de 3% privilegiadas «Beira Baixa».

26 títulos de 5 obrigações:

N.º	46	261	282	338	676	677
1.673	1.972	2.091	2.301	2.483	2.543	2.848
3.645	4.567	5.012	5.015	5.039	5.642	6.108
7.437	7.617	8.018	8.494	8.574	8.994	

144 títulos de 1 obrigação:

N.º	9.513	10.158	10.166 a 10.170	10.377	10.509
10.637	11.601 a 11.603	12.332	13.374	13.497	14.288
14.289	14.349	14.639	15.685	15.733	16.080
17.337	18.054	18.588 a 18.390	19.003	19.035	19.700
19.315	19.555	19.909	20.055	20.078	20.897 a
20.899	22.666	22.173 a 22.177	22.787	22.809	22.858
23.495	24.0.2	24.413	24.445	25.012	25.369
26.358	26.677	26.846	26.951	26.956	27.209
28.385	28.620	28.961	30.933	31.181	31.353

31.357	a	31.361	32.980	33.424	33.783	34.166	34.692
34.693		35.494	35.821	35.898	35.899	37.104	39.678
39.732		39.733	40.013	40.438	41.562	42.221	42.353
42.554		42.581	42.881	43.020	44.219	44.405	45.451
45.541		45.578	45.610	45.861	46.360	47.043	47.044
47.237		47.295	47.416	47.419	47.829	47.854	47.982
49.578		49.936	50.956	51.535	51.536	52.025	52.809
53.599		53.734	53.974	54.083	55.021	55.146	55.665
55.820		55.821	56.471	56.493	56.739	56.823	57.096
57.098		58.357	58.444	58.445	58.778		a

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 38 e seguintes e o n.º 10 complementar e seguintes.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.** — Sociedade anónima de responsabilidade limitada. — Para discussão das contas e do relatório e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os Srs. Accionistas a reunir no dia 11 de Novembro às 12 horas do dia, na casa da Companhia Rua do Belomonte n.º 49.

Porto, 24 de Setembro de 1914. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, O Vice Presidente da Assembleia Geral, *António d'A. Serpa Pinto*.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Setembro de 1914.

Conforme dissemos em um dos nossos últimos Boletins, está em vigor o alargamento da circulação fiduciária, que terá por objectivo alargar na crise que vamos atravessando, as transacções do Banco de Portugal, concedendo todas as facilidades aos restantes Bancos da Praça, no attingente a suportar a situação dolorosa do mercado, auxiliando o comércio nas suas já resumidas operações.

Sendo certo que os valores dos diversos Bancos e Companhias estão actualmente inutilizados, em resultado não só da moedaria que todos os governos europeus concederam, como também da dos respectivos fundos de reserva serem na sua maioria valores do Estado, preciso se torna que o Banco de Portugal, na qualidade de Banco privilegiado, facilite a todo o comércio tudo que possa resultar o bom funcionamento de todos os elementos de actividade de comércio na vida económica da nação.

Installou-se no dia 28 do corrente, a Junta Reguladora de Cambios, no intuito de normalizar, tanto quanto possível, a situação cambial.

Sendo a questão de cambio um assunto transcidente, parece-nos que o funcionamento de uma Junta como a que está actualmente organizada, não é suficiente para resolver a regularização do agio.

Diversas crises económicas e financeiras temos atravessado, seja que na maioria dos casos vejamos solucionado tão importante assunto, desejando, porém, que a Junta, cheia de bom critério

e patriotismo adopte providências em harmonia do decreto do Governo, que certamente fornecerá à Junta os recursos de ouro necessários para fazer face às legítimas exigências do comércio.

Aguardemos quais as resoluções tomadas e na devida oportunidade diremos o que se nos oferecer sobre o assunto.

O Diário publicou em 29 um decreto autorizando o Governo a realizar provisoriamente, por intermédio da dívida fluctuante interna, os empréstimos a que se referem as leis de 22 de fevereiro de 1913 e n.º 252 e 256 de 18 e 22 de julho de 1914, na somma de 4.500.000\$, até que possam efectuar-se definitivamente as aludidas operações.

São abertos no ministerio das Finanças os seguintes créditos especiais:

De 1.000.000\$, a favor do ministerio do Fomento, importância do empréstimo autorizado pela lei de 22 de fevereiro de 1913, para conclusão da rede de estradas, a incluir no orçamento da despesa extraordinária do mesmo ministerio para 1914-1915, onde deverá constituir o artigo 84.º do capítulo 16.º, sob o título: Conclusão da rede de estradas de 1.º ordem, nos termos da lei de 22 de fevereiro de 1913;

De 2.000.000\$, a favor do ministerio das Colônias, importância do empréstimo autorizado, pela lei n.º 252 de 18 de julho de 1914, para despesas urgentes e outras já realizadas pela província de Angola;

De 1.500.000\$, a favor do ministerio das Colônias, importância do empréstimo a que se refere o artigo 3.º da lei n.º 256, de 22 de julho de 1914, como suprimento, nos termos do § único do mesmo artigo, do empréstimo até 8.000.000\$, autorizado pelo artigo 2.º da mesma lei, destinado às despesas do estudo e execução das obras necessárias ao fomento de Angola;

De 200.000\$, a favor do ministerio das Finanças, dívida pública, importância dos encargos do empréstimo de 2.000.000\$, a satisfazer pela província de S. Tomé;

De 150.000\$, a favor do ministerio das Finanças, dívida pública, importância dos encargos do empréstimo de 1.500.000\$, a que se refere o artigo 3.º da lei n.º 256 de 22 de julho de 1914.

