

Gazeta dos Caminhos de Ferro

23.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 647

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Dezembro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao publico: 1.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 5.

Minho e Douro — Aviso ao publico: Modificação á tarifa especial interna n.º 1 (G. V.). — Aviso ao publico: Despacho de remessas de mercadorias ao abrigo da tarifa especial combinada L. N. M. D. n.º 3-bis (G. V.), em portes a pagar á chegada.

Beira-Alta — Aviso ao publico: Ampliação á tarifa especial B. V. n.º 3 (G. V.).



SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes, — IV — por J. Fernando de Sousa.....	353
Os que aproveitam com a guerra.....	354
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Decreto auctorizando a electricificação da linha de Cascaes. Ministerio das Colonias: Decreto n.º 1089 General Alberto de Oliveira.....	355
Os caminhos de ferro em Portugal — XV — por A. O.....	356
Exposição de S. Francisco da California.....	357
A industria da baleia em Hespanha.....	358
Primeiro centenário da iluminação a gaz.....	358
Viagens e transportes.....	359
Viagens caseiras — VI —.....	359
A mobilização dos ferro-viarios em Hespanha.....	360
Ascensores para barcos em Niederfinow.....	362
Linhas portuguezas. — Companhia Portugueza — Beira-Alta — Cintra ao Oceano — Elevador da Bibliotheca.....	363
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	363
Parte financeira.....	364
Carteira dos accionistas.....	364
Boletim commercial e financeiro.....	364
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	365
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	365
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação) Arrematações.....	366
Horario dos comboios.....	367



Caminhos de ferro vicinaes

IV

A infelicidade de ter má calligraphia origina tractos de polé, a que por vezes são submettidos os nossos pobres escriptos, que apparecem esmaltados de contrasensos e de phrases enigmaticas... a mais dos que porventura perpetrei.

Assim, sobre o meu ultimo artigo adejou um bando de gralhas terrivel. A concessão de linhas tornou-se em concessão de terras.

Os estudos de Considère e Colson, defrontando com prejuizos adversos á construcção de linhas, foram transformados em libello condemnatorio das mesmas, vindo um ponto final intruso e uma maiuscula transformar um complemento em oração distincta, que calumpnia o livro de Humbert.

Uma linha de 1 metro (bem entendido, de largura de via) sabiu linha de 1^k, o que para largura é muito e para extensão é pouco.

Duas vezes e meia, relação entre as vantagens indirectas dos caminhos de ferro e o seu rendimento, mudou para duas vezes a mais.

Um que em vez de quanto deu logar á apparente affir-

mativa de que os 400 contos de garantia de juro pagos pelo Estado, teem por contrapartida igual os impostos e as taxas do correio. Etc., etc., etc.

*

Costumamos dizer que de Hespanha nem bom vento, nem bom casamento. A crystallização, em azedo anexim, da tradicional animosidade contra os nossos vizinhos, não deve revestir a forma desdenhosa de depreciativo anathema por nós lançado sobre quanto vem do paiz de Cervantes. Melhor era que aproveitássemos as licções que elle nos dá em tantos ramos de administração.

Assim, enquanto o empirismo de vistas curtas preside á nossa frouxa actividade em materia de caminhos de ferro secundarios, promulgou a Hespanha, depois de varias providencias destinadas a successivos aperfeiçoamentos, uma lei organica, minuciosamente regulamentada, dos *ferrocarriles secundarios y estrategicos*, em que muito ha que aprender.

A lei de 24 de fevereiro de 1912 e o seu regulamento de 12 de agosto do mesmo anno, merecem analyse detida.

Ferrocarriles secundarios são n'ella definidos todos os de tracção mechanica não comprehendidos na rede de serviço geral, definida pela lei de 23 de novembro de 1877, e podem ter, ou não, garantia de juro. Os *estrategicos* distinguem-se dos outros pela sua subordinação especial ás exigencias da defesa do paiz.

Todas as concessões são por 99 annos, com o direito de resgate pelo Estado ao fim de 50 annos, pelo menos.

Nenhuma concessão dá direito a reclamações pela de outras vias concorrentes de qualquer especie.

No grupo especial de *ferrocarriles* com garantia de juro, acham-se comprehendidos os que figuraram nos planos da rede complementar approvados em 1905, reservando-se ao Governo a determinação da largura da via que em cada um deve ser adoptado. A esse plano podem ser adicionadas outras linhas a pedido das *Diputaciones provinciales y Ayuntamientos* interessados, quando se compromettam a supportar um terço do encargo da garantia de juro.

As linhas classificadas como *estrategicas*, cuja construcção se não começar dentro do prazo de 10 annos, contados da data da concessão, perderão as vantagens que a lei lhes concede.

A taxa do juro é de 5 % do capital de estabelecimento, representado pela cifra do orçamento, incluindo material circulante, conforme o projecto approvado e á qual se juntarão:

- 1 % para imprevistos;
- 1 % » seguros operarios;
- 5 % » direcção e administração;
- 3 % » despesas de constituição da sociedade;
- 9 % » juros intercalares e custo do projecto.

As obras são avaliadas, á medida da execução, pelo custo real, tomando-se este para base do calculo do capital, se é inferior á cifra do orçamento. O limite maximo do custo kilometrico garantido, é de 250:000 pesetas.

Quando o rendimento liquido excede 6 %, o reembolso da garantia, sem juro, faz-se pela terça parte do excesso a partir do quarto anno em que se liquide lucro superior a 6 %.

Para o calculo do rendimento liquido, a despesa de exploração é calculada por meio de uma formula de 3 termos, pelo menos, sendo um constante, e os outros dois variaveis, e proporcionaes: um ao rendimento bruto e o outro ao numero de kilometros de percurso dos comboios, referidos ao kilometro de linha. Em casos especiaes poderá ter ainda a formula mais um ou dois termos proporcionaes aos passageiros e ás toneladas de mercadorias kilometricas, referidos do mesmo modo ao kilometro de linha. A formula da despesa deverá ser fixada antes do concurso para a adjudicação.

Se a garantia de juro se mantiver effectiva, no todo ou em parte, durante mais de dez annos, o Governo terá o direito de nomear um delegado que intervenha na direcção e na exploração, até que o rendimento liquido atinja 5 %.

Os concursos versam sobre o capital a garantir, sobre os prazos da concessão e a melhoria do coefficiente de exploração.

O requerente da concessão, que estudou a linha, tem o direito de opção, e caso não lhe seja adjudicada, o pagamento do projecto pelo concessionario.

As *Diputaciones y Ayuntamientos* interessados poderão usar do direito de opção (*tanteo*), se aquelle o não usar.

O Estado fixa as tarifas maximas, enquanto houver a garantia de juro.

Para os caminhos de ferro secundarios sem garantia são menos rigorosas as exigencias e mais simples as formalidades. Não teem nenhuma subvenção directa, limitan-se o auxilio do Estado ao direito de expropriação e á isenção do imposto de transito nos primeiros dez annos.

Póde ser pedida a concessão d'estas linhas, instruindo-se o pedido com a memoria, planta e perfil, relação das obras de arte e estimativa approximada. O deposito de garantia é de 3 %.

Para os caminhos estrategicos, a base do concurso é um projecto approved pelo Governo com audiencia da *Junta de Defensa Nacional*.

Ao desembolso do Estado em garantias é imposto o limite maximo annual de 15 milhões de pesetas.

Esta lei foi explanada no regulamento de 23 de fevereiro de 1912, cujos topicos importa indicar:

Impõem-se o freio continuo, os signaes de alarme, aparelhos de aquecimento, para o material circulante, sendo os typos approved pelo Governo.

As sociedades concessionarias terão domicilio em Hespanha e sujeitam-se ás leis hespanholas.

Os concessionarios contribuirão com 50 pesetas por anno e por kilometro durante a construcção e 100 no periodo de exploração, para as despesas de fiscalizaçao official; estas cifras descem respectivamente a 30 e 60 pesetas, se a linha não tem garantia.

O expediente para proclamar a caducidade da concessão tem prazos relativamente curtos.

As linhas são inspeccionadas tres annos antes de expirar a concessão, para se assegurar a sua boa conservação na occasião da entrega ao Estado.

Contem o regulamento minuciosas prescripções, que será fastidioso reproduzir, ácerca do modo de liquidar as receitas e despesas, dos documentos que devem instruir os pedidos de concessão, dos tramites que seguem o concurso e a adjudicação.

A licitação versa sobre a diminuição do capital garantido, da taxa de juro e do prazo da concessão, e sobre a modificação dos coefficientes da formula que serve para calcular a despesa.

Considera-se a melhor proposta a que der o menor

valor de D, encargo total do Estado, calculado pela seguinte formula:

$$D = [C \times i - (p - g)] a - (p - g) (99 - a)$$

em que C é o capital garantido;

i — a taxa do juro;

p — o rendimento bruto attribuido á linha;

g — a despesa deduzida da formula de exploração com os coefficientes propostos;

a — a duração da concessão.

A formula simplificada reduz-se a

$$D = C \times i \times a - 99 (p - g)$$

O custo da construcção é cuidadosamente determinado pela Fiscalizaçao, para servir de base á garantia, se é inferior ao capital de antemão fixado.

Convem notar que a garantia de juro é considerada equivalente a uma subvenção igual a $\frac{1}{4}$ do capital de estabelecimento, para os effeitos de formação do capital nos termos do Codigo Commercial.

Como se vê do resumo feito da actual legislação hespanhola sobre caminhos de ferro secundarios, muito ha que aproveitar da licção dos nossos vizinhos.

Primeiro que tudo, ao custo orçado da construcção, vemo-los accrescentar cerca de 20 % para occorrer a diversos encargos de ordem administrativa e financeira, o que se não tem feito entre nós.

Não basta orçar uma linha e determinar um certo custo kilometrico, para ter por uma garantia de juro o capital preciso á sua construcção. A constituição de uma empresa, a emissão de obrigações, os juros d'estas durante a construcção e outras despesas, constituem encargos inevitaveis que avolumam o capital, tornando insufficiente em muitos casos e até illusoria a garantia de juro. Que importa assegurar 5 % a um capital de 20 contos por kilometro, se a linha aberta á exploração representa 23 ou 24?

A mesma largueza que preside na lei hespanhola á fixação do capital, é adoptada para o periodo de reembolso. Só começa este, quando o lucro é de 6 %, sendo a garantia de 5 %, e ainda assim só depois de tres annos. O reembolso faz-se sem o dos juros e só por $\frac{1}{3}$ do excesso das receitas. Por esta forma, as empresas teem certa margem de lucros indispensavel, o que, segundo veremos, não offerecem os contractos feitos entre nós.

Convem ainda notar que a discriminação das despesas de exploração a deduzir da receita bruta, é feita segundo uma formula racional, que não só distingue a parte das despesas, independente das receitas, do que é d'ellas funcção, como ainda, por um termo proporcional ao percurso, incita as empresas a crear novos comboios, visto a formula assegurar-lhes um lucro suplementar.

E' tão importante este aspecto do assumpto, que o reservarei para objecto exclusivo de um dos artigos seguintes.

J. Fernando de Souza.



Os que aproveitam com a guerra

Bem temos nós dito aqui que o *tertius gaudet* da conflagração europeia serão os Estados-Unidos.

Serão elles a aproveitar os mercados do velho mundo para a collocação não só da sua enorme producção actual como da que desabrochará em todas as manifestações da sua actividade industrial, para substituir a que faltará na Europa, por falta de braços, pela destruição de fabricas, pela annullação de fontes productivas de materias primas.

E ainda, com certa razão, se poderão collocar na si-

tuação lisonjeira de benemeritos, visto que são elles, os activos Americanos, que veem accudir á fome de certos productos e artigos de que os paizes de áquem Atlantico enfermarão em breve, e por muito tempo.

Faltarão os afamados presuntos da Westphalia?

Os de York não são em sufficiente quantidade para abastecer todos os mercados europeus.

Mas Chicago lá está com os seus extraordinarios mata-douros mechanicos, em que um porco vivo é em meia hora transformado em carne curada e ensaccada, como alli presenciamos; e como a successão dos animaes a entrar nas machinas é continua, a producção diaria eleva-se a milhares de presuntos, de paños, de lombo, de mantas de toucinho e de outros despojos suinos.

As grandes fabricas de ferro, os altos fornos da região de Liège, estão destruidos e não poderão reconstruir-se e começar a funcionar e a produzir em alguns annos.

Mas as fundições e os altos fornos de Pittsburgho trabalham activamente, e quando uma enorme cidade, como aquella, é, toda ella, uma cratera enorme onde o ferro se coze e se transforma, não haja susto de que as industrias dependentes d'este metal soffram a falta d'elle.

Tornou-se precaria, nos centros latinos, a producção do quinino e de outros ingredientes e productos chimicos e pharmaceuticos, que a Belgica e a Allemanha forneciam?

Accudirão á falta os Americanos com o seu quinino, o seu acido borico, tão barato que já hoje é vulgar por todo o mundo elles fazerem competencia de morte á producção europeia.

A vasilina de que a França tem a especialidade, por ser franceza a de mais fina fabricação, será substituida pela vasilina americana, muitissimo mais barata, embora de inferior qualidade.

As demais drogas, mesmo as que hoje não se produzem alli — e poucas são — passarão a ser lá fabricadas, visto que não lhes faltam as materias primas, as machinas para a sua transformação e a iniciativa para fundar e fazer prosperar as fabricas.