A importância dos encargos de juros e amortização à taxa de 5 por cento do empréstimo de 2.000.000\$ é fixada em 200.000\$ e as dos encargos do empréstimo de 1.500.000\$, em 150.000\$ ambos a contar de 1 de julho do corrente ano.

**Bolsa.** — Em conformidade com o solicitado pela Associação Commercial de Lisboa e Câmara de Corretores, ao Sr. ministro do Fomento, a Bolsa de Fundos reabriu hoje vendendo-se apenas externas 1.ª série a 67\$70. e 3% 1905 a 9\$20.

Houve oferta de 3% interno a 40\$00, e comprador só a 39\$70.

**Cambios.** — A Junta Reguladora de Cambios no primeiro dia que reuniu, fixou o cambio s/ Londres a 40 1/8 - 40 3/8, Lontem a 40-30 1/2 - hoje a 40 1/8 - 39 3/8.

País. 0\$70 - 0\$73.

£ ouro houve comprador a 5\$80, vendedor a 6\$00.

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de Janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS						MEDIA KILOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Km.	Totais	Km.	Totais					
<b>Portuguesas</b>										
Companhia Caminhos de ferro	Rede geral	16 Setembro	1.073	4.619.101\$00	1.073	5.002.842\$00	-383.741\$00	4.305\$84	4.662\$18	-357\$64
	Vendas Novas	*	70	93.628\$00	70	100.332\$00	-6.704\$00	1.337\$54	1.433\$31	-95\$77
Portuguesas	Coimbra a Louzã	*	29	22.462\$00	29	24.021\$00	-1.559\$00	774\$55	828\$31	-53\$76
Sul e Sueste		20	681	1.445.101\$72	681	1.413.950\$14	+31.151\$58	2.122\$02	2.076\$28	+45\$74
Minho e Douro		20 Agosto	471	1.213.147\$00	471	1.223.965\$61	-12.818\$66	2.575\$68	2.602\$89	-27\$21
Beira Alta		26	253	345.902\$00	253	368.810\$16	-22.908\$016	1.367\$20	1.457\$71	-90\$55
Companhia Nacional		26	485	98.971\$00	485	116.877\$97	-17.906\$98	534\$97	631\$77	-96\$80
Valle do Vouga		31	173	90.432\$13	97	46.529\$96	+43.902\$17	522\$73	479\$69	+43\$04
Guimarães		30 Junho	56	65.572\$20	56	65.585\$15	-112\$95	1.469\$14	1.171\$16	-2\$02
Porto à Povoa e Famalicão		31 Julho	64	91.641\$72	64	88.550\$99	+3.090\$73	1.431\$90	1.383\$60	+48\$30
<b>Espanholas</b>										
Norte de Espanha		10 Setembro	3.681	101.487.216	3.681	105.049.911	-3.562.695	27.570	28.538	-968
Madrid-Zaragoza-Alicante		31 Agosto	3.664	85.384.310	3.664	86.454.441	-1.070.101	23.303	23.595	-292
Andaluzas		10 Setembro	1.083	20.185.055	1.083	19.532.953	+652.102	18.638	18.035	+603
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Espanha		20	777	7.317.947	777	7.392.314	-77.387	6.418	9.513	-95
Lorca a Baza e Aguilas		19	168	2.531.891	168	3.099.330	-567.529	15.070	18.448	+3.378

# Vapores a sahir do porto de Lisboa



## Africa Occidental

Vapor português **LOANDA**. Sairá a 7 de outubro. Empresa Nacional de Navegação R. do Comércio, 85.



## Cabo Verde e Guiné

Vapor português **BOLAMA**. Sairá a 14 de outubro. Empresa Nacional de Navegação R. do Comércio, 10, 85.



## Cape Town, Mossel Bay, Algoa Bay e East London

Vapor inglês **COUNSELLOR**. Sairá a 5 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



## Madeira, Fernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglês **AMAZON**. Sairá a 13 de outubro. Agentes, Bawes, & C.º R. do Corpo Santo, 47, 1.º



## Pará e Manaus

Vapor inglês **ANSELME**. Sairá a 5 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



## Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio da Prata e portos do Pacífico

Vapor inglês **ORCOCMA**. Sairá a 7 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 14, 1.º



## Port-said, Colombo Singapura, Manilla e Índia

Vapor Espanhol **ALICANTE**. Sairá a 7 de outubro. Agentes, Henry Bunn & C.º R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



## Província e Nova York, e mais cidades da América do Norte

Vapor francês **BRITANNIA**. Sairá a 10 de outubro. Agentes, Orey, Autunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor holandês **GELRIA**. Sairá a 12 de outubro. Agentes, Orey, Autunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



## Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres

Vapor inglês **HERSCHEL**. Sairá a 19 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



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

Vapor português **FUNCHAL**. Sairá a 5 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º



## Vigo, Loyer e Amsterdãm

Vapor holandês **TUBANTIA**. Sairá a 12 de outubro. Agentes, Orey, Autunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1914

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
b 9 21	10	7 5	8 6
9 48	10 54	a 8 28	9 6
a 12 5	12 56	9 23	10 26
12 50	1 47	a 10 18	10 58
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	a 3 17	1 2
5 31	6 41	4 10	4 49
b 6 15	7 4	5 21	6 27
7 17	8 22	7 30	8 36
19	10 11	a 8 25	9 12
0 24	11 33	9 10	10 7
1	2 10	11 23	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
11 50	12 23	9 1	9 37
—	—	1 43	2 13