Como exemplo, poderemos citar que, já hoje, uma pequena porção de vasilina borica, de fabricação franceza, (Lancelot), que na França custa 50 centimos, vende-se, tambem em França, de origem americana, n'uma elegante caixinha de metal «made in U. S. A.», apenas por 20 centimos. E pagou transportes e direitos, de que é isenta a de fabricação nacional.

O algodão allemão virá a faltar? Que importa, se todas aquellas enormes planicies do Colorado, do Novo Mexico e do Arizona produzem em quantidades enormes, que as grandes fabricas do Ohio e da Pennsylvania transformam em tecidos?

Póde acaso haver receio de que a destruição das officinas de machinas belgas produza taes difficuldades na Europa que outras industrias deixem de poder instalar-se e trabalhar, quando, além do Hudson, teem os Estados-Unidos o seu Missouri, o São Luiz, de onde podem vir machinas que abasteçam todo o mundo?

Quantas grandes fabricas de charutos desaparecerão da Belgica, um dos paizes, até ha pouco, de maior exportação de tabaco manipulado!

Fica a Hollanda, em plena producção? Conservará a Allemanha as suas fabricas intactas?

Mas não é bastante, porque a Belgica produzia muito e por preços reduzidissimos.

Mas Kentucky é tão importante na preparação da herba santa, que até deu nome a uma determinada marca.

E' tabaco forte, que nem todas as gargantas latinas aguentam. Que tem isso?

Modifica-se a receita do preparo, e as fabricas do forte tabaco para cachimbo fornecerão tabaco suavissimo, aromatico como o mais doce e afamado egypcio.

Haja mercados — e vae havê-los — e a America tudo produzirá, tudo fornecerá, estejam d'isso certos, a con-

tento dos consumidores e por preços eguaes ou inferiores aos de origem europeia.

E já se vae preparando para isso.

Agora nos chega a noticia de que uma companhia de caminho de ferro trata de aproveitar habilmente a situação, para promover o desenvolvimento das industrias na região que a sua rede serve.

Gente de rasgada iniciativa, de grandes meios para propaganda, não se contentou com o annuncio ou com os caixeiros viajantes a instigarem o commercio. Fez mais, muito mais, como se faz sempre na America.

Estabeleceu um comboio especial chamado «Information-train» que percorre todas as linhas da companhia, sem tabellia fixa d'horario, podendo, assim, demorar-se em cada estação todo o tempo necessario para se fazer a propaganda completa, de forma que nada escape.

N'esse comboio ha uma repartição de informação com pessoal adextrado e competente e especialistas emeritos de todas as industrias, mostruarios de todos os productos de consumo europeu e seus similares americanos, estatísticas, tabellas de preços, calculos de consumo, receitas de fabricação, albums de machinismos, tarifas de fretes terrestres e maritimos; todo o arsenal necessario a convencer os industriaes a fabricarem os generos e productos de que a Europa póde carecer, de forma a satisfazer ao gosto europeu.

O comboio pára, como dissemos, em todas as estações importantes, ficando alli um ou mais dias.

Então, a repartição ambulante faz convite ás associações industriaes e commerciaes para que deem conhecimento aos seus respectivos membros de que o comboio de informações está alli, ás suas ordens, para gratuitamente lhes dar quantos esclarecimentos precisem, sobre o commercio de exportação, fornecendo-lhes, para o completo estudo do seu negocio, mappas, cartas, itinerarios, nomes de terras e até de negociantes d'este lado do Oceano, a quem podem dirigir-se; artigos de maior consumo, generos que mais podem escassear, em vista da guerra; situação geographica dos paizes com que pretendem negociar; clima, forma de embalagem, de empacotamento e de apresentação, tudo, finalmente que póde interessá-los.

Os compradores europeus, que acaso vão ao escriptorio ambulante, ficam completamente orientados e instruidos sobre quaes os pontos, nos Estados-Unidos, onde podem encontrar os artigos de que necessitem.

Aqui está uma innovação puramente americana — pratica e productiva.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Secretaria Geral

Atendendo a que é de grande utilidade a transformação da linha férrea de Cascais em tracção eléctrica, tornando mais rápidas e mais económicas as comunicações entre Lisboa e as localidades por ela servidas;

Atendendo a que esta transformação é de grande incremento turístico, nacional e estrangeiro, e virá trazer à região que borda o Tejo e o mar, desde Algés a Cascais, o aumento de visitantes aos seus atractivos naturais;

Atendendo a que o Estado tem a lucrar com a sua execução, porque virá a auferir lucros efectivos e proporcionais ao rendi-

mento da linha, enquanto hoje é nula a sua participação nas receitas respectivas que não cobrem as despesas de exploração;

Atendendo às representações feitas a favor da electrificação da linha férrea de Cascais pela Câmara Municipal de Lisboa, Associação Comercial de Lisboa, Associação Industrial Portuguesa e Sociedade Propaganda de Portugal;

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manifestou estar de acôrdo com a transformação da linha; Usando das atribuições que me confere a lei n.º 275, de 8 de Agosto de 1914:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' o Governo autorizado a consentir no contrato de arrendamento do trôço da linha actualmente explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, compreendida entre Lisboa (Cais do Sodré) e Cascais, a fazer entre a mesma Companhia e qualquer individuo, empresa ou sociedade, com obrigação, por parte dos arrendatarios, de transformar a tracção a vapor em tracção electrica.

Art. 2.º O Governo fixará o prazo maximo de cinquenta anos, a contar da data do arrendamento, da qual a arrendatária é assegurada a exploração da mesma linha.

Art. 3.º O Estado co-participará nos lucros ou importâncias que a Companhia perceber do arrendatário como venda, desde que sejam superiores à quantia que foi o último arrendamento liquido daquela linha, mas só na parte que exceder este rendimento.

§ 1.º O rendimento liquido indicado neste artigo será o que constar das contas aprovadas na assemblea geral da Companhia imediatamente anterior à data do contrato do arrendamento.

§ 2.º A co-participação do Estado será igual a vinte por cento daquele excesso.

Art. 4.º O contrato a fazer entre a Companhia e o individuo, empresa ou sociedade que pretenda arrendar, será submetido à aprovação do Governo, nos termos da concessão feita por alvará de 9 de Abril de 1887 que, em tudo mais nele previsto, ficará em vigor e será executado.

Art. 5.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses será autorizada a fazer por sua conta a transformação indicada nos artigos antecedentes, gozando, em tal caso, das garantias que são concedidas à arrendataria, nos mesmos artigos.

§ 1.º Fazendo a Companhia a transformação a que se refere este artigo, a co-participação do Estado será só na parte do rendimento da Companhia que exceder um total que seja a soma do rendimento liquido, calculado como se indica no artigo 5.º § 1.º, com a importância destinada à amortização dos encargos da transformação da linha.

§ 2.º A co-participação do Estado será a indicada no § 2.º do artigo 3.º

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministério e os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 14 de Novembro de 1914. — Manuel de Arriaga — Bernardino Machado — Eduardo Augusto de Sousa Monteiro — António dos Santos Lucas — António Júlio da Costa Pereira de Eça — Augusto Eduardo Neuparth — A. Freire de Andrade — João Maria de Almeida Lima — Alfredo Augusto Lisboa de Lima — José de Matos Sobral Cid.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

DECRETO N.º 1:089

Convindo uniformizar os vencimentos dos chefes dos diferentes serviços de obras públicas da provincia de Angola;

Tendo em vista a vantagem e economia que resultam da substituição do lugar de adjunto do director dos caminhos de ferro pelo de chefe dos serviços de exploração;

Sob proposta do Ministro das Colónias, tendo ouvido o Conselho de Ministros e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os vencimentos do engenheiro director dos caminhos de ferro da provincia de Angola, são os seguintes:

Vencimento de categoria.....	1.020\$
Vencimento de exercicio.....	3.180\$
Ajudas de custo, máximo 180 dias a 5\$.	

Art. 2.º E' suprimido o lugar de adjunto do director dos caminhos de ferro de Angola, a que se refere o artigo 84.º do regulamento orgânico dos serviços do Conselho de Administração dos Portos e Caminho de Ferro da mesma provincia.

Art. 3.º E' criado o lugar de chefe dos serviços da exploração da Direcção dos Caminhos de Ferro da Provincia de Angola com os seguintes vencimentos;

Vencimento de categoria.....	480\$
Vencimento de exercicio.....	1.728\$

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 24 de Novembro de 1914. — Manuel de Arriaga — Alfredo Augusto Lisboa de Lima.



General Alberto d'Oliveira

Um dos mais valiosos elementos de collaboração do nosso jornal acaba de se nos sumir na campa.

Ha muito tempo que a doença minava, pouco a pouco, mas de uma forma persistente, aquelle organismo de ferro, que, pelas manifestações da sua energia, parecia invulneravel.

Vimo-lo aqui junto da nossa mesa de trabalho, trabalhando tambem, alquebrado já, mas reagindo, posto se queixasse e conhecesse que ia peiorando de saúde a largos passos.

E ainda ha poucos dias d'elle recebemos noticias—desalentadas, sem duvida — a proposito dos seus artigos que estamos aqui publicando, sob o titulo «Os caminhos de ferro em Portugal», estudo maravilhosamente bem feito e cuidadoso, em que desde o seu inicio é acompanhada a historia official e intima da introdução em Portugal, e seu successivo desenvolvimento, da viação accelerada.

Deixa incompleto este grande trabalho, de que nos restam apenas poucos artigos a publicar, obra que difficilmente será concluida, porque raros são os espiritos devotados, como aquelle, à investigação minuciosa dos menores factos, à rebusca dos mais occultos elementos para concatenar a historia e explicar acontecimentos importantes, que, no successivo desenrolar de muitos annos, vão produzindo os seus effeitos.

Foi a louvavel ambição de fazer um trabalho completo que o trouxe a esta Redacção, onde sabia que se guardam elementos de estudo para a historia dos caminhos de ferro em Portugal, alguns da maior raridade e por isso do maior valor para os investigadores.

Tudo posemos à sua disposição, e aqui o tivemos repetidas vezes, consultando a nossa bibliotheca, comparando factos, estudando estatisticas, compulsando leis.

D'esses estudos resultaram os importantes trabalhos que teem illustrado a nossa *Gazeta* e tão apreciados teem sido.

O General Alberto d'Oliveira completara 70 annos no mez passado, tendo assentado praça aos 17 annos no regimento de caçadores 5, subindo postos até 1900, anno em que foi promovido a general de brigada.

Durante esse periodo desempenhou varios cargos, alguns da maior importancia, fazendo parte, em 1868, da brigada de reconhecimentos militares entre os rios Tejo e Douro, passando no mesmo anno a exercer interinamente as funcções de ajudante de campo do commandante do corpo do estado-maior. Foi nomeado ajudante de campo do governador da praça de Elvas, em 1874; adjunto à brigada de reconhecimentos militares entre o Tejo e a foz do Guadiana, em 1875; em 1884, chefe da secretaria do commando do corpo do estado-maior; membro da commissão encarregada de propôr a organização militar dos quadros da força da guarda fiscal, em 1885; vogal da commissão consultiva da defesa do reino, em 1886; chefe da 3.ª repartição da direcção geral da secretaria da guerra, em 1890; chefe do estado-maior interino da 3.ª divisão militar, em 1892; chefe da repartição do gabinete do ministerio da guerra, em 1893; chefe do estado-maior do commando geral do mesmo corpo, em 1896; secretario geral da commissão superior de guerra, em 1895; e seguidamente che-

fe do estado-maior da direcção geral do mesmo corpo, vogal do conselho superior de obras publicas e minas, e chefe da repartição do gabinete do ministerio da guerra, em 1900.

Fez parte da commissão superior de guerra, da commissão encarregada de elaborar o regulamento provisorio para o serviço do exercito em campanha, do conselho superior de promoções.

Foi, em 1903, commandante geral do estado-maior e governador militar da cidade de Coimbra, desempenhando depois o cargo de director geral do ministerio da Guerra.

Por fim reformou-se em 1906, em general de divisão.

Foi eleito deputado na legislatura de 1893.

Era grande official, commendador e cavalleiro da ordem de S. Bento d'Aviz; tendo a cruz de segunda classe da ordem de Merito Militar de Hespanha, e a gran-cruz d'esta mesma ordem; as medalhas de prata de bons serviços e de comportamento exemplar.

Foi tambem ajudante de campo d'el-rei D. Carlos e ajudante de campo honorario de D. Manuel.

Collaborou em varios jornaes e publicações, entre os quaes figuram o *Commercio do Porto* e a nossa *Gazeta*, e foi um dos principaes collaboradores do *Diccionario Popular*, dirigido pelo fallecido escriptor Pinheiro Chagas.

Os nossos mais sentidos pesames á sua viuva e filhos, um dos quaes, distincto engenheiro do ministerio do Fomento, nos honra com a sua amizade.



Os caminhos de ferro em Portugal

XV

Os Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

A administração da Companhia que D. José Salamanca tratava de fundar era confiada a um conselho de 17 membros, dos quaes nove, pelo menos, seriam portuguezes ou hespanhoes, podendo aquelle numero elevar-se a 20, sendo então metade de qualquer das duas nações da Península. Junto do conselho e com voto consultivo, havia um commissario regio nomeado pelo governo portuguez.

O primeiro conselho de administração seria composto por accionistas de, pelo menos, 100 acções, indicados pelo fundador, approvados pela assembleia geral e confirmados pelo governo. Decorridos cinco annos seria renovado annualmente na quinta parte, sahindo os que fossem escolhidos por sorteio, e depois da renovação completa os mais antigos, sendo ás vagas preenchidas pela assembleia geral, que poderia reeleger os que deixavam o cargo.

A primeira assembleia geral competia estipular a retribuição dos administradores, aos quaes, além d'isso, seria abonado 5 % do excedente do producto liquido annual, quando se dessem as condições que adeante diremos.

A séde do conselho era em Lisboa, mas os seus membros, residentes em França ou Inglaterra, formavam uma delegação em Paris.

Para o conselho deliberar era necessario estarem presentes pelo menos quatro membros e quando este caso se desse só eram validas as resoluções tomadas por unanimidade. Os que residissem no estrangeiro, ou lá estivessem temporariamente, podiam fazer-se representar por um dos seus collegas de Lisboa, mas cada um d'estes não poderia reunir ao seu voto mais de dois.

Por fallecimento ou demissão de qualquer dos seus membros, no meio do anno, o conselho nomearia quem preenchesse a vaga.

O conselho tinha os mais amplos poderes dentro das

leis e do contracto; mas para empréstimos, prolongamento de linhas, contractos com outras companhias, alienação de bens e modificação de estatutos, as suas decisões ficavam dependentes da approvação da assembleia geral, e para tudo que não fossem negocios correntes tinha de ser consultada a delegação de Paris, e só depois de decorrido um certo prazo para chegarem a Lisboa e serem considerados os votos d'esses delegados, é que as decisões seriam validas.

Para todos os negocios que a Companhia tivesse em França, seria representada exclusivamente pela delegação de Paris, que devia conformar-se com as resoluções do conselho, e á qual seria mensalmente dado conhecimento de tudo que o conselho decidisse e de todas as operações da Companhia.

Ao conselho era dada a faculdade de delegar os seus poderes em qualquer dos seus membros para objecto determinado, e bem assim a de nomear um director geral, com voto consultivo, e que sob a sua vigilancia, exercesse a direcção de todos os serviços.

A assembleia geral da Companhia era formada pelos 50 maiores accionistas, que, com a antecedencia marcada, tivessem depositado nos cofres mencionados nos avisos pelo menos 50 acções, e reunia em sessão ordinaria uma vez por anno para apreciar o relatorio e contas apresentadas pelo conselho, e, extraordinariamente, a pedido do conselho ou de accionistas representantes de um quarto do capital da sociedade.

Os que estivessem em condições de fazer parte da assembleia geral, podiam delegar o seu voto em qualquer outro que tivesse igual direito; cada 50 acções davam direito a um voto até ao maximo de 20 votos, mas cada accionista poderia exercer o seu direito de votar por si e por todos aquelles que representasse.

As deliberações da assembleia só eram validas quando os presentes e os representados fossem, pelo menos, 40, e reunissem entre si a decima parte das acções emitidas; e, não havendo numero legal, seria feita nova convocação, especificando os annuncios qual era a materia de que se havia de tratar, e, n'esse caso, qualquer que fosse o numero de votantes, a resolução era valida.

As sessões da assembleia geral seriam presididas pelo governador civil de Lisboa ou um delegado do governo para esse fim nomeado, e na falta de ambos pelo presidente do conselho de administração.

Durante a construcção e até á entrega completa dos caminhos de ferro á Companhia, poderia annualmente ser tirada do capital a somma precisa para garantir empréstimos e para distribuir ás acções o juro de 6 %₀. Se a Companhia, depois de pagas as despesas da exploração, conservação e administração, tivesse lucros de qualquer proveniencia, a assembleia geral resolveria a parte que devia entrar para o fundo social e a que devia ser distribuida aos accionistas como dividendo.

O balanço e contas seriam fechados no dia 31 de dezembro; e, deduzidas da totalidade das receitas as despesas de exploração e conservação, o saldo constituiria o producto liquido annual.

D'essa somma seriam pagos os empréstimos contrahidos pela Companhia, o juro de 6 %₀ das acções, 2 %₀ pelo menos para fundo de reserva, enquanto elle não attingisse 5 %₀ do capital social, e a quantia precisa para amortizar as acções em 94 annos a partir da conclusão de todos os trabalhos, e o que restasse seria o excedente do producto liquido annual.

A amortização das acções seria feita por sorteio publico e os portadores dos titulos assim designados receberiam em troca d'elles o seu valor em numerario e mais outras acções especiaes ao portador ou coupons de usufructo, com todos os direitos das antigas acções, excepto o juro de 6 %₀, mas com o direito de receber uma parte proporcional do excedente do producto liquido.

Sempre que a importancia dos juros e dividendos distribuidos aos accionistas fosse superior a 6 %, seriam d'aquelle excedente destinados 5 % para o conselho de administração, e outro tanto para o fundador e pessoas que este indicasse como tendo concorrido para a organização da sociedade, sendo esta ultima parte representada por *coupons* cuja forma e modo de transmissão ao conselho competia fixar.

As contestações levantadas entre a Companhia e terceiros ou accionistas e bem assim entre o conselho e accionistas, seriam decididas sem appellação nem recurso por um tribunal de arbitros, segundo o prescripto no Código Commercial.

As alterações nos estatutos, votadas pela assembleia geral, só seriam exequíveis depois de approvadas pelo governo. O conselho de administração tinha, porém, plenos poderes para, com o voto de dois terços dos seus membros, presentes a uma sessão para isso especialmente convocada, acceitar as emendas feitas pelo governo nas deliberações da assembleia geral, sem modificar estas na sua essencia.

No diploma, cujas principaes disposições temos resumido, encontram-se ainda mais algumas relativas á dissolução da Companhia, mas como o caso n'ellas previsto se não deu, escusado nos parece extractá-las aqui.

Aos estatutos foi acrescentado, á ultima hora, um artigo já sem numero e com a indicação de additional, declarando que D. José Salamanca entregaria gratuitamente á Companhia, uma carruagem destinada a seu uso pessoal, e na qual elle teria direito de viajar gratuitamente com as pessoas que o acompanhassem nos trens da Companhia. Este additamento, de nenhum valor para a vida da sociedade, mostra bem o nunca desmentido amor que D. José Salamanca tinha por tudo que era ostentação; e, ao mesmo tempo, accentua claramente o papel predominante e a situação privilegiada que elle para si reservava na Companhia, cuja fundação estava promovendo. A. O.



Exposição de S. Francisco da California

Secções mineira e assucareira

As circumstancias actuaes por que está passando o mundo e os constantes desmoronamentos do canal do Panamá, parece que se conjuraram para diminuir a extensão, a importancia e a imponencia que os Norte-americanos desejavam dar á Exposição, e influíram a tal ponto que em vez de ser uma exposição internacional e universal, que eclipsasse todos os certamens realizados em Berlim, Paris, Londres, etc., se limita apenas a uma Exposição americana.

Não obstante esta limitação, cremos que ella será importantissima.

Pelo que respeita á parte mineira, serão construidas no sub-solo do palacio destinado á Exposição, galerias analogas ás galerias ordinarias, que representarão as excavações proprias das minas de carvão e as das minas metallicas mais importantes dos Estados-Unidos.

Os proprietários procurarão reproduzir, o mais perfeitamente possivel, nos compartimentos que lhes pertencam, a apparencia interior das suas respectivas minas. Os fabricantes de machinismos para minas, installarão n'ellas appparelhos de trabalho exactamente eguaes aos que tenham vendido a cada uma das empresas que tomem parte na exposição.

Aos visitantes serão dadas lampadas das que se usam nas minas, e poderão tambem descer lentamente em *gaiolas*, das que se empregam na realidade; os visitantes terão a impressão de terem descido a uma grande profundidade, por meio d'um engenho que dá perfeitamente a ideia de se descer a um poço. A seguir serão conduzidos através da galeria principal, aos lados da qual, como já

está dito, se encontram as diferentes explorações, cada uma com o seu nome respectivo.

Ouvem ahi explicações referentes ao funcionamento das minas e aos progressos alcançados sobre o assumpto.

A secção dedicada á industria dos assucares, terá como característica a imitação de um engenho em miniatura, cujo projecto e planos completos se devem a um machinista empregado n'uma refinação de assucar, de Cuba. A capacidade productora será só de 4 litros por hora. Os visitantes poderão seguir detalhadamente o processo moderno da fabricação do assucar, pois para esse fim o pequeno machinismo estará funcionando constantemente.



A industria da baleia em Hespanha

Já está introduzida em Hespanha e funciona actualmente com exito, esta importante industria, nos mares da Africa, entre Fernando-Pó e a costa hespanhola. O Governo concedeu, para esse fim, o monopolio da pesca á «Sociedade de Pescaria Hispano-africana», fazendo-se por emquanto a exploração com gente da Noruega habituada a esta classe de trabalhos, intervindo na direcção e administração marinheiros hespanhoes, que assumirão todo o trabalho quando tenham a necessaria experiencia.

A *Revista de Montes* diz que em principios de abril chegou o grande vapor norueguez *Polynesia*, á frente de uma flotilha de tres pequenos vapores e quatro lanchas-automoveis, que fundeou entre as praias do *Nacimiento* e *Capmany*, em Fernando Pó. Ao abrir-se a primeira das baleias capturadas, foram encontradas n'ella quatro crias. A sua lingua, tendo mais de um metro de largura, pesava uns 30 kilos.

A bocca, de mandibula a mandibula, tinha 3 metros.

As baleias pescadas mediam 6, 10, 12 e mais metros, e a sua circumferencia mais de 6 metros. A gordura, a parte magra e os ossos reduzem-se a oleo, por meio de diferentes operações, o qual é aproveitado na fabricação de diferentes productos, entre elles o sabão. Parte do residuo dos ossos é aproveitado para a fabricação do cautchuc. Na baleia 90 % d'ella é oleo.

O vapor *Polynesia* póde conter nos seus depositos 6.000 toneladas de oleo, e uma vez conseguido obter esta quantidade se dará por concluido, o negocio, por este anno.

Já se colheram até agora umas 40 baleias, e o maior numero foi capturado em frente de Laka, perto da ponta Horacio. Os vaporzitos vão munidos de um canhão que arremessa com força o harpão de ferro, cujas quatro pontas são ligadas de forma que, ao penetrarem no corpo do cetaceo, se abrem instantaneamente, fazendo explodir uma bomba que fulmina o animal.

O capitão do vapor *Santa Isabel*, que tem sido até agora o mais afortunado na pesca, é hespanhol.

Durante os mezes de outubro e novembro projectava-se pescar em Anno-Bom; e, o mais tardar, em dezembro, regressar á Europa. O estabelecimento de novas industrias em Hespanha é sempre motivo de satisfação, porque arrasta comsigo um desenvolvimento de riqueza.



Primeiro centenario da illuminação a gaz

Passa este anno o primeiro centenario da utilização do gaz da hulha na illuminação publica, pois foi em 1814 que elle se empregou pela primeira vez na illuminação do bairro de Santa-Catharina, em Londres, comquanto já no anno anterior houvesse sido illuminada do mesmo modo a ponte de Westminster.

Desde essa data o uso do gaz estendeu-se rapidamente por toda a Inglaterra, e em 1823 já mais de cinquenta cidades inglezas o empregavam na illuminação das suas ruas e praças.

VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de cortiça, carvão vegetal, cascas para cortumes, etc.

Pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes foi recentemente apresentado á apreciação do governo um projecto de tarifa especial, destinado a substituir a actual interna n.º 13 de pequena velocidade, applicavel aos transportes de carvão vegetal, cascas para cortumes, cortiça em bruto e fabricada, etc.

Esta reforma da tarifa tem por fim principal incitar ao desenvolvimento d'uma das principaes industrias do nosso paiz, a da cortiça; e estamos certos, pelo que conhecemos do projecto, que será attingido o fim que a Companhia se propõe.

Para proteger o trafego da cortiça, contem a tarifa, além dos preços especiaes que actualmente vigoram, e que são mantidos apenas com a differença de serem convertidos á nova moeda, outros para estações que até agora não figuravam na tarifa com preços especiaes. Assim, no § 2.º, alinea A, que na actual tarifa estabelece preços reduzidos para expedição de vagão completo de cortiça em bruto ou em pranchas de qualquer estação para as de Lisboa C. S., P. Bispo—Braço de Prata, Alcantaras, e Belem ou vice-versa, figuram na tarifa em projecto também as estações de Vendas Novas, Castello Branco, e Portalegre; isto é, ficam figurando n'essa alinea todas as estações que servem localidades onde ha as principaes fabricas de cortiça, e de onde se exporta.

Para se poder avaliar da importancia da inclusão d'essas estações no referido §, citemos um exemplo:

Uma tonelada de cortiça em prancha vinda de Castello Branco para Lisboa C. S. que pela tarifa actual paga 5\$79, por tonelada, incluindo a manutenção, passará a pagar 5\$19, ou seja \$60 a menos em tonelada. Entre Lisboa e Portalegre a differença em tonelada é de \$57.

Mas não é só esta a modificação que a tarifa vae soffrer, outras tão importantes ou mais ainda do que essa, contem o projecto.