Mais os de Cintra.			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 18	6 55	8 4
8 0	9 8	7 39	8 45
9 10	10 18	b 8 50	9 41
a 10 9	10 51	a 9 14	9 50
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 27	12 3	a 11 5	11 47
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 15	12 51
3 40	4 48	12 15	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 20	6 15	3 50	4 56
b 5 40	6 48	5 20	6 26
b 6 15	7 10	a 6 4	6 40
a 6 40	7 21	6 30	7 36
7	8 8	7 15	8 21
a 8 30	9 6	8 20	9 26
8 35	9 43	9 25	10 31
10 5	11 13	10 20	11 35
11 35	13 43	12 5	1 11
12 50	1 58	a 1	1 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. França	Lisboa-R	
b 7 25	8 25	5 42	7 5
1 25	2 47	8 25	9 46
5 5	6 7	3 4	1 30
b 5 41	7 4	b 7 1	8 7
10 36	11 56	8 9	9 24
12 47	2 5	b 11 30	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	
b 7 25	7 57	6 2	7 5
8 44	9 20	9 1	9 46
11 19	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	1 12	1 58
a 3 56	4 38	3 45	4 30
a 5 5	5 41	5 21	6 8
6 29	7 34	8 3	9 31
7 47	8 28	8 50	9 31
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 56	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Prata	Lisboa-R	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
—	g 5 40	5 50	5 50

## BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	4 5	7 22	9 4
n 6 20	8 15	10	12 28
7 20	9 12	4 50	6 44
11 30	1 8	a 7 56	9 41
2 5	4 30	11 39	1 34
11 39	12 42	—	—

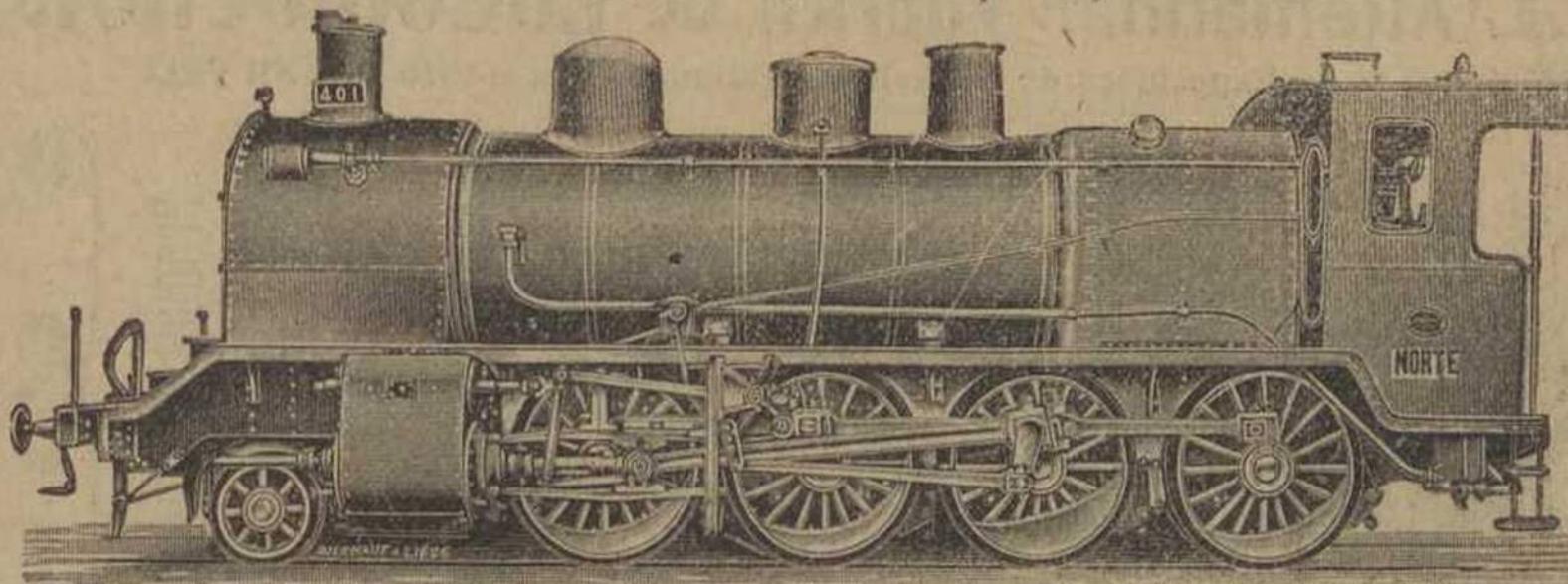
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louzã	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 30	6 5	7 14

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarelos		

# SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT LÉONARD

LIÈGE (Belgica)