Sobre os preços de applicação geral do § 1.º é feita uma importante redução nos preços de transporte da cortiça em bruto e em pranchas, procedente das differentes estações das linhas de Leste, Beira Baixa e Vendas Novas para as de Lisboa C. S., P. Bispo—Braço de Prata, Alcantara Terra ou Mar e Belem, quando os consignatarios tenham recebido durante o prazo maximo de um anno contado da data da primeira remessa, 500 toneladas, minimo, d'aquellas mercadorias. Essa redução será feita por meio de reembolso, mediante a apresentação das respectivas cartas de porte.

Por exemplo: Um expedidor que transportar no prazo de um anno 500 toneladas de cortiça em bruto ou em prancha, de Ponte de Sôr para Lisboa C. S., virá a receber no fim do anno, a differença entre o que pagou, $(3\$97 \times 500) = 1.985\00 e o preço especial $(3\$01 \times 500) 1\$505\$00$, ou seja 480\$00. E' claro, quanto mais transportar, maior reembolso recebe.

A'lem d'isso para a cortiça em quadros ou rolhas, aparas, raspas, ou outros desperdícios de cortiça acondicionados, quando procedentes de Vendas Novas, Portalegre ou Castello Branco com destino a Lisboa-Caes dos Soldados, são estabelecidos no projecto os seguintes preços especiaes:

Cortiça em quadros ou rolhas:

De Vendas Novas	Expedição de vagões completos.....	2\$63 por ton.
	Expedição do minimo de 1.000 kilos.....	3\$22 » »

De Castello Branco ou Portalegre	Expedição de vagões completos.....	4\$50 por ton.
	Expedição do minimo de 1.000 kilos.....	6\$00 » »

Aparas, raspas, etc., acondicionados:

Por expedição de vagão completo.....	De Vendas Novas	4\$11 por ton.
	De Castello Branco ou Portalegre	4\$90 » »

Eis em resumo, as principaes modificações que a actual tarifa 13 de pequena velocidade, da Companhia Portugueza, deve soffrer em breve, pois, sem duvida não se fará esperar muito a sancção do Governo, tratando-se, como no caso, d'uma medida que tanto vae beneficiar uma das nossas melhores fontes de riqueza.

Bilhetes entre Luso-Bussaco e as estações do ramal de Vizeu

Segundo um aviso recentemente publicado pela Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta, os bilhetes de ida e volta de Luso para as estações do ramal de Vizeu, da tarifa especial B. V. n.º 3 de grande velocidade, serão d'ora avante validos por dois mezes, sendo vendidos diariamente de 1 de maio a 15 d'outubro, tendo como ultimo dia para regresso, 31 d'outubro.

Este prazo póde ser prorogado por um ou dois periodos de um mez, mediante a compra de senhas d'ampliação, pagando o passageiro por cada ampliação de um mez, 10 % sobre o preço do bilhete. Estas ampliações de prazo só poderão ser pedidas na estação de Luso-Bussaco, mediante a apresentação dos respectivos bilhetes antes da expiração do seu prazo, ou da 1.ª ampliação ao requisitar a segunda, para a qual apresentar-se-ha também o bilhete.

Aos preços indicados na citada tarifa, deve addicionar-se o imposto do sello e assistencia actualmente em vigor, ficando assim sem effeito a condição 1.ª da mesma tarifa.

Com o presente numero distribuimos o respectivo aviso.

Rapidos Lisboa-Porto e Sud-Express

O serviço dos comboios n.ºs 51 e 52, rapidos entre Lisboa e Porto, e n.ºs 53 e 54, *Sud-Express*, que devia cessar, conforme fôra annunciado, no dia 30 de novembro, foi prorogado até 31 de dezembro proximo futuro.

Passageiros entre Valdera e Aldegallega

A partir de hoje os preços dos bilhetes da tarifa n.º 5 de grande velocidade da Direcção do Sul e Sueste, correspondente ao percurso entre Valdera e Aldegallega, ficam sendo os seguintes: 1.ª classe, \$34 — 2.ª classe, \$27 — 3.ª classe, \$19.

Bilhetes de ida e volta nas linhas do Porto á Pova e Famalicão

Segundo um aviso da Companhia do Porto á Pova e Famalicão, que entrou em vigor no dia 15 do mez findo, os passageiros munidos de bilhetes de ida e volta que viajarem em classes superior á indicada nos bilhetes, pagarão o custo da passagem do logar que occuparem, reduzida a importancia dos seus bilhetes. Os que seguirem além do destino marcado nos bilhetes, pagarão o preço da passagem correspondente ao excesso do percurso por tarifa geral.

Viagens caseiras

VI

A linha d'Amarante. — Attractivos da villa. — De Amarante á Lixa. — Uma aldeia maior que muitas cidades. — O Sanatório do Seixoso. — Uma vivenda encantadora. — A linha a Penafiel e a Entre-os-Rios.

O regresso de Miranda do Douro a Bragança, mesmo em trem, pôde fazer-se n'um dia; partindo-se cedo de Miranda ás 7 e meia, por exemplo, chega-se ao meio-dia a Vimioso.

Ahi se almoça, enquanto se atrellam outros cavallos, e, sahindo á 1 da tarde, pára-se no Outeiro das 3 e meia ás 5 e chega-se a Bragança pelas 9 e meia da noite, não muito estafado, porque só a primeira parte do trajecto é fatigante, sendo excellente a estrada desde Vimioso, como dissemos já.

Voltando de Bragança, onde nos dirigiremos, a ver alguma coisa nova para sobre ella conversar com os leitores?

Viagem reduzida, em extensão, correspondia-lhe bem visitar vias reduzidas em largura, tanto mais que algumas havia ainda não visitadas pelo auctor d'estas notas.

Assim, Bragança a Tua e d'esta á Livração, era o caminho.

Ahi se passa para as pequenas carruagens da linha do Valle do Tamega, preparadas para o comboio que d'alli parte pouco depois.

A linha é muito interessante; não tanto como a de Villa Real, mas bastante apreciavel pelos bellos panoramas que d'ella se teem, á direita, sobre as margens do Tamega, junto ás quaes vamos subindo sempre até final.

Entra-se em Amarante n'uma praça seguida de uma rua larga, mal calçada, mas muito animada e naturalmente pictoresca n'uma villa alcantilada como aquella em que os edificios se sobrepõem em três alturas, vendo-se por toda a parte vegetação uberrima nos quintaes e jardins, que a tal proeminencia estão que nos parecem difficilmente accessiveis em passeio de recreio. E não o são, porque tortuosas ruas, em grande rampa é verdade, lá conduzem.

A uns 500 metros da estação, o hotel Silva offerece alojamento commodo e excellente cozinha. As suas janelas debruçam-se sobre o rio e as accomodações são confortaveis e limpas.

Além d'outros attractivos, Amarante tem uma agua excellente e um vinho verde, tão bom que até os que normalmente não bebem vinho não deixam de achar aquelle delicioso.

Mais adeante está a velha ponte muito importante, e junto d'ella o grande templo de S. Gonçalo, onde, na sacristia, ha um crucifixo de grande valor.

O claustro e pateo estão profanados, fazendo-se ahi o mercado, o que, já se vê, os vae pondo em miseravel estado.

Mais acima, subindo a rua á esquerda, temos outra egreja, a de S. Pedro, com um notavel tecto de talha, na sacristia, que uns Inglezes já invejaram, offerecendo substitui-lo por outro em estuque e dar uns 20 contos de reis. A irmandade não quiz.

A villa, em si, é muito commercial e productora, com estabelecimentos numerosos e bem sortidos, varias doçarias em que se fabricam e vendem as *lerias* e *chalaças*, duas especialidades locais de pequenas cavacas, umas d'ellas feitas com amendoa, muito saborosas.

De Amarante fica tão perto a linha de Penafiel que faz vontade de ir percorrê-la; mas para não se ter que descer á Livração, melhor é ir directamente á Lixa, seu extremo, em trem, que não custa mais que 1\$50.

A estrada é boa, entre propriedades, cujas copas das

arvores veem, por vezes, por sobre os muros, formar um tunnel de verdura ensombrando o caminho.

Sobe-se continuamente.

A Lixa é, segundo a classificação que tem na choro-graphia portugueza, uma simples povoação d'uma freguezia do concelho de Felgueiras, mas já o Diccionario de Pinheiro Chagas nos diz que é «a maior aldeia de Portugal».

Com effeito, a povoação não está dilluida por pontos distantes; a população centraliza-se em duas grandes e bonitas praças e n'uma parte da estrada, ladeando tudo de bons edificios, que lhe dão mais a apparencia de uma villa do que muitas pobres villas que conhecemos.

Para que se veja da sua importancia reunimos aqui, n'uma pagina, varios aspectos da importante povoação.

A freguezia, já em si tem o nome de Villa Cova da Lixa, e bem cabido seria que fosse elevada a villa uma agglomeração que se apresenta em tão bom aspecto.

E' uma aldeia com dois hoteis, um café, *do High-life*, estabelecimentos varios, entre os quaes um de moveis, duas pharmacias, fabrica de pão de ló, carros de aluguer, e até ha automovel.

E chama-se-lhe *aldeia*, e chama-se *cidade* ao miseravel burgo de Miranda do Douro, que vimos de descrever!

Por isso a Lixa foi merecedora de um caminho de ferro, e tão importante é, que até deu titulo a essa linha, como ponto terminus.

O caminho de ferro de Penafiel á Lixa foi devido á tenacidade do um espirito emprehendedor, o doutor Cerqueira Magro, que não só concebeu a ideia, como, trabalhando persistentemente, conseguiu pô-la em pratica, organizando companhia, obtendo a concessão e removendo as mil difficuldades que sempre se oppõem ao inicio de empresas d'este genero, e em taes condições.

A linha é como se sabe, uma via americana, isto é, tremvia a vapor sobre a estrada, tendo a extensão de 33 kilometros entre os seus extremos actuaes, percurso que se faz ordinariamente, nos 30 kilometros da estação de Penafiel, na linha do Douro, á Lixa, em 2 horas, e em sentido inverso em 1 hora e 50 minutos, por causa das muitas paragens a que obrigam linhas d'este genero, destinadas a servir mesmo todas as pequenas povoações que atravessam.

No seu trajecto ha, além d'isso, apertadas curvas de 25 metros de raio e rampas de 76,8 millimetros, o que é superior ao maximo que se consegue em linha a vapor por adherencia.

Conseguiu-se porém evitar o emprego de cremalheira, adoptando-se potentes locomotivas apropriadas, da casa Henschel & Sohn, de Cassel.

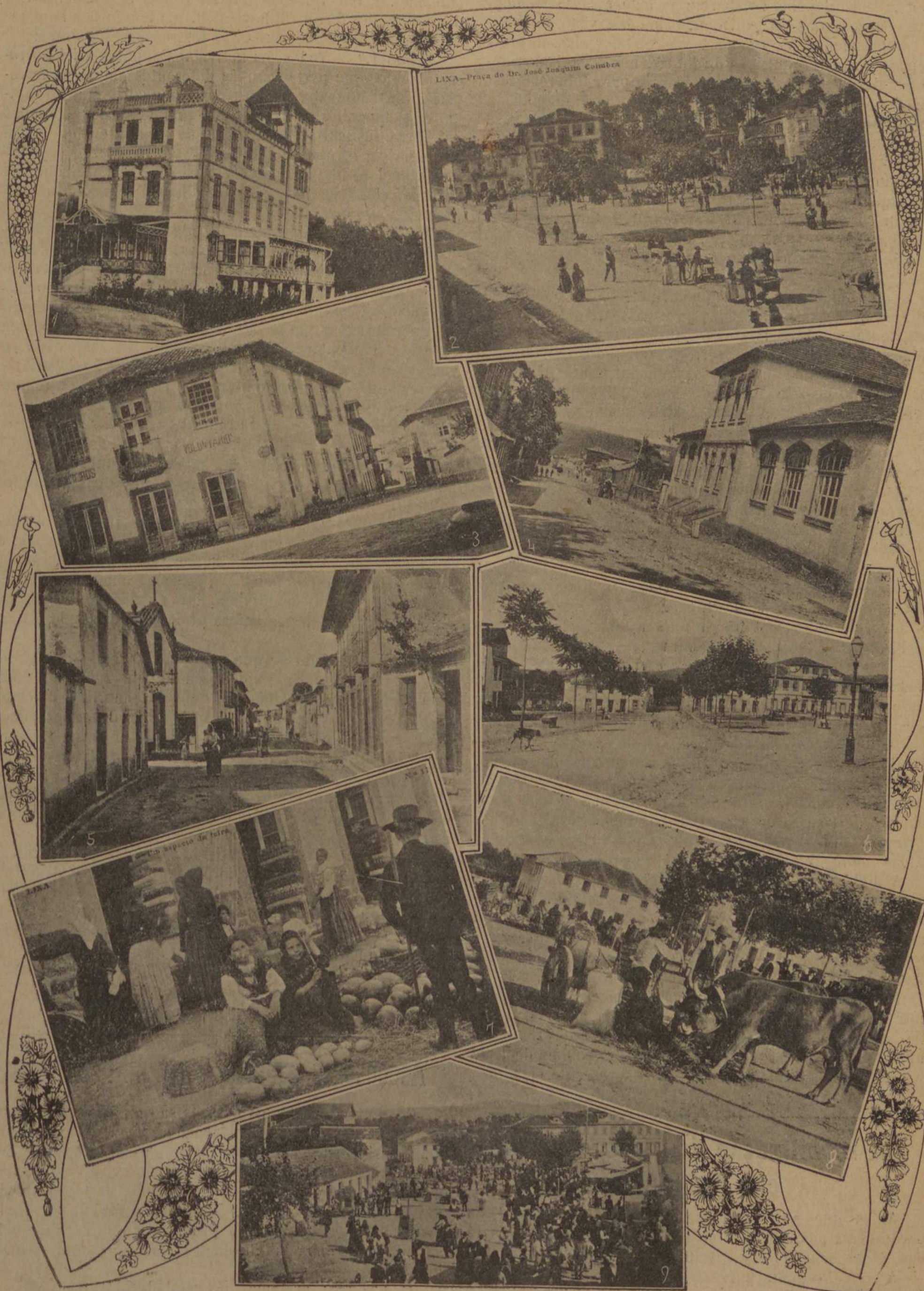
A 2 kilometros da Lixa é o apeadeiro de Seixoso, que dá communicação, por uma bella estrada, para o Sanatório d'este nome, pertencente tambem ao doutor Cerqueira Magro.

De longe, de muitos pontos da linha, antes e depois do apeadeiro, se vê sobre a montanha, entre copados arvoredos que a cobrem por completo, sobresahir um edificio elegante de alvas paredes elevando-se por sobre a matta.

Este edificio, que se vê na nossa pagina illustrada, é uma perspectiva que nos lembra — mas que nos lembra muito — outras que conhecemos na Suissa, nos Alpes, nos Pyrenéos.

Do apeadeiro para lá ha que tomar trem ou automovel, ou uma diligencia que parte ao primeiro comboio, porque a distancia é de mais de 2 kilometros, em subida, até á entrada na matta do Sanatório, e dentro d'esta ha ainda que percorrer mais de um kilometro. O caminho é lindissimo e a estrada excellente.

O sanatório é um estabelecimento modelar em todo o sentido: moderno, confortavel, com varias installações



LIXA — 1, SANATORIO DO SEIXOSO — 2, PRAÇA DO DR. JOSÉ JOAQUIM COIMBRA — 3, UM TRECHO DO LARGO DA PRAÇA E RUA DE SANTO ANTONIO — 4, UM ASPECTO DA RUA DA VICTORIA — 5, UM TRECHO DA RUA CENTRAL — 6, UM TRECHO DO LARGO DO COMMERCIO — 7, 8 E 9, VARIOS ASPECTOS DA FEIRA

para os seus alojados receberem as influencias da temperatura, necessarias ao seu robustecimento, visto destinarse simplesmente ao repouso, na convalescença de uma doença, ou á reacquirição de forças, nos organismos de-pauperados. Foi creado como sanatorio para tuberculosos; mas, depois de um incendio que destruiu parte do edificio, o seu fundador reconstruiu-o, adaptando-o sómente a casa de repouso.

A agua é finissima, o ar purissimo, a alimentação cuidada ao ultimo ponto, só entrando n'ella generos de primeira qualidade; a hygiene é a mais rigorosa; é uma verdadeira casa de saúde, um armazem de saúde, de robustez, de vigor physico e moral, onde os enfraquecidos vão abastecer-se, como quem vae para o campo em epocha de verão.

E que delicioso campo aquelle, em que ha uma enorme area de ruas ensombradas para passear, entre pinheiraes, fontes de purissima agua, abrigos para repouso, pequenos jardins de recreio, terraços por todos os lados do edificio, muita luz, muito ar oxygenado, muitos cuidados por parte do pessoal, excellente mesa, bellos quartos, sossego, ordem—o bem-estar em todas as suas manifestações.

No caminho entre o Sanatorio e o apeadeiro, pôde ver-se, á direita, a propriedade de Simões, notavel por ter pertencido a Pedro Coelho, um dos assassinos de D. Ignez de Castro, tendo sido visitada por D. Pedro I, que fez arrasar as armas que encimavam o portal.

Aquem do Seixoso, a linha segue sempre pela estrada de Cahide, muito pictoresca, de variados panoramas, e muito povoada, vendo-se, ora a um ora a outro lado, pequenas e grandes vivendas, com suas quintas, na maior parte propriedades de Portuguezes que fizeram fortuna no Brasil e vieram installar-se na sua terra natal.

Passa-se a villa de Felgueiras, assás importante, de onde a linha volta para o sul pela estrada de Penafiel, parando em Margaride, onde são as fabricas do afamado pão de ló, Longra, Unhão, Louzada; e por fim chega-se á estação da linha do Douro, em Penafiel, ainda a uns 4 kilometros da villa d'este nome, para a qual a linha da Lixa segue cruzando a do Douro proximo da estação.

De Penafiel, a linha está já em adeantada construcção para Entre-os-Rios, o que lhe dará um enorme desenvolvimento de trafego de passageiros e mercadorias, por ser a região muito populosa e muito productiva e aquellas caldas muito frequentadas na estação propria.

A linha do Douro lucrará tambem com esta nova via de comunicação, porque os aquistas e visitantes d'aquella estancia d'aguas, que, na maior parte vão do Porto ou da linha do Norte, e até do sul do paiz, preferirão ir a Penafiel tomar a linha americana, a fazer o transporte por Cete, percorrendo assim mais 9 kilometros.

Na excursão que descrevemos, a necessidade de seguir para o Porto impediu-nos de visitar Penafiel, o que não contraria os nossos leitores que o são desde alguns annos, porque já na pagina 371 do nosso volume de 1898 nos occupámos d'esta pequena mas interessante cidade.



A mobilização dos ferro-viarios em Hespanha

Antes que se trate d'este assumpto, em Portugal, ou porque seja possível que em breve venha a tratar-se, será curioso saber como elle é tratado na vizinha Hespanha.

A este respeito publicou o *Diario Oficial* a seguinte *Real orden circular*:

«Como seja conveniente para o caso de greves, de escholas praticas, e em geral de mobilização, que o pessoal com responsabilidade militar empregado nas diversas empresas ferroviarias, satisfaça á revista annual regulamentar de uma maneira effectiva, e se mantenha simul-

taneamente em relações intimas com o regulamento dos Caminhos de ferro, El-Rey (q. D. g.) houve por bem resolver que sejam observadas as instrucções seguintes:

Artigo 1.º — Todos os individuos sujeitos á lei do recrutamento que pertençam ás diferentes empresas ferroviarias da Peninsula, irão á revista annual perante o capitão da companhia de deposito do regimento dos Caminhos de Ferro, á qual se acha adscripta a linha em que prestem serviço; e, para facilitar a mesma revista, os capitães das mencionadas companhias pôr-se-hão previamente de accordo com as direcções das linhas em que os empregados sirvam.

Artigo 2.º — A documentação de todo o pessoal ferroviario com responsabilidade militar, exceptuando os individuos que se encontrem na primeira situação do serviço activo, estabelecer-se-ha nas correspondentes companhias de deposito, para o que os diferentes corpos e unidades do exercito remetterão ao regimento dos Caminhos de Ferro a documentação pessoal referente ás classes e individuos que pertençam a alguma empresa ferroviaria; e nas restantes situações militares os corpos activos remetterão ao dito regimento dos Caminhos de Ferro relação nominal dos que se encontrem nos tres primeiros annos de serviço.

O pessoal primeiramente citado determinará alta e baixa nos citados organismos, na seguinte revista de inspecção.

Artigo 3.º — Com a anticipação necessaria para a concentração e destino ao corpo das substituições annuaes, o regimento dos Caminhos de Ferro remetterá á secção do Estado-Maior d'este ministerio, relações nominaes dos recrutas ferro-viarios comprehendidos no serviço de instrucção de cada anno, por ordem preferente de profissões ou officios.

Artigo 4.º — Afim de que o regimento dos Caminhos de Ferro possa cumprir o antecedentemente ordenado, sollicitará no primeiro trimestre de cada anno, das diversas empresas ferro-viarias, a relação nominal dos empregados affectos aos serviços de via e obras, material, tracção, movimento, estações e officinas, com as profissões e officios applicaveis á construcção e á exploração, que tenham sido sorteados durante o anno, com indicação da freguezia em que foram alistados, e o officio, destino e categoria dentro do serviço de cada empresa.

Artigo 5.º — Todos os individuos com responsabilidade militar que tenham servido em corpos activos distinctos do regimento dos Caminhos de Ferro, poderão ser mobilizados para ficarem pertencendo indistinctamente a este corpo, ou áquelle em que houvessem recebido primeiramente a instrucção militar, para o quê figurarão nos respectivos corpos, ou batalhões, ou depositos de reserva, relações nominaes dos indicados individuos».



Ascensores para barcos em Niederfinow

Quando as vertentes fluviaes são muito pronunciadas, o systema das eclusas para vencê-las, nem sempre é pratico; assim succede na via de grande navegação de Berlim a Stettin que termina em Niederfinow, e cujo declive, de 35,7, deve vencer-se em virtude da lei sobre vias navegaveis allemãs de 1 de abril de 1905, por duplas installações, consistindo a primeira n'uma serie de eclusas e a segunda n'um plano inclinado e n'um ascensor mechanico.

O primeiro systema, já estabelecido, compõe-se de quatro eclusas, de 9 metros de salto, que deverão ser abertas á exploração no decorrer do presente anno.

A escolha do segundo systema de descida foi mais trabalhosa, tanto pelo que se refere á segurança, como pelo que se refere á exploração, tendo sido até reprova-

dos todos os projectos apresentados; mas, posteriormente, foram estudados outros tres projectos, um pela «Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg», de Gustavburg, outro pela «Siemens Schücker», associada a outras casas, e o terceiro pela casa «Benschelt & C.^a», de Grünberg, os quaes offereciam segurança na exploração e garantias na execução. Foi adoptado definitivamente pelo Ministerio das Obras Publicas da Prussia, o de «Benschelt & C.^a», porque se adaptava melhor que nenhum outro ás condições locais e especiaes de Niederfinow.

O *Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure* traz sobre o assumpto o seguinte resumo: Os dois depositos do ascensor, supportados cada um por quatro pares de palancas de 30 metros de comprimento e que devem dar passagem a barcos de 600 toneladas, teem 68 metros de comprimento util, 9,^m6 de largura e 2,^m5 de calado d'agua; a sua capacidade é pois de 1.700 metros cubicos e o seu peso total de 2.100 toneladas. O conjunto está suspenso de umas vigas de balancim solidamente unidas entre si, e as palancas abraçam uns munhões no eixo dos depositos e no dos supportes massivos sobre os quaes descansa toda a superstructura. De resto, a ampla base d'estes supportes permite, por intermedio de uma infrastructura de argamassa, tambem muito solida, reduzir a acção sobre o sub-solo e realizar uma cimentação absolutamente segura.

Graças á disposição adoptada, as peças de machina do ascensor propriamente dito, limitam-se a 12 munhões regulaveis, podendo, por outro lado, verificar-se sempre o seu alinhamento por meio de uma mira situada no eixo commum dos depositos.

No seu movimento, os depositos descrevem um arco de circulo, cuja posição vertical está sempre assegurada, sem balanço nenhum.

A instalação comprehende um freio hydraulico simples e forte, dando em exploração normal um movimento suave ás massas que são movidas, movimento capaz de verificar-se mesmo que falte o peso de 1.700 toneladas de um dos depositos, no caso de se haver esvaziado durante a manobra.

O freio consta de quatro placas fixas nos montantes verticaes e mantidas constantemente na posição horizontal com o auxilio de parallelogrammos articulados; estas placas acompanham o movimento das palancas e movem-se n'umas camaras de enfreamento cheias de agua á altura de 4 metros. Deixou-se a pressão minima entre a periphéria das placas e as paredes das camaras.

Segundo os calculos feitos, a manobra do ascensor não exige mais que uma potencia de 75 cavallos, actuando sobre segmentos de cremalheira fixos nos montantes das placas de enfreamento. Haverá outro motor de reserva.

Alóra a simplicidade e a segurança da instalação, convem indicar que todas as peças da construcção estão sempre accessiveis, que só ficam debaixo d'agua as placas de enfreamento, e que não é para temer qualquer corrente de agua nos fluctuadores que possa interromper o funcionamento da instalação.



Companhia Portuguesa. — Proseguem os trabalhos da 2.^a via do norte no troço Coimbra B a Aveiro, na extensão de 54 kilometros.

Na parte de Coimbra B a Pampilhosa está já feita a terraplenagem; entre Pampilhosa e Mogofores, está concluido o assentamento da via, faltando apenas ligá-la ás estações de Pampilhosa e Mogofores. No restante, entre Mogofores e Aveiro, vae já bastante adeantada a terraplenagem.

— Estão quasi concluidas as obras de ampliação do edificio da estação de Albergaria, que ficou com mais um andar.

Beira Alta. — As duas novas carruagens de 3.^a classe, que esta Companhia tem em construcção nas suas officinas da Figueira, estão bastante adeantadas, devendo entrar em serviço em fevereiro ou março próximo.

Uma d'ellas está já quasi prompta, e por ella se vê que serão sem duvida das melhores e mais confortaveis que existem, pois são dotadas de aquecimento; corredor lateral, retrete, lavatorio, iluminação a gaz, estofos nas costas e tres janellas por compartimento.

Teem 72 logares, distribuidos por 7 compartimentos, e para maior commodidade dos passageiros teem 4 portas de cada lado.

Entrarão na composição dos comboios 3 e 4, onde já circulam as magnificas carruagens de 1.^a e 2.^a classe feitas tambem na Figueira.

— Está sendo montada a iluminação a gaz na estação da Figueira.