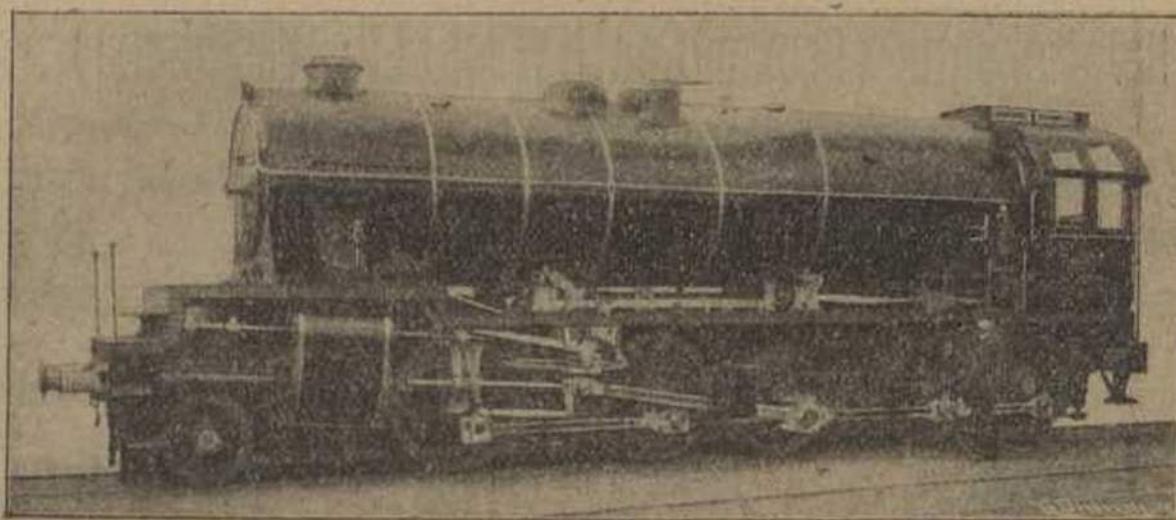
LOCOMOTIVAS para grandes linhas, para caminhos de ferro de via reduzida e tremvias  
Locomotivas para serviço de fábricas e minas



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

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

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



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

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie—PARIS.

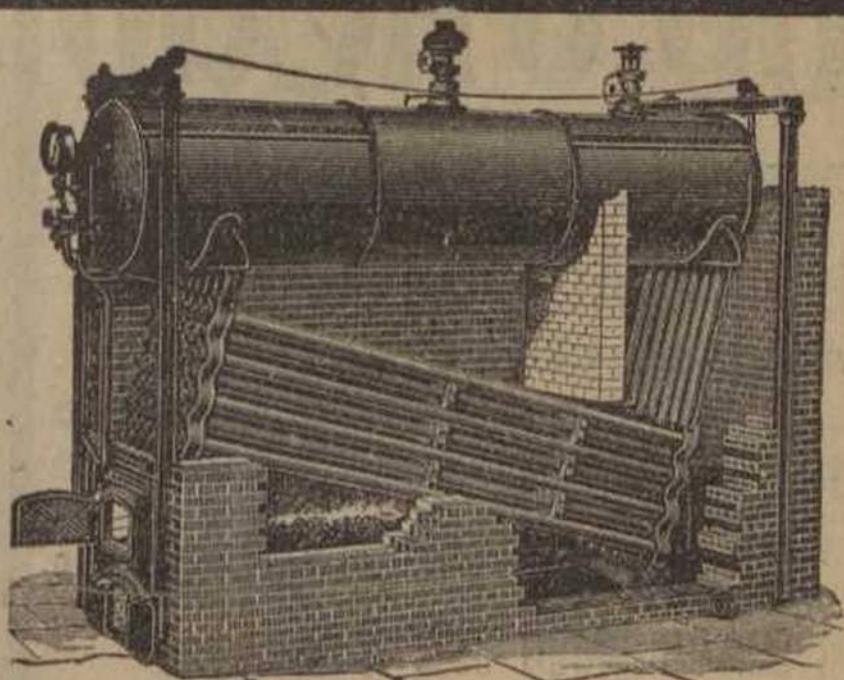
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

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

Representante Geral para Portugal:

João Maria Bravo — Lisboa



Caldeira Babcock & Wilcox tipo terrestre

## BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'aco. — Perfeita circulação da agua — Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 11.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grellas automaticas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purificadores d'água. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: BABCOCK — LISBOA

## LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS  
Capital Social: 1.400.000.000 rs. efectivos

Seguros contra fogo, explosão de gás e ralo, a preços reduzidos

Directores em Lisboa: LIMA MAYER & C., RUA DA PRATA, 58, L.

## EQUATEUR-ATLANTIQUE UNION-MARITIME

Companhias francesas de seguros

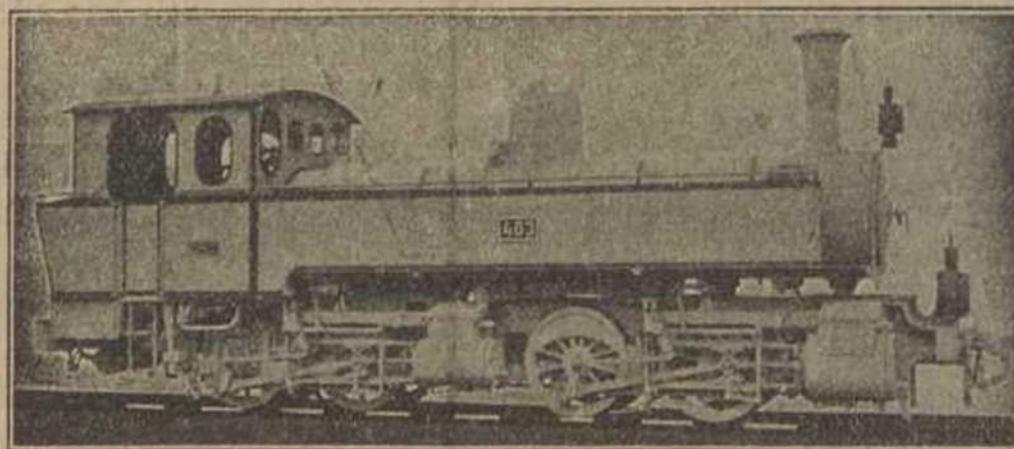
contra os riscos de transportes de qualquer natureza

# HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Allemanha) Fabrica de LOCOMOTIVAS

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

Mais de 12.500 locomotivas construídas



Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

Produção anual  
mais de 1.000 locomotivas

LOCOMOTIVAS para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro economicos e tremvias

LOCOMOTIVAS pequenas para usos industriais e empreiteiros

GALDEIRASE TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTEIS PARA LOCOMOTIVAS

Prensas para porcas (Sistema KETTELLER) trabalhando sem desperdícios

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

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

Agentes geraes: HENRY BURNAY & C.º — LISBOA

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

Medalhas d'ouro:

Universal de Paris, 1878  
Internacional de Londres, 1885  
Universal de Paris, 1889

Gran-Prix:

Universal de Paris, 1900  
FORA DE CONCURSO, Membro do Jury  
Internacional de Milão, 1906

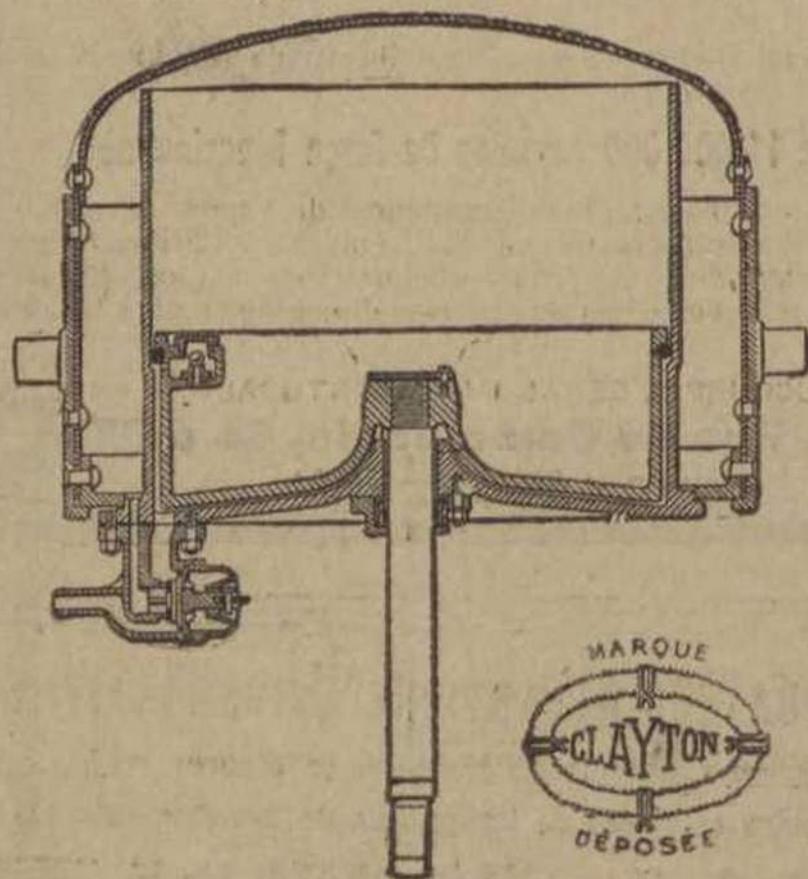
COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

# FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor



## FREIO DE ACCÃO RAPIDA

Para grandes comboios

DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS

Signaes de alarme combinados com os freios

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que  
teem adoptado este freio:

CONTINENTE:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
Caminhos de ferro do Minho e Douro  
Caminhos de ferro do Sul e Sueste  
Companhia da Beira Alta  
Companhia de Guimarães  
Companhia do Porto à Povoa e Famalicão  
Companhia Nacional  
Companhia do Vale do Vouga.

ULTRAMAR: — Lourenço Marques ao Transvaal.

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio—Lisboa

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca á fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Espanha

## Serviço directo combinado

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 206 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 11 de Outubro de 1914

## Bilhetes simples de Lisboa a Hendaye ou de Irun a Lisboa

PARA EXCURSÕES COLECTIVAS DE:

- a) — Sociedades desportivas legalmente constituidas;
- b) — Companhias de espectáculos públicos (actores, cantores, ginastas, bailarinas e comparsas) — Bandas de música — Orfeões.

Mínimo para a formação de cada grupo: — 10 passageiros ou pagando como tal

Via Pampilhosa—Villar Formoso

Percursos	Distâncias kilometrícias	Preço de cada bilhete		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>PORTUGAL</b>				
De Lisboa-Rocio a Fuentes de Oñoro ou de Villar Formoso a Lisboa-Rocio	239	2\$62	2\$04	1\$46
	202	2\$22	1\$72	1\$24
	—	0\$05	0\$04	0\$03
Total.....	441	4\$89	3\$80	2\$73
<b>ESPAÑHA</b>				
De Fuentes de Oñoro-Villar Formoso a Hendaye.....	636	41,05	31,40	18,55
De Irun a Fuentes de Oñoro-Villar Formoso.....	634	40,95	31,05	18,50

## Condições gerais

1.º — Os portadores destes bilhetes poderão utilizar todos os comboios que levem carruagens da classe correspondente, com excepção dos comboios rápidos e de luxo de número limitado de lugares.

2.º — Não se vendem bilhetes a meio preço. Para as crianças de 3 a 6 anos poderá no entanto optar-se entre os bilhetes desta tarifa e os bilhetes a meio preço da tarifa geral.

3.º — É facultada a mudança de classe quando houver lugares disponíveis. A diferença de preço será cobrada separadamente por cada linha interessada e segundo as respectivas tarifas gerais.

4.º — Os portadores destes bilhetes não têm direito a exigir quaisquer modificações nos comboios cuja composição normal as Companhias não são obrigadas a alterar para garantir a viagem dos grupos. No caso de falta de lugares ou se considera anulada a concessão para a aplicação da tarifa ou se considera válida para o primeiro comboio ordinário em que haja lugares da classe respectiva.

Igualmente não poderão exigir comboios especiais neia lhes assiste o direito a reclamações de qualquer natureza por atrasos ou por falta de ligação nos entroncamentos.



5.º — Quando, por qualquer motivo, os portadores de bilhetes de 1.ª ou 2.ª classe tenham de passar para classe inferior, não tem direito a reembolso algum.

Os portadores de bilhetes de 2.ª ou 3.ª classe não poderão ocupar lugares de classe superior quando porventura não haja lugares da classe correspondente aos seus bilhetes, devendo, neste caso, seguir pelo comboio seguinte a não ser que queiram pagar a diferença para a classe superior havendo nessa logares disponíveis.

6.º — Se depois de fornecidos os bilhetes se verificar que são indevidamente utilizados pelos seus portadores, serão estes considerados como passageiros sem bilhete. Além disso as Companhias reservam-se o direito de reclamar judicialmente perdas e danos à pessoa ou entidade que tenha solicitado a concessão dos bilhetes mal utilizados.

## Condições especiais

**Requisição.** — O director do grupo solicitará por escrito ao Serviço Central da Companhia a que pertença a estação de partida, pelo menos cinco dias antes do indicado para inicio da viagem, a aplicação desta tarifa. A este pedido juntará para cada viagem uma nota, em duplicado, na qual constarão os nomes, apelidos e as assinaturas dos individuos que constituam o grupo, lugares que hão-de ocupar (os quais serão todos da mesma classe, procedencia e destino) estações de partida e de chegada e data em que deve iniciar-se a viagem. Um dos exemplares da nota, devidamente autenticado, será entregue ao petionario que terá de apresentá-lo juntamente com os bilhetes sempre que isso lhe seja exigido pelos Agentes das Companhias, a fim de poder justificar o seu direito a disfrutar os benefícios da presente tarifa. O outro exemplar será enviado à estação com as instruções para o fornecimento dos bilhetes e por ela será devolvido ao Serviço Central depois de regularizado o assunto.

**Modificação da requisição.** — As estações ficam autorisadas: 1.º — A tolerar que o numero de passageiros seja reduzido a 10 ou menos, desde que seja pago o minimo de 10 bilhetes, devendo inutilizar os que sejam fornecidos para completar este minimo. 2.º — A consentir que a concessão seja utilizada até oito dias depois do primitivamente fixado para inicio da viagem.

**Fornecimento dos bilhetes.** — A estação fornecerá um bilhete para cada passageiro, certificando-se de que são os proprios que figuram na requisição para o que poderá exigir a apresentação das correspondentes cedulas pessoais quando se trate de estrangeiros que as possuam ou a reprodução das assinaturas quando se trate de nacionais ou de estrangeiros que não possuam cedula pessoal.

**Bagagens.** — Os portadores destes bilhetes tem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagens registada além da que, segundo os regulamentos, podem transportar consigo na carruagem.

Os membros das sociedades desportivas e os musicos poderão transportar como bagagem os seus utensílios de desporte ou instrumentos contanto que o peso de cada volume não exceda 30 quilogramas.

As Companhias ficam isentas de qualquer responsabilidade pelas avarias que se produzam por falta ou insuficiencia de acondicionamento.

Os excedentes serão taxados pelas tarifas correspondentes, cobrando-se os portes no acto do despacho.

## Observações importantes

1.º — Muito embora os preços se achem indicados separadamente para cada um dos percursos português e espanhol por causa das diferenças de cambio, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do pais em que o pagamento tiver lugar. O pagamento efectuar-se-ha ao cambio corrente indicado por um aviso periodico afixado nas estações e que será revisto com intervalo nunca superior a quinze dias.

2.º — A aplicação desta tarifa fica, além disso, subordinada às condições da tarifa geral de cada Companhia em tudo que não seja contrario ao acima estabelecido.

3.º — Os que pretendam utilizar-se desta tarifa deverão sujeitar-se aos preços nela estabelecidos, pois que as Companhias não autorisam qualquer modificação quer nos preços, quer nas condições.

Lisboa, 11 de Setembro de 1914.

• Director Geral da Companhia

L. Forquenot



REPÚBLICA PORTUGUESA

# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo, combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses  
e com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

## AVISO AO PÚBLICO

### 3.<sup>a</sup> ampliação á Tarifa especial n.<sup>o</sup> 101 — Pequena velocidade

(Aprovado por despacho Ministerial de 20 de Junho de 1914)

A partir de 10 de Setembro de 1914 são aditadas as rubricas "arcos de madeira, madeira cortada para vasilhame e varas de castanho rachadas", á classificação de mercadorias da Tarifa especial n.<sup>o</sup> 101 de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Maio de 1911, ás quais corresponde aplicar todos os preços da 3.<sup>a</sup> série da Tarifa.

Para estas mercadorias, bem como para a madeira em bruto ou serrada, é ampliada a mesma tarifa aos transportes entre Portimão e Valença, aos seguintes preços por tonelada:

De Portimão á estação abaixo indicada ou vice-versa.	Participes			TOTAL
	M. D.	C. P.	S. S.	
VALENÇA . . .	\$65	1\$74,5	1\$36,5	3\$76

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.<sup>o</sup> 101 de pequena velocidade.

Porto, 6 de Julho de 1914.

O Engenheiro-Director,

F. Figueiredo e Silva.

D.-888

Exp. T. n.<sup>o</sup> 744



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

## AVISO AO PÚBLICO

1.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL N.º 9 DE PEQUENA VELOCIDADE

2.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL C. F. E. N.º 1 DE PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de ácidos azótico, clorídrico e sulfúrico  
em vagões-reservatórios, pertencentes aos expedidores ou por êles  
postos á disposição do caminho de ferro

**Aprovado por despacho ministerial de 10 de Agosto de 1914**

Desde 15 de Setembro de 1914, os ácidos acima mencionados poderão ser transportados em vagões-reservatórios pertencentes aos expedidores ou por eles postos à disposição do Caminho de Ferro, sujeitando-se, porém, o seu transporte aos preços e condições seguintes:

1.º — VAGÕES CARREGADOS: — Pelo peso líquido da carga, considerada a bonificação correspondente à utilização do material:

a) — Da estação de Campanhã-transmissão para a de Alfandega, sem reciprocidade, por tonelada \$30 centavos.

Neste preço estão incluídas as despesas acessórias de manutenção. A descarga é feita por gente, conta e risco do consignatário.

b) — Em quaisquer outros percursos aplicar-se-ha a 3.ª série da tarifa especial n.º 9, de pequena velocidade, ou a 3.ª classe da tarifa geral, conforme for mais vantajoso para o público.

Para o cálculo do peso do carregamento serão adotadas as seguintes proporções:

Ácido azótico, nítrico ou agua-forte.....	1,332 cada litro
» clorídrico ou muriático.....	1,180 » »
» sulfúrico ou vitriolo.....	1,580 » »

A taxa, tanto do transporte como das evoluções e manobras, incidirá sobre o peso correspondente à capacidade total de cada reservatório, com o mínimo de 10:000 quilogramas ou pagando como tal. Os excedentes deste mínimo serão taxados por frações indivisíveis de 100 quilogramas.

2.º — VAGÕES VASIOS — (Providos ou não de reservatório, destinados à condução dos ácidos).

Por veículo e quilômetro, incluindo as despesas acessórias, de manutenção ..... \$02

3.º ESTACIONAMENTO DOS VAGÕES NAS ESTAÇÕES:

a) — Vagões carregados: — taxas da tarifa de Despesas Acessórias, como se o material fosse désta Administração.  
b) — Vagões vazios: — \$10 centavos por vagão e período indivisível de 24 horas.

A administração declina toda a responsabilidade pelas avarias que os vagões, a sua carga e os respectivos reservatórios sofram, qualquer que seja a sua causa.

Em tudo o que não seja contrário ao que se dispõe no presente aditamento, ficam em vigor, para estes transportes, as condições das tarifas especiais n.º 9 e C. F. E. n.º 1 de pequena velocidade, datadas, respectivamente, de 21 de Janeiro de 1904 e 25 de Fevereiro de 1909.

Porto, 6 de Julho de 1914.

O Engenheiro Director,  
*F. Figueiredo e Silva*

# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

## GRANDE VELOCIDADE

### 3.<sup>a</sup> Ampliação á tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 2

Em applicação desde 1 de Setembro de 1914

PARA O TRANSPORTE DE

Agua potavel, azeitona (com ou sem agua) batatas, flores naturaes (cortadas) fructas verdes, hortaliças, legumes verdes, leite e tuberas

De qualquer estação das linhas d'esta Companhia para as abaixo indicadas:

ESTAÇÕES	PREÇOS
<b>Remessas de detalhe</b>	
a) Figueira da Foz-local.	
b) Figueira da Foz-T., Pampilhosa-T. e Guarda-T., com destino a Lisboa-Rocio, para entrega nos mercados ou nos domicílios.	TABELLA — A
<b>Remessas de wagon completo</b>	
c) Figueira da Foz.	
<b>Remessas de detalhe e wagon completo</b>	
d) Guarda-local.	
e) Figueira da Foz-T., Pampilhosa-T. e Guarda-T., com destino a Lisboa-Mar (exportação), Santarem, Paialvo (Thomar), Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Leiria, Portalegre, Elvas, Castello Branco e Covilhã.	TABELLA — B
f) Santa Comba-T., com destino a Vizeu.	

#### Observações importantes

I—Esta ampliação é ligável ás tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 24 de grande velocidade da Companhia Portugueza e n.<sup>o</sup> 13 de grande velocidade da Companhia Nacional.

II—As remessas provenientes e destinadas de e para estações da Companhia Portugueza, circulando nas linhas d'aquella Companhia sob o regimen da sua tarifa especial n.<sup>o</sup> 24 de grande velocidade e que, em virtude da obrigação á **via mais curta**, tenham de passar em transito pelas linhas da Beira Alta, serão cobradas para esta Companhia as seguintes taxas que já comprehendem as despezas accessórias:

Remessas de	Detalhe	wagon completo
De Pamplhosa a Guarda ou vice-versa . . . . .	4\$82	4\$55

# CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>— Nos preços da presente ampliação estão comprehendidas as despezas accessorias, sendo a carga e descarga das remessas de wagon completo feitas pelo expedidor e consignatario.

Não comprehendem guia, sello, etc. — \$09 por expedição.

2.<sup>a</sup>— Esta ampliação só é applicavel ás remessas expedidas **em portes pagos á partida** e, salvo pedido em contrario, será applicada de oficio a todas as remessas que sejam apresentadas a despacho nas presentes condições.

3.<sup>a</sup>— Nas remessas de detalhe, cada volume deve ter marca bem distincta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatario, para evitar que se confunda com outros de natureza ou forma analogas.

As marcas e o endereço devem ser reproduzidos pelos remettentes nas respectivas notas de expedição.

4.<sup>a</sup>— Para os destinos a que são applicaveis os preços da tabella B d'esta ampliação, admittem-se expedições de wagon completo, com a carga minima de cinco toneladas ou pagando como tal.

## Retorno de taras

O regresso das taras vaziias far-se-ha por pequena velocidade, para a estação expedidora da remessa em cheio, dentro do prazo maximo de 15 dias contados da data da remessa em cheio. Para que as precedentes disposições surtam effeito é necessario:

- que o retorno se faça de uma só vez para cada remessa em cheio;
- que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em numero igual ou inferior;
- que o remetente das taras em retorno apresente a carta de porte da remessa em cheio, para a compra dos competentes rotulos de retorno em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de \$02 cada um.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

---

Nas remessas destinadas ás estações das Companhias Portugueza e Nacional de Caminhos de Ferro a que são applicaveis, respectivamente, as tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 24 e n.<sup>o</sup> 13 ambas de grande velocidade, deverão ter-se em vista as condições d'estas tarifas.

---

A presente annulla e substitue a 3.<sup>a</sup> ampliação á tarifa especial n.<sup>o</sup> 2 de grande velocidade de 12 de Julho de 1913.

Lisboa, 24 d'Agosto de 1914.

O Administrador Delegado

*Luis Ferreira da Silva Vianna.*

**Tabella A — Preços por tonelada (incluidas as despezas accessorias)**

Kilometros			Remessas de detalhe	Kilometros			Remessas de detalhe
1	a	10	331	131	a	135	3896
11	"	15	346	136	"	140	4809
16	"	20	361	141	"	145	4822
21	"	25	376	146	"	150	4835
26	"	30	391	151	"	155	4848
31	"	35	1806	156	"	160	4862
36	"	40	1821	161	"	165	4875
41	"	45	1837	166	"	170	4888
46	"	50	1852	171	"	175	5801
51	"	55	1867	176	"	180	5815
56	"	60	1882	181	"	185	5828
61	"	65	1897	186	"	190	5841
66	"	70	2812	191	"	195	5854
71	"	75	2827	196	"	200	5867
76	"	80	2842	201	"	205	5878
81	"	85	2858	206	"	210	5889
86	"	90	2873	211	"	215	6800
91	"	95	2888	216	"	220	6811
96	"	100	3803	221	"	225	6822
101	"	105	3816	226	"	230	6833
106	"	110	3829	231	"	235	6844
111	"	115	3843	236	"	240	6855
116	"	120	3856	241	"	245	6866
121	"	125	3869	246	"	250	6877
126	"	130	3882	251	"	255	6888

**Tabella B — Preços por tonelada (incluidas as despezas accessorias)**

Kilometros	Remessas de		Kilometros	Remessas de	
	detalhe	wagon completo		detalhe	wagon completo
1 a 10	371	351	131 a 135	4836	4800
11 " 15	386	366	136 " 140	4849	4811
16 " 20	1801	381	141 " 145	4862	4822
21 " 25	1816	396	146 " 150	4875	4833
26 " 30	1831	1511	151 " 155	4888	4844
31 " 35	1846	1826	156 " 160	5802	4855
36 " 40	1861	1841	161 " 165	5815	4866
41 " 45	1877	1857	166 " 170	5828	4877
46 " 50	1892	1872	171 " 175	5841	4888
51 " 55	2807	1887	176 " 180	5855	4899
56 " 60	2822	2802	181 " 185	5868	5810
61 " 65	2837	2817	186 " 190	5881	5821
66 " 70	2852	2832	191 " 195	5894	5832
71 " 75	2867	2847	196 " 200	6807	5843
76 " 80	2882	2862	201 " 205	6818	5852
81 " 85	2898	2878	206 " 210	6829	5862
86 " 90	3813	2893	211 " 215	6840	5871
91 " 95	3828	3808	216 " 220	6851	5881
96 " 100	3843	3823	221 " 225	6862	5890
101 " 105	3856	3834	226 " 230	6873	6800
106 " 110	3869	3845	231 " 235	6884	6809
111 " 115	3883	3856	236 " 240	6895	6818
116 " 120	3896	3867	241 " 245	7806	6828
121 " 125	4809	3878	246 " 250	7817	6837
126 " 130	4822	3889	251 " 255	7828	6847