— Em virtude da guerra europeia, o governo francez apoderou-se dos automoveis que esta Companhia tinha enviado á casa constructora para modificar os motores, e que eram para o serviço das localidades mais importantes e as suas estações, ficando assim sem effeito a encomenda.

— Prosegue a renovação da via no troço Nellas a Mangualde, onde estão sendo empregados carris de 12 metros e 40 kilos, eguaes aos que já existem de Pampilhosa a Nellas. Tambem a britagem da linha vae muito augmentada, não só na parte renovada como na outra.

E' para lamentar que a Companhia, tão sollicita, dentro dos seus fracos recursos, em commodidades para o publico, não tenha dos poderes publicos o auxilio a que tinha jus, como seja as obras do porto da Figueira, que por varias vezes se teem tentado executar, mas que permanecem no esquecimento.

Cintra ao Atlantico. — A antiga companhia «Cintra ao Oceano», que explorava as linhas electricas da Estação de Cintra, a Cintra e a Collares e Praia das Maças, foi arrematada por um grupo de capitalistas que continuam a sua exploração com o nome de «Companhia Cintra ao Atlantico».

Elevador da Bibliotheca. — A Camara Municipal de Lisboa resolveu acceitar a offerta do Elevador da Bibliotheca, feita pelo Sr. Conde do Ameal.



Hespanha

Trata-se de obter a concessão de um caminho de ferro, que, através da Serra, ligue Granada com Almeria, e que poderá prolongar-se até ao Norte, em direcção de Jaén.

Para esta obra, segundo a memoria apresentada, calcula-se a despesa total de 76.800.000 pesetas, e o valor do kilometro construido será de 528.000 pesetas.

A linha parte de Granada, subindo em recta até Cenes, onde se construirá uma estação que se chamará Cenes-Huétor-Vega, dirigindo-se depois por Pinós Genil e Güejar até á Casa da Estrella, que é um dos centros mineiros mais importantes da Serra e que fica a uns 1.500 kilometros de altitude.

Depois de um tunnel, e na altitude de 1.580 kilometros, erguer-se-ha, na margem direita do rio Poqueira, a estação de Capilleira. A extensão total da linha é de 143,3 kilometros.

Entre as obras d'arte merece mencionar-se o tunnel, de cerca de 3.500 metros, na Serra Nevada, cuja perfuração levará quatro ou cinco annos.

A viagem de Granada a Almería, que hoje se faz em nove horas, poderá ser feita em duas, em expresso.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1914

1:180 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

N.º	1.836 a	1.840	3.551 a	3.560	3.600	3.783
4.136	4.215	4.216	4.536 a	4.538	5.571 a	5.576
6.754	7.507	8.574	10.231	10.680 a	10.686	10.898
10.899	11.156	13.217	13.218	13.257	15.567 a	15.571
17.125	17.167	18.406	18.584 a	18.586	20.767	21.326
21.991 a	21.995	22.692	22.693	23.194 a	23.206	23.212 a
23.217	26.989	26.990	27.914 a	27.922	29.724 a	29.727
30.291	30.353	30.354	31.023	32.100	32.123	32.308
32.442	32.443	35.255	35.256	35.963	35.964	37.757 a
37.761	39.145	39.146	39.225	40.051	40.362	42.631
44.372 a	44.374	45.719	45.724	48.691 a	48.693	48.702
51.751 a	51.760	52.635	54.492	56.809	56.940 a	56.943
57.351	57.384	57.385	58.221 a	58.224	58.332 a	58.342
58.411	58.412	58.548 a	58.552	59.001 a	59.006	61.358 a
61.360	62.059	62.060	65.503 a	65.506	65.800 a	65.803
66.738	67.755	67.768 a	67.770	68.299	68.300	70.153
70.154	72.765	73.963	73.964	74.471	74.472	74.533 a
74.535	75.520	75.521	75.792	76.877 a	76.879	77.644
80.431	80.432	84.324	84.396	84.701	88.317	88.696 a
88.700	88.724 a	88.727	88.773	88.826 a	88.837	88.851
88.852	89.794	89.795	98.382	98.385	101.680 a	101.682
103.282	103.283	103.480 a	103.482	103.698	103.699	104.821
105.383 a	105.386	105.705 a	105.709	107.036	108.454 a	108.462
108.465 a	108.468	114.079	114.545 a	114.549	115.678	115.679
116.327	119.380	120.551 a	120.555	120.743	125.250	125.251
125.306	126.465 a	126.468	126.736	127.273	127.589	127.603 a
127.612	128.031	128.032	129.407	129.408	130.082	130.085
130.086	131.545	132.207 a	132.218	134.818 a	134.821	134.832 a
134.887	135.455	135.456	136.056	136.057	138.609	138.610
138.805	135.806	138.941	140.317	141.983 a	141.997	144.136
145.790	145.791	147.462	147.463	148.248	150.148	155.414
155.415	155.455 a	155.464	156.255	156.256	157.768	157.769
160.015 a	160.018	160.775	160.774	160.853	162.095 a	162.097
163.672 a	163.676	167.336	169.306	172.853	175.983	177.180
177.499	177.500	177.616	177.732	179.856 a	179.858	181.230
181.231	181.592	183.510 a	183.513	183.583	183.584	184.231
184.232	184.933	184.934	185.512	186.019 a	186.027	186.062
186.202	187.955 a	187.957	189.020	189.021	190.143	190.144
191.213	191.258 a	191.263	191.265 a	191.272	193.451	193.886 a
193.888	195.574	195.596	196.257 a	196.261	196.294	198.651
198.652	199.145	199.146	200.237	200.238	200.825	201.714
201.770	201.843	201.844	202.203	202.204	202.452	202.453
202.469 a	202.476	202.875	202.876	203.384	203.898	203.899
203.905	205.210 a	205.212	206.723 a	206.727	207.029	207.030
207.420 a	207.426	207.435	208.164 a	208.169	208.610	211.083
214.059	217.663	217.664	217.701 a	217.705	222.526 a	222.530
223.035	223.036	223.248 a	223.251	223.729	223.730	226.510
226.544	229.127	229.128	230.061	230.157 a	230.162	230.639
230.727	230.728	231.249 a	231.258	231.263 a	231.268	232.341
233.204 a	233.206	233.967	233.968	234.059	234.060	234.297
234.807	236.113	236.356 a	236.366	240.827	240.918 a	240.923
242.127	242.854 a	242.873	244.041	245.258	246.408	246.506 a
246.530	248.693	248.694	249.926	250.476	251.020	251.084 a
251.088	253.807	253.808	253.828	253.829	255.444	258.404 a
258.407	259.102	259.428	259.429	259.989 a	259.994	261.501
261.502	262.549	262.550	262.892 a	262.901	262.913 a	262.922
263.080	264.263	264.264	266.946 a	266.958	267.005	267.752
267.753	268.463	268.766	268.767	269.769	269.829 a	269.837
269.848 a	269.856	269.987 a	269.997	272.154	275.514	275.853
275.854	277.205 a	277.230	279.568	279.710	279.711	281.283
281.643	283.869 a	283.876	283.983 a	283.988	287.361	287.362
288.297 a	288.300	288.779 a	288.785	290.248	290.381	295.260
296.070	296.636	296.993	298.144 a	298.152	300.929 a	300.936
302.739 a	302.744	303.143 a	303.147	304.744	305.279 a	305.284
305.817 a	305.819	306.005	306.006	306.097	306.098	311.788
314.953	314.954	313.007	313.017 a	313.019	314.369	314.370
315.081 a	315.083	316.103	318.951	319.236	319.476	320.558 a
320.560	321.510	321.511	321.590	321.755	321.995	322.786 a
322.789	323.927	323.928	324.231	324.561 a	324.586	335.435
329.353	332.272	333.922 a	333.924	334.740 a	334.746	335.746 a
335.750	337.476	338.011	338.012	338.879 a	338.881	340.313 a

340.317	340.372	341.764	344.010 a	344.025	345.152 a	345.160
345.278	346.003	346.004	347.889	347.890	348.129	349.615
349.616	352.153 a	352.164	353.465	353.466	356.983	358.089 a
358.098	359.125 a	359.128	359.948	362.359 a	362.361	362.668
363.234 a	363.236	364.695 a	364.697	365.060	365.300	366.199
367.182	367.711 a	367.714	367.856 a	367.868	368.055 a	368.060
368.693	368.694	368.919	368.920	368.929	368.930	339.545
369.546.						

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Novembro de 1914.

Conforme promettemos no numero antecedente, expomos hoje a nossa opinião acerca das vantagens que actualmente offerece a aquisição das obrigações da divida externa 3 % 2.ª serie.

Como é sabido, o publico tem até hoje preferido sempre as obrigações da 1.ª serie, visto que rendem 7,57 1/2 francos, emquanto que as de 2.ª e 3.ª series, rendem só 7,5 francos, tendo estas ultimas a vantagem de serem amortizadas por sorteios semestraes a £ 20 ou frs. 500, pagas ao cambio do dia; porém, as de 2.ª serie prescrevem, segundo os decretos de 14 de maio e de 9 de agosto de 1902, que os titulos d'esta serie são destinados á conversão da Divida Amortizavel Externa 4 %, sendo a sua emissão de 60.322 obrigações ao juro de 3 %, amortizaveis á escolha do Governo Portuguez; *por compra no mercado ou por sorteio, e n'este caso com o premio de 25 % sobre o par nominal*, em 198 semestres, conforme a tabella exarada nos respectivos titulos.

Sendo certo que as de 3.ª serie foram emittidas para converter a antiga Divida Externa de 4 1/2 %, e sendo o Governo Portuguez obrigado a amortizá-las ao par por sorteio, as de 2.ª serie, sendo em numero muito inferior e havendo já grande difficuldade em serem adquiridas no mercado, o Governo ver-se-ha na necessidade de, proximamente, começar a sua amortização por sorteio, o que será de grande vantagem para os seus possuidores, que terão assim os seus titulos tanto mais valorizados quanto é certo serem os que actualmente se adquirem por menor preço.

As ultimas cotações d'estes titulos, foram: 1.ª serie 69,50, 2.ª 68,5 e 3.ª 71,5.

O facto mais importante da quinzena, na nossa praça, foi a subida do preço do cacau que se cotava ha 20 dias a 3,50 e já hoje tem comprador a 6,30. Infelizmente pouco ha que não esteja já contractado. Um carregamento de 12.000 toneladas que se espera já está todo tomado.

*

Companhia Nacional de Moagens.—Publicou esta Companhia o relatorio respeitante a 1913-1914, em harmonia com o artigo 13.º dos seus estatutos, acompanhado do balanço encerrado em 31 de junho. Pelo exposto no mesmo se observa o consideravel desenvolvimento d'esta empresa, que entre outras importantes iniciativas, adquiriu, de accordo com o Conselho Fiscal, a Nova Companhia Panificadora de Lisboa, a Companhia de Panificação Lisbonense e a Companhia de Panificação Almadense, ficando a seu cargo todos os valores que constituem o Activo e Passivo d'essas empresas que entraram já em liquidação.

O saldo da conta de Ganhos e Perdas é de escudos 691:577,584,5, deduzindo já a quantia approximada de 60:500\$ para reparação de edificios e mecanismos pelo que a Direcção propõe a seguinte applicação dos lucros liquidos:

Dividendo 5 %.....	350:000\$
Fundo de Reserva.....	25:000\$
Amortização na Conta de Estabelecimentos.....	260:000\$
Percentagem ao Conselho de Administração.....	10:500\$
Saldo para conta nova.....	46:077,584,5
Total.....	691:577,584,5

*

Bolsa.—Como é natural, o movimento da Bolsa tem sido quasi nullo, resultante da situação anormal que atravessamos e que proximamente se tornará desoladora, em consequencia da guerra que se vae alastrando e prolongando, sem se saber quando terminará.

Os valores de Estado teem mantido a situação antecedente, notando-se particularmente a firmeza das obrigações *Externas*.

Tambem as obrigações *Através de Africa* (Ambacas) teem tido larga procura, cotando-se a 84,5. Acções dos *Tabacos* teem tido comprador no mercado livre a 60,5.

Dos restantes valores quasi não vale a pena fazer menção, a não ser *Phosphoros* que se teem cotado a 51,5 e obrigações da *Companhia do Assucar* a 40,5.

Caminhos de Ferro abandonados, apparecendo só raros compradores para Norte e Leste 2.º grau 3 %.

*

Segundo lemos no jornal francez *L'Information*, o Governo da Prussia acaba de ordenar a suspensão de pagamentos de juros das suas dividas. Se isto é verdade, é um facto da maior importancia porque seria o principio da bancarrota.

*

Damos novamente as cotações da Bolsa de Borden:

Acções Credit Lyonnais, 995 e 1000 — Panamá, 97 — Argentino

1886, 470—Chinez 4 %, 1895, 77,50 — Hespanhol Exteno 4 %, 480 — Rio Tinto, 1290.

Cambios.—A quinzena foi quasi isenta de operações cambiais variando as cotações entre 38-37 $\frac{3}{4}$ e 37 $\frac{7}{8}$ -37 $\frac{5}{8}$.

No mercado livre tem havido compradores de £ a 6\$38 e vendedores a 6\$40.

Consta que o Governo está já habilitado com recursos necessários para satisfazer o pagamento do coupon externo com vencimento em janeiro proximo, dizendo-se que recorreu ao Banco de Portugal para esse fim.

A libra no mercado livre ficou hoje a 6\$25-6\$40.

Rio-Londres: 13 $\frac{9}{16}$ reis, 17\$695.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE NOVEMBRO		EM 14 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	37 $\frac{3}{4}$	37 $\frac{5}{8}$	37 $\frac{1}{8}$	37
" 90 d/v.....	38 $\frac{3}{16}$	—	37 $\frac{1}{2}$	—
Paris cheque.....	750	770	770	780
Berlim ".....	290	320	300	320
Amsterdam cheque	525	540	—	—
Madrid cheque	1225	1245	1220	1260

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	NOVEMBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	39,80	39,80	39,80	39,80	—	—	—	—	—	39,80	—	—	39,50	—
Divida interna 3%, coupon.....	39,40	39,40	39,40	—	—	39,40	—	—	39,40	39,40	39,40	39,40	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %, 1888, c/premios.....	—	21\$20	—	—	—	—	21\$30	—	21\$30	—	21\$30	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %, 1888/9.....	55\$20	55\$20	55\$20	—	—	—	55\$00	—	55\$00	—	—	55\$00	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %, 1890.....	48\$50	48\$50	—	—	—	—	—	—	—	48\$50	—	—	—	—
" 3 $\frac{1}{2}$ %, 1905 c/premios.....	—	—	—	—	—	8\$95	—	—	—	—	8\$90	8\$90	—	—
" 5 $\frac{1}{2}$ %, 1905, (C. ^{os} de F. ^o Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	79\$00	—	79\$00	—	—	—
" 5 $\frac{1}{2}$ %, 1909, ob. (C. ^{os} de F. ^o Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88\$20	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88\$20	—
" externa 3%, coupon 1. ^a serie.....	—	70\$00	70\$50	70\$50	69\$50	69\$30	69\$50	69\$50	69\$50	69\$50	—	—	69\$50	—
" 3 $\frac{1}{2}$ %, 2. ^a serie.....	68\$20	—	—	69\$00	—	—	68\$50	—	68\$00	—	—	—	—	—
" 3 $\frac{1}{2}$ %, 3. ^a serie.....	71\$00	—	71\$00	—	—	—	70\$70	71\$00	70\$50	71\$00	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %,.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	165\$00	165\$00	165\$00	165\$00	165\$50	165\$50	165\$00	—	—	—	165\$50	—	165\$50	—
" Commercial de Lisboa.....	142\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	—	95\$00	—	—	—	—	—	96\$50	—	96\$50	—	96\$50	96\$50	—
" Lisboa & Acores.....	—	—	108\$00	—	—	—	108\$00	—	—	108\$00	108\$00	108\$00	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	—	51\$50	51\$50	51\$50	51\$50	—	—	51\$50	—	51\$50	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	82\$10	—	—	83\$50	—	83\$50	—	—	—	84\$10	84\$30	84\$50	84\$30	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$50	—
" Companhia Cam. F. Port. 3 $\frac{1}{2}$ %, 1. ^o grau.....	64\$00	—	65\$00	—	—	—	65\$00	—	65\$00	65\$00	65\$00	—	65\$00	—
" Companhia Cam. F. Port. 3 $\frac{1}{2}$ %, 2. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 $\frac{1}{2}$ %, 1. ^o grau.....	—	—	—	—	—	58\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3 $\frac{1}{2}$ %, 2. ^o grau.....	—	—	15\$00	—	—	—	—	—	15\$00	—	—	—	15\$00	—
" Companhia Nacional coupon 1. ^a serie.....	73\$00	73\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72\$50	—	—
" Companhia Nacional coupon 2. ^a serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	75\$50	—	76\$00	76\$00	—	76\$20	—	76\$20	—
" prediaes 6 $\frac{1}{2}$ %,.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 $\frac{1}{2}$ %,.....	—	—	—	—	76\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %,.....	71\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 $\frac{1}{2}$ %, portuguez 1. ^a serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 $\frac{1}{2}$ %, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas										
Companhia Cam- inhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	18 Novembro	1.073	5:918.742\$00	1.073	6:280.108\$00	— 361.366\$00	5.516\$06	5.852\$84	— 336\$78
	Vendas Novas...	" "	70	124.783\$00	70	132.707\$00	— 7.924\$00	1.782\$61	1.895\$81	— 113\$20
	Coimbra a Louzã	" "	29	28.062\$00	29	30.506\$00	— 2.444\$00	967\$65	1.051\$93	— 84\$28
Sul e Sueste.....	20 "	681	1.788.688\$52	681	1:799.349\$19	— 10.660\$67	2.626\$56	2.642\$21	— 15\$65	
Minho e Douro	10 "	471	1.639.117\$00	471	1:734.778\$16	— 95.661\$16	3.480\$07	3.683\$18	— 203\$11	
Beira Alta	28 Outubro	253	460.557\$99	253	508.564\$08	— 48.006\$09	1.820\$38	2.010\$13	— 189\$75	
Companhia Nacional	" "	185	130.124\$61	185	153.315\$92	— 23.191\$31	703\$37	828\$73	— 125\$36	
Valle do Vouga.....	20 "	173	137.406\$87	97	74.410\$64	+ 62.996\$23	794\$25	649\$44	+ 144\$81	
Guimarães	31 Agosto	56	97.296\$08	56	101.275\$98	— 3.979\$90	1.737\$43	1.808\$49	— 71\$06	
Porto á Pova e Famalicão	30 "	64	128.544\$46	64	132.551\$99	+ 4.007\$53	2.008\$50	2.071\$12	+ 62\$62	
Hespanholas										
Norte de Hespanha.....	31 Outubro	3.681	126.139.362	3.681	132.942.956	— 6.803.594	34.267	36.115	— 1.848	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	110.587.543	3.664	114.846.114	— 4.248.571	30.182	31.341	— 1.159	
Andaluzes.....	10 Novembro	1.083	25.135.764	1.083	25.046.648	+ 89.116	23.219	23.127	+ 92	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 "	777	8.934.600	777	9.219.276	— 284.676	11.524	11.865	— 341	
Lorca a Baza e Aguilas.....	21 "	168	3.053.405	168	3.834.892	— 781.487	18.175	22.826	— 4.651	

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

(Continuado do numero 646)

Do exame da Conta de «Ganhos e Perdas», compara- ra com a do anno anterior, verifica-se um ligeiro aumento nas receitas affectas pela Companhia..	768\$45
Augmentaram as receitas proprias, deduzido o exce- dente da despesa sobre a receita das casas, que são sua propriedade, em.....	2.514\$81,2
Foi maior n'este exercicio a reversão de joias e quo- tas por fallecimento, demissão e reforma de em- pregados, sendo a differença para mais de.....	1.626\$57,5
Somma—Escudos.....	4.909\$83,7

Os encargos augmentaram, sendo o augmento:

em reformados....	1.731\$87,5
em pensionistas...	1.721\$05
	3.452\$92,5

Em liquidação de despesas e opera-
ções relativas a exercicios ante-
riores, houve um movimento de

965\$40,5 4.418\$33

Logo o exercicio accusa um excedente de receita
na comparação acima, de..... 491\$50,7
deduzindo o deficit do anno anterior..... 23.928\$65,9

O deficit no exercicio de 1913 foi de... 23.437\$15,2

que adicionado do saldo devedor da Conta Ganhos
e Perdas «Exercicios anteriores» em 31 de dezem-
bro de 1912, de..... 20.524\$50

Dá um total de Escudos..... 43.961\$65,2

somma que representa a subvenção da Companhia no anno de
1913 a esta Caixa, extinguindo-se o deficit existente.

A Companhia subsidiou a «Caixa de Reformas e Pensões» n'este
anno, como segue:

Totalidade das receitas affectas a este Serviço...	23.758\$93
Subvenção da Companhia—Exercicio de 1913...	43.961\$65,2
Somma—Escudos.....	67.720\$58,2

Papeis de Credito

Esta conta, que representa a parte de contribuição de joias e
quotas invertida em valores de carteira, foi este anno:

accrescida de

200 obrigações de 3 % da «Beira Baixa» pri-
vilegiadas de 1.º grau da nossa Companhia
que custaram..... 15.063\$21,5

e diminuida de

3 obrigações do Governo Portuguez de 4 %
(Emprestimo de 1888), amortizadas — (Val-
or d'escripta)..... 60\$000

Differença..... 15.003\$21,5

Existência em 31 de dezembro de 1913

Designação	Quan- tidade	Cotação	Escudos
Accões da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
de capital.....	59	71\$10	4.194\$90
de usufructo.....	1	5\$10	5\$10
Obrigações da Companhia Geral do Credito Pre- dial Portuguez:			
de 5 %.....	28	89\$00	2.492\$00
de 4 1/2 %.....	39	85\$00	3.315\$00
Obrigações do Governo Portuguez de 4 % (Em- prestimo de 1888).....	146	20\$00	2.920\$00
Obrigações da Com- de 3 % 1.º grau (inalienaveis)	1.282	71\$00	91.022\$00
panhia Real dos » 3 % 1.º »	1.134	71\$00	80.514\$00
Caminhos de Fer- » 3 % 1.º » «Beira Baixa»	1.535	76\$88,573	118.019\$59
ro Portuguezes » 3 % 2.º »	268	57\$65	15.450\$20
Representando Escudos.....			317.932\$79

Pessoal

O movimento do pessoal foi o seguinte:

Pessoal Inscripto:

Empregados e operarios inscriptos em 31 de de- zembro de 1912.....	3:274
Em 1913:	
Inscriptos durante o anno.....	178 3:452
Deixaram de fazer parte em 1913:	
por reforma.....	27
por demissão.....	36
por fallecimento.....	29 92
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1913.....	3:360

Pessoal reformado:

Reformados existentes em 31 de dezembro de 1912.....	251
Em 1913:	
Reformados durante o anno.....	27 278
Baixa em 1913:	
por fallecimento.....	21
para a Companhia.....	1 22
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1913.....	256

Pensionistas:

Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1912.....	732
Em 1913:	
Habilitados durante o anno.....	66 798
Perderam o direito em 1913:	
por fallecimento.....	15
por casamento.....	26
por maioridade.....	13 54
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1913.....	744

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Lisboa, 9 de maio de 1914.

Conforme — O Presidente do Conselho de Administração
José Adolpho de Mello Sousa

ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda d'um grupo electrogeneo a petroleo

Esta Companhia recebe propostas para a venda de:

Um motor vertical a petroleo de 2 H. P., conjugado com um
dynamo bipolar de 100 volts por 16 ampères;

Duas baterias d'accumuladores systema Fulmen-Blot compos-
ta cada uma de 48 elementos, sendo uma de 60 Ampères-horas e
outra de 90 Ampères-horas;

Todos os appparelhos de medição e regulação necessarios ao
seu funcionamento.

As propostas deverão ser enviadas até ao dia 10 do corrente,
ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens (edifício da estação
de Santa Apollonia) onde poderão ser fornecidos todos os esclare-
cimentos que forem necessarios.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Linhas do Bougado-Guimarães-Fafe

No dia 20 do corrente, ás 12 horas, na estação de Guimarães
proceder-se-ha, de harmonia com o artigo 108.º das tarifas geraes
d'este Caminho de Ferro, á arrematação de todas as remessas ar-
macenadas ha mais de dois mezes, bem como de outros volumes
não reclamados.

Pelo presente avisam-se os consignatarios das remessas e do-
nos dos volumes, de que podem ainda retira-los, dirigindo-se para
esse fim, até ao dia 18 do corrente, ao serviço do trafego d'este
Caminho de Ferro, praça do Coronel Pacheco, 60—Porto.

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa

RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinéas ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores
espectaculos cinematographicos da Capital

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor portuguez **MALANGE**.
Sahirá a 7 de dezembro.
Empresa Nacional de Navegação
R. do Commercio, 85.



Africa Oriental

Vapor portuguez **AFRICA**. Sahirá a 10 de dezembro.
Empresa Nacional de Navegação
R. do Commercio, 85.



Bahia, Rio de Janeiro, Santos

Vapor inglez **CAMÕES**. Sahirá a 10 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley, & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Guiné

Vapor portuguez **BOLAMA**. Sahirá a 14 de dezembro.
Empresa Nacional de Navegação
Rua do Commercio, 85.



Iquitos

Vapor inglez **ATAHUALPA**. Sahirá a 10 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Leixões e Liverpool

Vapor inglez **ANTONY**. Sahirá a 3 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **AMAZON**. Sahirá a 8 de dezembro.
Agentes, James Rawes, & C.^a R. do Corpo Santo, 47, 1.^o



Marselha

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 9 de dezembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Natal, Lourenço Marques e Beira

Vapor inglez **CLAU DAVISON**. Sahirá a 4 de dezembro.
Agentes Grey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Pará e Manaus

Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 7 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Port-Said, Suez, Colombo, Padang, Batavia, India, China e Japão

Vapor hollandez **RINDJANI**. Sahirá a 7 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay, & C.^a
R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hollandez **HOLLANDIA**. Sahirá a 21 de dezembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de dezembro.
Agente, Germano S. Arnaud, C.



Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor hollandez **FRISIA**. Sahirá a 23 de novembro.
Agentes, Grey, Antunes & C.^a Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



A sahir de Leixões

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor francez **AMIRAL SAL-LANDROUZE DE LAMORNAIX**. Sahirá a 8 de dezembro.
Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.^a R. de S. Francisco, 7.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
9 48	10 54	7 5	8 6
10 50	11 56	7 55	8 58
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 27
9	10 11	a 6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
4 15	4 42	9 1	9 37
Mais os de Cintra,			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59
9 10	10 18	b 8 50	9 37
a 10 10	10 46	a 9 14	9 56
10 45	11 53	9 35	10 41
12 20	1 28	a 11 5	11 41
2	3 8	11 20	12 26
3 40	4 48	12 50	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	3 50	4 56
6	6 51	b 5 20	6 9
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46
7	8 8	6 25	7 25
7 45	8 48	b 7 50	8 37
a 8 30	9 6	9 10	10 16
8 40	9 48	10 30	11 36
10 10	11 18	b 11 30	12 17
11 40	12 48	12 5	1 11
b 12 40	1 31	a 1	1 42
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 15	7 51	7 5	7 38
8 15	8 45	8 15	8 50
4 30	5 6	8 55	9 30
5 20	5 56	5 16	5 16
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os a			
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 54
5 41	6 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 55	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	
6 56	8 7		
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 1	6 8	a 1 27	7 8
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8
c 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 1	4 3	a 3 30	7 8
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
Entrone.	Alfarellos	Entrone.	
3 22	9 44	2 35	8 6
1 12	9 3	4 5	11 28
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	4 5	7 22	9 4
6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	2 54	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 40
a 8 45	10 22	11 39	1 34
10 40	12 25		
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 30	10 55	3 35	4 36
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	
5 54	8 43	6 20	9 37
Porto	Aveiro	Porto	
6 28	8 31	6 5	8 50
2 27	4 56	6 45	9 26
6 56	9 25		
Porto	Ovar	Porto	
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 53	8	9 38
4 10	5 49	12 22	2 4
12 46	2 13	6 14	7 47
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	
6 59	7 53	9 40	10 43
8 58	9 50	10 40	11 36
12 31	2 53	4 12	5 9
o 1 51	1 11	9 48	10 46
g 5 21	6 15	11 10	12 7
9 50	10 43		
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
9 10	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 26
a 4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
aa Mad.	8 1	a 9 28	i 2 21
8 5	7 50	5 53	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40		5 26
		6 24	1 8
			5
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5			5 26
9 35	10 8	3 40	a 1 8
			5 5
Setil	Vendas Novas	Setil	
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 50	5	1 58	9 25
a 4 8	9 8	a 10 48	3 18
11 15	5 34	11	6 47
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 30	2 7	4 32	10
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
i 12 30	2 3	i 10 2	11 10
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6 3	6 40
8 10	8 45	8	8 35
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 25	11
11 30	12 5	11 35	12 10
1	1 35	1 15	1 50
2 35	3 10	3 5	3 40
4 30	5 5	4 30	5 5
6 5	6 40	6 2	6 40
8 40	9 20	8 25	8 45
g 11 30	12 10	10 20	11
h 1	1 40		
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 10	9 45	8 10	9 50
11 30	12 55	10 50	12 10
4 35	6 18	2	3 40
6 5	7 45	5 15	6 40
8 40	10 30	9 15	11
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
9 10	10 45	8	9 50
11 30	1	12	1 50
6 5	7 47	4 50	6 40
8 40	10 30	9	11
Lisboa	Evora	Lisboa	
9 10	1 6	9 30	1 50
4 30	9 36	7	11
8 40	12 35	1 52	6 40
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 52	12 20	10 15	10 44
10 22	10 50	7 25	7 54
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
4 30	12 46	11	6 40

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	
9 10	3 15	6 55	1 50
Lisboa	Beja	Lisboa	
9 10	1 42	8 50	1 50
4 30	10 15	5 50	11
Lisboa	Moura	Lisboa	
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	10	6 40
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8	9	5	6 40
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8	7 15	6 30	6 40
Faro	Portimão	Faro	
5 30	9 20	6 20	9 41
Faro	V. R. ^a S. ^a Ant. ^o	Faro	
9 55	12 25	8 15	10 45
4 15	6 50	2 30	5
Villa Real	Tunes	Villa Real	
6 30	8 55	8	12 30
Tunes	Portimão	Tunes	
9 24	10 25	4 50	5 51
MINHO E DOURO			
Porto	Nine	Porto	
3 20	5 4	—	—
Porto	Famalicão	Porto	
—	—	5 6	6 43
Porto	Braga	Porto	
8 21	10 49	5 57	8 36
a 5 10	7 4	a 8 17	10 5
6 40	9 40	5 54	8 9
Porto	Valença	Porto	
8 21	1 5	3 21	8 36
5 10	9 38	5 22	10 5
6 40	12 45	3 30	8 9
Porto	Lapella	Porto	
8 21	1 47	2 55	8 9
Vianna	Valença	Vianna	
8 40	10 41	5 26	7 30
5 30	8 18	7 25	9 55
7 40	9 38	4 46	6 48
Porto	Penafiel	Porto	
5 37	7 20	4 48	6 43
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	3 45	12 10	7 54
Porto	Regoa	Porto	
7 25	12 35	3 45	8 13
Porto	Tua	Porto	
4 17	8 53	5 45	10 30
Porto	Amarante	Porto	
8	11	7 55	10 30
4 17	6 43	10 30	7 54
Regoa	Vidago	Regoa	
12 47	4 21	11 55	3 19
Regoa	V. Real	Regoa	
7 45	9 11	5 27	6 37
Pocinho	Carviães	Pocinho	
3 15	5	11 7	12 45
NACIONAL			
C. Comba	Vizeu	St. Comba	
5 10	7 8	r 5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
2 15			

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A

OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

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

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

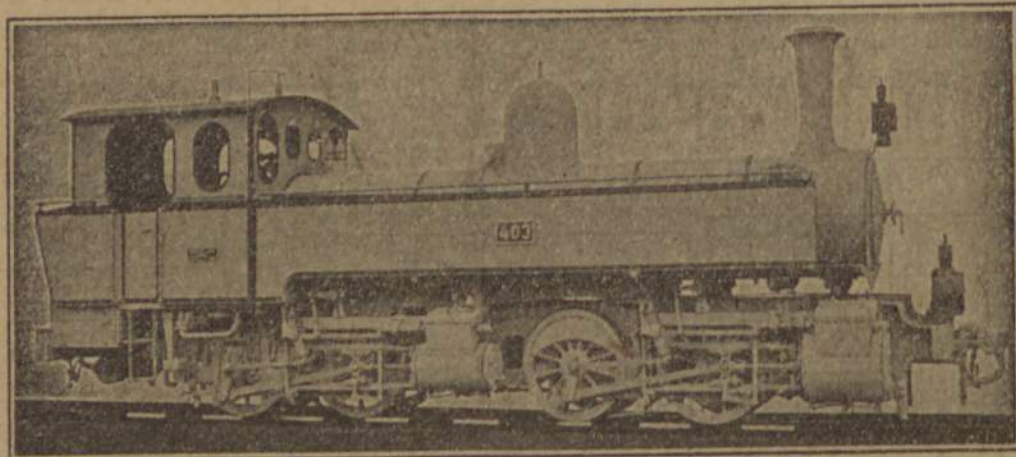
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

HENSCHEL & SOHN

CASSEL (Allemanha) Fabrica de LOCOMOTIVAS

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

Mais de 12.500 locomotivas
construidas



Produção annual
mais de 1.000 locomotivas

Locomotiva para os Caminhos de Ferro do Estado

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

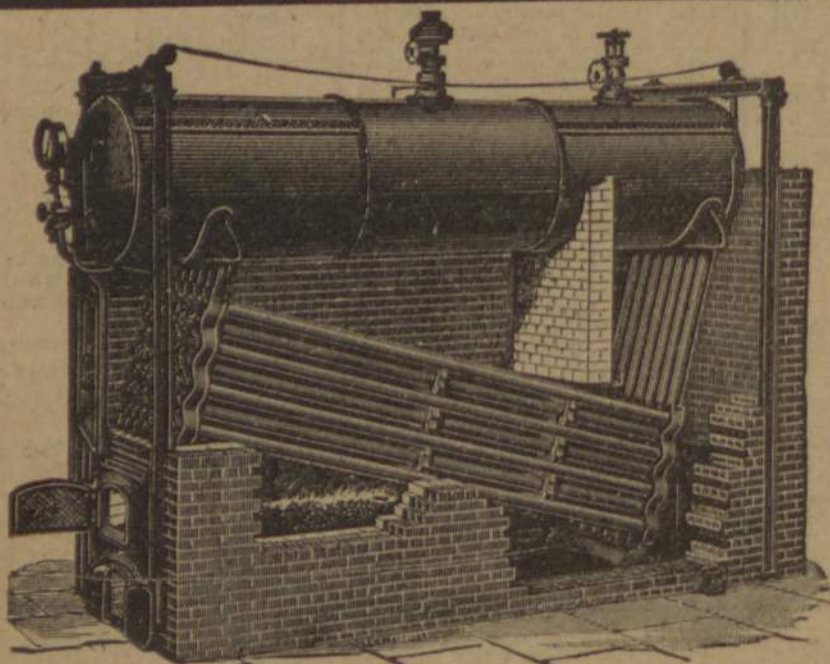
LOCOMOTIVAS pequenas para usos industriaes e empreiteiros

CALDEIRASE TODAS AS OUTRAS PEÇAS SOBRESALENTES PARA LOCOMOTIVAS

Prensas para porcas (Systema KETTELLER) trabalhando sem desperdicios

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

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

Agentes geraes: HENRY BURNAY & C.^a — LISBOA

Caldeira «Babcock & Wilcox» typo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aço.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Economicas.

Ha mais de 11.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor.—Grelhas automaticas.—Aquecedores d'agua d'alimentação.—Purificadores d'agua.—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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

1.^a Ampliação á Tarifa Especial Interna n.º 5

GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 13 de Novembro de 1914)

A partir de 1 de Dezembro de 1914, os preços da Tarifa Especial Interna n.º 5 de Grande Velocidade, correspondentes ás estações de VALDERA para ALDEGA-LEGA ou vice-versa, são modificados como se segue:

1.^a classe—\$34 2.^a classe—\$27 3.^a classe—\$19

Em tudo o mais, ficam em vigôr as condições da referida tarifa.

Lisboa, 3 de Novembro de 1914

B n.º 336
Exp. n.º 1397

O Engenheiro Director
Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

Modificação á Tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade

*Transporte de diversas mercadorias
indicadas
no parágrafo 2.º daquela tarifa, em pórtos a pagar*

A partir de 10 de Novembro de 1914, as reméssas constituídas pelas mercadorias mencionadas no § 2.º da tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, em vigôr desde 15 de Janeiro de 1904, e abaixo designadas, poderão ser expedidas em pórtos a pagar á chegada:

Agua mineral, azeite em latas ou bilhas, batatas, bebidas gazózas ou refrigerântes, biscoitos, boláchas, frutas sêcas, manteiga, ovos, queijo e vinho em garrafas, barris ou garrafões.

Em tudo que não seja contrário ao que se dispõe no presente AVISO, ficam em vigôr as condições da referida tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade.

Porto, 10 de Outubro de 1914.

Pelo Engenheiro Director,

Ernesto E. Alves de Souza J.º

Engenheiro Sub-Director

D. n.º 904

Exp. T n.º 580/3



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

AVISO AO PUBLICO

*Despacho de remessas constituídas
por mercadorias transportadas ao abrigo da tarifa
especial combinada L. N. M. D. Nº 3-bis,
de grande velocidade, em pórtos a pagar á chegada*

A partir de 10 de Novembro de 1914, as remessas constituídas pelas mercadorias indicadas na tarifa especial L. N. M. D. n.º 3-bis, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Setembro de 1882, e abaixo designadas, poderão ser aceites em pórtos a pagar á chegada:

Limonadas, Gazozas, Biscoitos, Bolachas, Cerveja, Manteiga, Ovos e Queijo.

Ficam em vigor as condições constantes da referida tarifa.

Porto, 10 de Outubro de 1914.

D. n.º 905
Exp. T n.º 753

Pelo Engenheiro Director,
Ernesto E. Alves de Souza J.^{or}
Engenheiro Sub-Director

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

AVISO AO PUBLICO

Ampliação á tarifa especial B. V. n.º 3 — Grande velocidade

Em vigor desde 15 de Novembro de 1914

Os bilhetes de ida e volta da tarifa especial B. V. n.º 3 de grande velocidade, serão d'ora avante validos por dois mezes, sendo vendidos diariamente de 1 de maio a 15 d'outubro, tendo como ultimo dia para regresso 31 d'outubro.

Este praso pode ser prorogado por um ou dois periodos de um mez, mediante a compra de senhas d'ampliação, pagando o passageiro por cada ampliação de um mez, 10 % sobre o preço do bilhete. Estas ampliações de praso só poderão ser pedidas na estação de LUSO-BUSSACO, mediante a apresentação dos respectivos bilhetes antes da expiração do seu praso, ou da 1.ª ampliação ao requisitar a segunda, para a qual apresentar-se-ha tambem o bilhete.

Aos preços indicados na citada tarifa deve adicionar-se o imposto do selo e assistencia atualmente em vigor, ficando assim sem efeito a condição 1.ª da mesma tarifa.

Em tudo que não seja contrario ao que dispõe a presente ampliação fica em vigor o estatuido na referida tarifa especial B. V. n.º 3 de 19 de julho de 1897.

Lisboa, 6 de novembro de 1914.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna

