

AZEITA DOS CAMINHOS DE FERRO

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

FUNDADA

EM

1888

DISTRIBUE COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECCÕES

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

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. LUIZ, ESTADOS UNIDOS, 1904

Proprietario-Director — L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes

REDACTORES:

Caminhos de Ferro — J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira. — Alberto de Oliveira, General de Divisão. — Raul Esteves, capitão d'Engenharia, adjunto da Inspecção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes
Parte Financeira — Armando L. Rodrigues

Secretario da Redacção — Alexandre Fontes, capitão d'infantaria

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

28.º ANNO — 1915

Redacção, Administração e Typographia

48, Rua Nova da Trindade, 1.º — LISBOA

Telephone n.º 27 — Endereço telegraphico: CAMIFERRO

PREÇOS DA ASSIGNATURA

PORtUGAL E COLONIAS, Anno 2\$50 (2\$500 rs.) — SEMESTRE 1\$40 (1400 rs.)

Allemanha	14,40 marcos	Inglaterra	£ 0-14-16
Austria	7,20 florins	Estados-Unidos	3,50 dollars
Belgica	18 francos	França	18 francos
Brasil (moeda fraca)	12\$000 reis	Italia	18 liras
China	2,5 taeis	Japão	7,8 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia	13 krones	Russia	8 rublos
Hespanha	18 pesetas	Suissa	14,60 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples \$12 cent. (120 rs.) atrazado, o duplo, annexos \$01 cent. (10 rs.) por folha

Annuncios

	Anno ou 24 n.º	Semestre ou 12 n.º
Pagina	60\$00	40\$00
Meia pagina	40\$00	25\$00
Quarto de pagina	25\$00	13\$00
Oitavo de pagina	13\$00	7\$00

ÍNDICE

— DOS —

ARTIGOS E SECÇÕES DO 28.º ANNO—1915

Aeroplanos invisíveis.....	298	Caminhos de ferro Portuguezes: <i>Resumos Estatísticos de 1912</i> , por <i>J. Fernando de Sousa</i>	49	Documentos para a historia, 331, 345, 362 e.....	372
Aluminio-nikel.....	111	Caminho (Os) de ferro da Suissa.....	276	Economia (A) do combustivel, <i>Raul Esteves</i>	415
Ante-projecto (O) do novo Arsenal de Marinha, 346 e.....	366	Caminhos (Os) de ferro e os transportes ferroviarios em tempo de guerra.....	342	Efeitos da guerra nas linhas inglesas.....	87
Antonio Carrasco Bossa.....	403	Canal (O) do Panamá, <i>Raul Esteves</i> , 78 e.....	323	Electricidade (A) na exposição do Panamá.....	231
Arrematações, 14, 30, 47, 63, 95, 111, 126, 142, 158, 172, 207, 222, 238, 255, 271, 303, 335, 367 e.....	383	Carregamento automatico dos acumuladores.....	330	Electrificação (A) de uma linha italiana.....	294
Augmento (O) do preço dos generos alimenticios em Inglaterra.....	89	Carreira de automoveis.....	152	Eletrificação (A) dos caminhos de ferro federaes suíssos.....	74
Balanço de 1914, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	4	Carris de ferro de Lisboa.....	122	Elevação (A) das tarifas dos Caminhos de ferro Portuguezes.....	129
Banco (O) Nacional Ultramarino.....	27	«Carris (A) de ferro do Porto» e a Câmara, 58, 73 e.....	121	Elevador (O) da Glória.....	286
Bibliographia:		Carteira dos accionistas: 11, 28, 60, 76, 92, 108, 140, 111, 169, 187, 203, 220, 299, 316 e.....	379	Emprego (O) do combustivel pulverizado, <i>Raul Esteves</i>	179
«Almanach Bertrand».....		Comboio-hospital da Cruz Vermelha italiana.....	278	Escolas de repetição, 265 (illust.).....	311
«Annuario Commercial de Portugal».....		Comboios (Os) hospitales da India Ingleza, 167 e.....	169	Estação (A) do Porto, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	65
«Annuario de ferrocarriles».....		Comboios (Os) para Cintra.....	197	Estatística comparada dos Caminhos de ferro do Mundo, <i>Raul Esteves</i> , 355 e.....	370
«A Nova Questão Hinton».....		Commercio (O) inglez.....	299	Estatística dos Caminhos de ferro de Portugal, até 1913.....	334
«Associação de S. M. dos Empregados no Commercio de Lisboa».....		Companhia Através d'Africa—Relatório do Conselho de Administração, 30, 46, 62, 78 e.....	94	Estatística (A) dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em 1913, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 47 e.....	33
«Boletim do Trabalho Industrial».....		Companhia da Beira Alta (illust.).....	181	Estatísticas officiaes, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	337
«Diário de Notícias».....		Companhia da Beira Alta—Relatório do Conselho de Administração, 155, 168, 170, 190, 202 e.....	222	Études et documents sur la guerre.....	43
«E'tudes et documents sur la guerre».....		Companhia de Benguela.....	252	Experiencia (Uma) ferroviaria em Inglaterra.....	250
«Junta autónoma das instalações marítimas da Costa».....		Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes—Relatório do Conselho de Administração, 202, 219, 238, 254, 270, 286, 302, 318 e.....	334	Explosões devidas ao óleo dos interruptores electricos.....	235
«Le Pangermanisme».....		Companhia Catris, 4, 20 e.....	40	Exposição Panamá-Pacífico.....	497
«Maria Luiza».....		Companhia Nacional de Caminhos de ferro: 111, 126, 158 e.....	172	Falla (A) pela telegraphia sem fios.....	376
«Revista Técnica ferroviaria».....		Companhia (A) Paris-Orleans e a mobilização francesa.....	217	Falta (A) de carvão na Europa, <i>Raul Esteves</i>	308
«O que todos devem saber».....		Companhia Portugueza, (assembleias gerais), 168, 201, 329 e.....	357	Ferry-boat (O) de Cuba.....	142
«Os meus cadernos».....		Trabalho (O) das locomotivas electricas e das a vapor.....	94	Festa de beneficencia.....	92
«Portugal».....		Concessões de serviços publicos, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	369	Folhetos sobre a guerra.....	110
Boletim Commercial e Financiero:		Conflictos ferroviarios, 183 e.....	201	Gazometros de dimensões colosais.....	35
12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 170, 188, 204, 220, 230, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e.....		Congresso (No) algarvio, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	273	Geologia (A) e a guerra.....	206
Bombardeamento (Um) científico.....		Congresso internacional de Engenheiros.....	70	Grande (O) canal interoceânico.....	325
Brinde aos nossos assinantes.....		Congresso (2.º) científico Pan-American.....	333	«Great (A) Western of Brazil Railway».....	235
Camara (A) e os automóveis.....		Conselho (O) de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.....	268	Guerra (A) e a industria química na Alemanha.....	42
Caminho de ferro de Alicante a Denia.....		Conselho aos operários.....	6	Guerra (A) e a propriedade industrial, 168 e.....	170
Caminho de ferro de Benguela, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 257	Cotações nas Bolsas portuguezas e estrangeiras, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 171, 188, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381	Guerra (A) e o Norte de Espanha.....	44
Caminho de ferro directo de Madrid a Valencia.....		Custo (O) de um anno de guerra.....	282	Guerra (A) e os caminhos de ferro, 22, 167 e.....	169
Caminho de ferro eléctrico de Salerno a Amalfi (Italia).....	78	Decrescimento da produção siderúrgica.....	27	Horário dos comboios: 13, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 121, 144, 160, 172, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e.....	384
Caminho (O) de ferro de Yungshau.....	22	Depositos de carvão no Canal do Panamá.....	70	Hotel (O) Frankfurt.....	44
Caminho de (O) ferro pan-americano.....		Descoberta de valiosos processos químicos.....	292	Importação (A) do carvão americano em Portugal.....	286
Caminhos (Os) de ferro da Ásia-Menor, <i>Raul Esteves</i>	94	Desenvolvimento (O) dos caminhos de ferro nas ilhas Philippinas, <i>Raul Esteves</i>	67	Industria (A) de creosotagem, <i>Raul Esteves</i>	147
Caminhos de ferro da África do Sul e do Sudoeste africano alemão.....		Determinação da situação dos obstáculos no mar.....	119	Industria (A) dominante da actualidade, <i>Raul Esteves</i>	195
Caminhos de ferro no Algarve, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 225 e.....	♦ 244	«Diário de Notícias», 5 e.....	330	Instalação (A) electrica dos submarinos.....	327
Caminhos (Os) de ferro argentinos.....	39	Directriva Geral da Companhia Portugueza.....	5	Jazigo de gaz natural nas Asturias.....	51
Caminhos (Os) de ferro e a batalha do Marne, <i>Raul Esteves</i>		Dirigível (O) hispanhol «Salas».....	218	Junta autónoma das instalações marítimas do Porto, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	297
Caminhos (Os) de ferro do Canadá em 1914, <i>Raul Esteves</i>	134				
Caminhos (Os) de ferro egípcios e a guerra.....	137				
Caminhos de ferro estratégicos, <i>Raul Esteves</i>	259				
Caminhos de ferro funiculares.....	261				
Caminhos (Os) de ferro inglezes e a guerra, <i>Raul Esteves</i> , 83 e.....	210				
Caminhos de ferro e navegação interior, <i>Raul Esteves</i> , 161 e.....	163				
Caminhos (Os) de ferro e a ocupação alemã na Bélgica.....	94				
Caminhos (Os) de ferro em Portugal, por <i>Alberto d'Oliveira</i> , 21, 38, 90 e.....	121				

O sinal ♦ indica artigo de fundo.

ÍNDICE

Linhos estrangeiros: 14, 26, 44, 59, 75, 91, 110, 123, 136, 190, 206, 252, 217, 281, 299, 315, 331, 351, 363 e	383
Linhos portuguezas: 11, 26, 43, 57, 75, 91, 108, 123, 142, 156, 190, 203, 219, 236, 251, 266, 283, 298, 315, 330, 351, 363 e	383
Linhos (As) a vapor e as electricas em tempo de guerra	187
Locomotiva (A) do futuro	351
Locomotiva electrica de manobras	14
Locomotivas a petroleo	266
Locomotivas (As) das vias ferreas, por <i>Affonso de Castilho</i> , (illust.)	69
Lubrificação (A) dos carris	231
Madrid-Caceres-Portugal	230
Maior e menor cotação mensal e annual em 1914	26
Mais (A) possante locomotiva actual	310
Marechal (O) French e os caminhos de ferro franceses	119
Melhoramentos de Lisboa, 361 e	382
Melhoramentos do Porto	37
Mobilização (A) dos caminhos de ferro franceses e italianos, 53 e	214
Mobilização (A) das forças commerciaes em França	41
Mulheres (As) nos tranways em Roma	279
Navegação transatlantica por <i>Guerreira Maio</i>	350
Necrologia:	
<i>Meilo de Mattos</i> , (illust.)	182
<i>José da Costa</i>	247
<i>Henrique de Lima e Cunha</i>	299
Notas de Viagem:	
Carta de um amigo—como se viaja hoje até Paris	106
Paris triste e Londres alegre	154
Novo (Um) invento do Edison	119
Novo telephone	199
Obra necessaria, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 81
Organização (A) militar dos caminhos de ferro na Suissa	100
Pararaios de radio	55
Parlamento (Ao)	215
Pharoes para aeronautas	39
Ponte (Uma) construida em tempo de guerra	329
Ponte sobre o canal do Panamá	235
Primeiro (O) submarino	310
Processo (Um) curioso, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 130 e	♦ 145
Projector (Um) monstro	135
Propulsão mixta dos barcos	266
Questão (Ainda a) das tarifas em Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 193 e	♦ 209
Questão (A) do carvão na Inglaterra, <i>Raul Esteves</i>	243
Questões regulamentares, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 353
Ramaes Municipaes, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	278
Ramal (O) de Thomar	213
Receitas dos caminhos de ferro: 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 158, 171, 173, 188, 203, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 265 e	381
Receitas dos cam. de ferro allemaes	185
Receptor de t. s. f. de algibeira	78
Redução de tarifas	229
Regulamento (O) para o serviço militar de caminhos de ferro, <i>Raul Esteves</i> 19 e	36
Revestimento especial dos tunneis	6
Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado, 103, 233, 248, 264, 279, 327 e	379
Sciencias (As) e a guerra	374
Segurança (A) dos transportes commerciaes em França	85
Serviço (O) dos caminhos de ferro allemaes, <i>Raul Esteves</i>	290
Serviço internacional	10
Sobretaxas (As) nos caminhos de ferro, 177 e	217

Suspensiva (A) russa e as vias de reabastecimento	249
Tracção (A) electrica dos caminhos de ferro, 138 e	150
Trafego (O) da linha de Guimarães, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 289, ♦ 305 e	♦ 321
Transbordador aereo do Niagara	55
Transformação (A) das carroagens e furgões da S. F. P., por <i>J. Fernando de Sousa</i> , (illust.) ♦ 159, ♦ 161	
Transformação de vagões de mercadorias em carroagens-hospitaes	295
Transformador de 500.000 volts	376
Transiberiano (O) e o desenvolvimento das vias ferreas na Asia russa	326
Transportes (Os) estrategicos por caminhos de ferro na actual guerra europeia, <i>Raul Esteves</i>	3
Tropas (As) de caminho de ferro no exercito alemão, <i>Raul Esteves</i>	51
Truck para transporte de material	5
Tunnel (O) de Canfranc	89
Turbinas de vapor e motores electricos nas locomotivas, 163 e	165
Utilização (A) da turfa	183
Vagão fabrica de luz electrica	318
Valor (O) economico da locomotiva, <i>Raul Esteves</i>	99
Verdadeiras (As) lições da guerra actual, <i>Raul Esteves</i>	339
Viagens no palz:	
VII - A linha do Valle do Vouga — Costumes portuguezes — Vizeu — (illust.)	8
VIII - Vizeu — Um excellente hotel	24
A guerra e as estações de verão — O poder do reclamo — A Felgueira	281
Pinhel — Almeida — As thermas de Santo Antonio, (illust.)	313
Viagens e transportes: 7, 23, 40, 56, 72, 88, 101, 120, 136, 153, 166, 168, 181, 200, 216, 232, 243, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 330 e	377
Vidago a Chaves, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 97
Vizinha (Na) Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 113
PARTE OFICIAL	
Legislação por linhas	
Barreiro a Cacilhas	150
Beira-Baixa	293
Garris de ferro do Porto	245
Cascaes	309
Foz-Tua a Mirandella, 68 e	247
Leste	52
Mirandella a Bragança	247
Mossamedes	85
Norte	325
Penafiel à Lixa	197
Regua a Chaves, 133 e	212
Salamanca à Fronteira	197
Santa Comba-Dão a Vizeu, 68 e	247
Torres à Figueira	293
Valle do Sado, 134 e	229
Valle do Vouga, 100, 276, 309 e	357
Minho e Douro	197
Sul e Sueste	134
Legislação diversa	
Bilhetes de identidade, 134, 150, 163, 165 e	229
Casas para dormitorio	263
Concurso para os Caminhos de ferro de Quilimane	341
Conselho de Administração dos C. F. E., 163, 165 e	247
Credito extraordinario para os C. F. E.	147
Emprestimo de 500.000\$000	293
Posto de saúde	325
Secção de Via e Obras da C. P.	325
Vendas de terreno da C. P., 276 e	341

TARIFAS DE TRANSPORTE	
Distribuidas com os numeros abaixo	
Caminhos de Ferro Portuguezes	
Grande velocidade:	
N.º 1, Transporte de pescarias	656
N.º 3, Bilhetes a preços reduzidos	660
N.º 7, Bilhetes de ida e volta	654
N.º 7-bis, Bilhetes especiaes	664
N.º 11, Bilhetes a preços reduzidos	660
N.º 101, Viagens de recreio	656
N. B. n.º 1, Transporte de pescarias	656
Pequena velocidade:	
N.º 13, Carvão e cortica	654
N.º 309, Vagões d'eixos intermedeaveis	667
N. B. n.º 4, (3.º additamento)	672
N. B. n.º 6, Madeira e cereaes	653
Diversos:	
Paragem de 24 horas nas estações de transmissão	649
Agencia aduaneira em Marvão	649
Despacho central de «El Barco de Avila»	650
Classificação geral (10.º additamento)	654
Sobretaxas	657
Operações aduaneiras	660
Mercadorias e animaes para o estrangeiro	661
Apeadeiro da Mouchinha	661
Despesas accessoriais (4.º additamento)	670
Transporte de valores	671
Transporte de gelo	671
Beira Alta	
Pequena velocidade:	
N.º 3, (4.º ampliação)	664
N.º 16, (ampliação)	662
N. B. n.º 6, (ampliação)	662
Diversos:	
Despesas accessoriais	659
Sul e Sueste	
Grande velocidade:	
N.º 1, (2.º modifcação)	661
N.º 5, Bilhetes ordinarios a preços reduzidos	654
N.º 5, (1.º ampliação)	658
N.º 101, Viagens de recreio	662
Pequena velocidade:	
N.º 3, (6.º ampliação)	664
N.º 8, (14.º)	666
N.º 11, (4.º)	657
N.º 11, (5.º)	666
N.º 13, (9.º)	660
Diversos:	
Tarifa de aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações	653
Classificação geral (5.º additamento)	666
Minho e Douro	
Grande velocidade:	
N.º 1, (additamento)	669
N.º 3, Bilhetes de ida e volta	669
N.º 12, (3.º ampliação)	669
N.º 16, (1.º)	669
N.º 101, Viagens de recreio	669
P. n.º 12, Bilhetes a preços reduzidos	652
Pequena velocidade:	
N.º 1, (additamento)	657
N.º 1, (ampliação)	669
Diversos:	
Tarifa de aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações	654
Bilhetes de ida e volta entre Porto e Abrantes e vice-versa	655
Serviço de camionagem em Braga	658
Sobretaxas	661

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 28.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio de 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 649

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

Proprietário-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1915

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

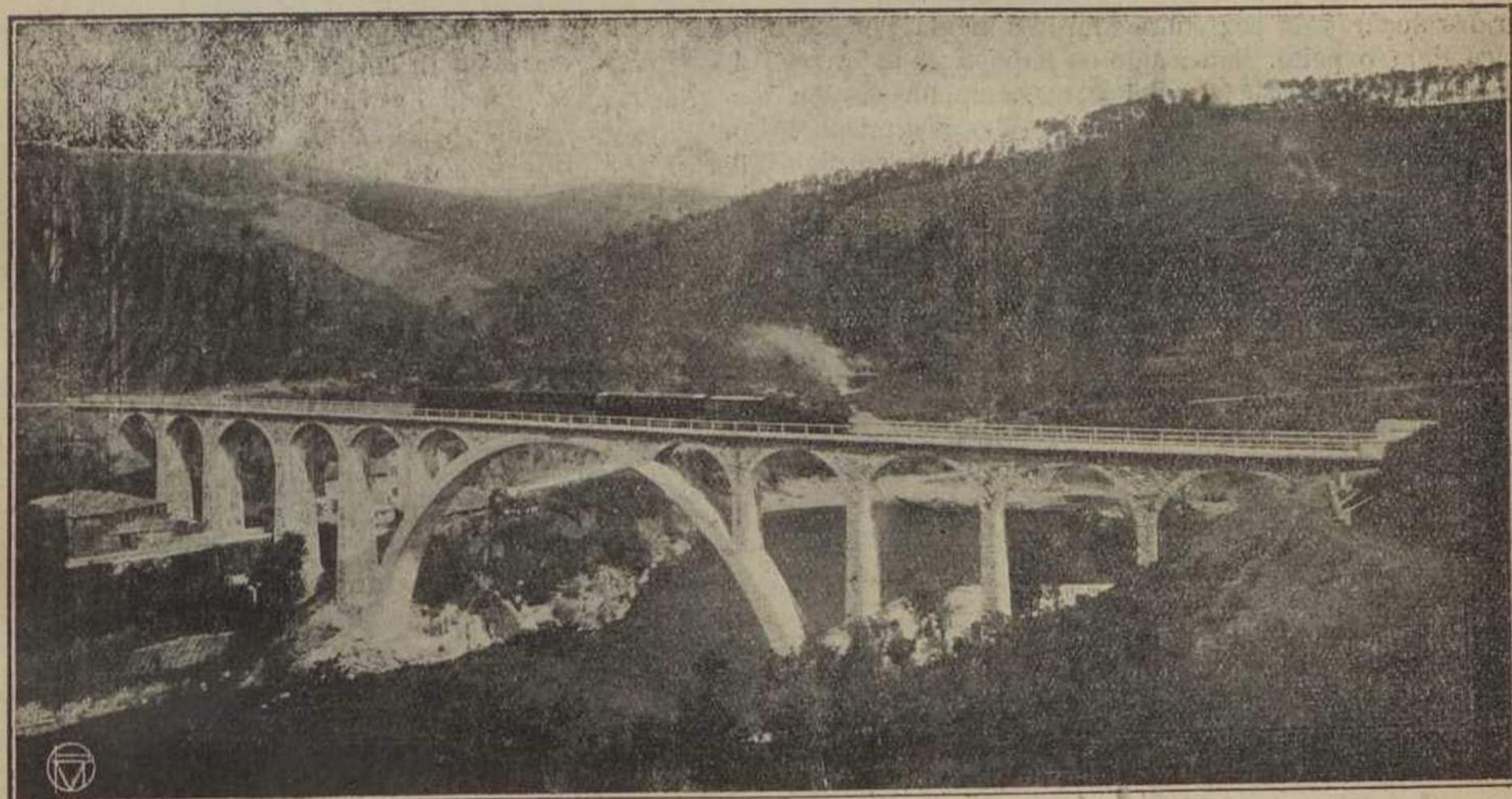
Companhia Portugueza. — Aviso ao publico: Paragem de 24 horas nas estações de transmissão. — Aviso ao publico: Agencia aduaneira em Marvão.



SUMMARIO

Balanço de 1914, por J. Fernando de Sousa.....
Os transports estrategicos por caminhos de ferro na actual guerra europeia, por Raul Esteves.....
Companhia Carris.....
Direcção Geral da Companhia Portugueza.....

Diário de Notícias.....	5
Truck para transporte de material de via reduzida sobre a via normal.....	5
Conselhos aos operários.....	6
Revestimento especial dos tunnels com blocos de cimento.....	6
Brindes recebidos.....	6
Viagens e transportes.....	7
Viagens caseiras — VII — (Illustrado) — A linha do Valle do Vouga — O seu inicio e as suas belezas — Costumes noruegueses — Um almoço bom e barato — Uma recordação triste — Chegada a Vizeu.....	8
Serviço internacional.....	10
O Hotel Francfort.....	11
Linhos portuguezas. — Sul e Sueste — Minho e Douro — Companhia Nacional — Valle do Vouga — Viação electrica em Gaia.....	11
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	11
Boletim commercial e financeiro.....	12
Cotações das bolsas portugueza e estrangeiras.....	13
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	13
Locomotiva electrica de manobras.....	14
Linhos estrangeiras — Hespanha — França — Chili.....	14
Arrematações	14
Horario dos comboios	15



Valle do Vouga. — Ponte do Poço de S. Tiago

Balanço de 1914

E' praxe corrente a organização de balanços annuaes por cujas cifras se afferem os resultados da actividade industrial ou commercial das empresas. Por analogia se dá esse nome ás considerações que teem por sim apreciar no fim de cada anno a vida economica das nações, encarada quer de um modo geral, quer restricta a um ramo especial. E sendo a viação acelerada factor primacial d'essa economia, é sempre util e interessante a analyse das suas manifestações de actividade em cada um d'esses periodos definidos por um conjunto de phenomenos astronomicos que por convenção se tornam verdadeiros marcos millarios da vida social.

Como ao bode expiatorio symbolicamente carregado

com os peccados do povo de Israel e atirado solememente para o deserto, assim tambem personifica a rhetorica cada anno, e no momento em que elle cae nos abyssos do passado, submettido a juizo, em que se enumeram os seus maleficios em confronto com o que de benefico possa allegar como attenuante.

Porque não havemos de respeitar a praxe e chamar a juizo o anno prestes a findar, intimando-o a prestar contas do que, em matéria de viação acelerada, tem no activo e no passivo?

Anno terrivel, o de 1914, que fica assinalado na Historia em pagina luctuosa escripta com caracteres de sangue. Assignala-o uma guerra sem precedentes pela enormidade das massas combatentes, pela sua generalização a boa parte do mundo, pelas carnificinas operadas, pelo poder dos meios de destruição e sobretudo pela resurreição de processos barbaros e cruéis que o direito das gentes

se usanava de havér banido das luctas entre nações civilizadas.

Será de tal forma pesada a lugubre herança legada a 1915, que este não logre liquidá-la, e que o ajuste de contas final, com a consequente remodelação da carta da Europa, não caiba dentro d'elle? Realizar-se-hão as prophecias pessimistas dos que vaticinam larga duração á guerra, com o seu terrível rasto de sangue e lagrimas?

Até onde irá a terrível perturbação da vida económica, sentida até pelas nações que se manteem alheias á lucta?

Nos povos em guerra os caminhos de ferro são quasi absorvidos pela actividade militar. A paralyzação da actividade industrial e commercial, a mobilização em massa de homens validos distraídos das suas occupações pacíficas, para pegarem em armas, e as exigencias de colossaes transportes militares, suspendem quasi por completo o exercicio da função normal das linhas ferreas. Mesmo onde a exploração commercial não se interrompa quasi por completo, o retrahimento do tráfego e o aggravaamento das despesas criam enormes dificuldades ao exercicio da industria dos transportes. E nos theatros da guerra quantas lamentaveis destruições de importantes obras de arte, de estações, de material, que exigirão para serem reparadas, consideraveis sacrifícios!

Não indagaremos o grau de perturbação soffrida pela viação acelerada nos paizes em lucta. Basta-nos ver o que se passa no nosso e na vizinha Hespanha, apesar da neutralidade d'esta e da *belligerancia cordial*, que inventaram para nosso uso peregrinos engenhos, habeis na conciliação das doçuras da paz com os furores māvorticos que lhes incendem o peito. Mau grado os *patrioticos* exforços de varios conferentes e escrevinhadores, empenhados em engrinaldar de louros o brasão de armas das instituições, a paz octavianna mantem-se para nosso uso em condições que fazem o pasmo das gentes, atestando a subtileza do nosso genio e a superioridade da nossa diplomacia.

Os boletins de receitas dos caminhos de ferro peninsulares accusam quebras enormes de receitas, que em fins de novembro attingiam quasi 13 milhões de pesetas nas duas principaes redes hespanholas e 359 contos nas linhas da Companhia Portugueza. A não ser a linha do Valle do Vouga, que completou em fevereiro um dos seus mais importantes troços, todas as linhas portuguezas teem diminuição importante de receitas, que nas do Estado excedem 100 contos, na da Beira-Alta 48, devendo aggravar-se ainda quando calculadas em relação ao anno inteiro.

Foi suprimido o *Sud-Express*, que ha tantos annos se creara e que o exforço tenaz de muitos tornara diario, tornando-o cada vez mais commodo e rapido. Quando se restabelecerá e em que condições? Os que se recordam com saudade das fagueiras esperanças do incremento do turismo, que em 1906 determinaram as diligencias coroadas d'exitó para tornar diario um comboio de luxo, não podem permanecer indiferentes a tão symptomatica perturbação do nosso sistema de comunicações internacionaes.

Voltará o *Sud-Express*, depois da paz, a percorrer diariamente o seu antigo itinerario, reduzido a 30 horas, como estava planeado o trajecto entre Lisboa e Paris, ou obrigado á inferioridade da situação que o subalternize á via Paris-Madrid?

Tres factores de perturbação trouxe a guerra á industria ferroviaria; não, creando-os de novo, mas aggravando singularmente a sua acção nociva: o aggravamento dos cambios, a elevação do preço do carvão, o encarecimento dos artefactos e matérias primas.

Constituidas em boa parte com capital estrangeiro, e tendo de importar muitos materiaes, o agio crescente do ouro torna afflictiva a situação das empresas. A escassez de transportes torna alarmante o problema do abastecimento do carvão, mórmemente das linhas que o recebem pela inhospita barra do Porto, cuja má reputação se ag-

grava de tal modo que mesmo com altíssimos fretes é difícil achar navio para lá mandar. Pois é tal a inconsciencia nacional, que por toda a parte se pretende obrigar as empresas a manterem os antigos horários e até a criarem novos comboios, quando elles estão assóberbadas pelas dificuldades e encargos de abastecimento do combustível.

Se a exploração se resente em larga escala da temerosa crise que o mundo atravessa, bem natural é que n'este momento se paralyzem todas as actividades no que respeita á construcção de novas linhas.

Entre nós, apenas o Estado continua construindo alguns troços anteriormente iniciados e cuja conclusão se impõe a despeito das dificuldades.

Acha-se quasi prompto o ultimo troço da linha do Minho, que atinge Monção.

Trabalha-se no planalto de Miranda entre Carviães e Bruçós na linha de via estreita que vae ser instrumento da transformação económica d'aquella região.

Fechou-se (ao que parece) a serie dos estudos da linha de circumvallação, mas infelizmente parece que influencias occultas continuam a empecer o inicio da sua construcção, exactamente quando a crise de trabalho encontra, nas obras a executar nos subúrbios do Porto, valioso palliativo, e quando dois lamentaveis naufragios e as interrupções de transito na barra do Douro vieram accentuar a importancia da ligação da linha do Minho com Leixões, mesmo antes de haver um porto e instalações para facil e commodo embarque e desembarque de mercadorias. Não surgirá algum emulo de Alexandre no exforço e decisão necessarias para cortar de vez o nó gordio?

Nas linhas do Minho e Douro apenas ha ainda que mencionar a quasi conclusão do edificio da estação do Porto. Não tardará o vestibulo já coberto, a receber a artística ornamentação de azulejos pintados pelo illustre artista Jorge Collaço, e a ser franqueado ao serviço publico.

Não deixarei sem menção o louvável exforço da Companhia do Caminho de ferro de Penafiel á Lixa, que abriu já toda a linha até aquella povoação, e tem quasi concluido o troço que vae a Entre-Rios, sendo sobremodo animadores os resultados da exploração, apesar dos encargos derivados da absurda imposição do carril de golla.

As linhas do Alto-Minho continuam sendo apenas uma aspiração, a despeito das porfiadas diligencias dos seus concessionarios.

Quem pôde pensar em obter capital avultado na presente conjectura? O que se deveria fazer seria a revisão criteriosa da formula de exploração e das condições da garantia. Não deve haver para esta o limite maximo de 600\$00 no desembolso do Estado, porquanto essa quantia em papel representa pouco mais de 400\$00 em ouro. Além d'isso, o coefficiente de exploração não pôde ser de modo algum 0,50, como se suppõe no contracto, celebrado ha 10 annos em condições diversas. Attribuir pois ao concessionario 0,50 da receita bruta no periodo em que a garantia tem de intervir, é tornar a exploração ruinosa e portanto incitar á paralyzação do tráfego, cujo incremento aggravará a situação da empresa.

Ao activo de 1914 temos que lançar a conclusão dos 79 quilómetros da linha do Vouga entre Sarnada e Vizeu, digna de elogioso registo pela rapidez e perfeição da construcção, e ainda pela tão necessaria licção, infelizmente desaproveitada por ora, do recurso á alvenaria em larga escala, para a construcção de pontes e viaductos, em vez das obras metallicas.

As 4 pontes sobre o Vouga e os 4 viaductos, todos de alvenaria apparelhada, são obras notaveis que devem representar o inicio da reacção contra o abusivo emprego do metal onde a pedra e o beton estão indicados.

Infelizmente, todas ou quasi todas as obras de arte das linhas em construcção: Valle do Sado, Portimão a Lagos, Evora a Reguengos, teem taboleiros metálicos... que a

todas as causas de inferioridade inherentes á natureza do material, juntam agora a consideravel elevação de preço por falta do mercado allemão a que se recorre para produclos metallurgicos.

Em 28 de outubro foi celebrado o contracto de concessão do tremvia electrico entre a Regoa e Lamego, que a Empresa Hydro-electrica do Varosa se propõe construir e explorar, aproveitando a grande quantidade de energia disponivel que tem na sua instalação.

É um melhoramento de alcance que supre o primeiro troço da linha da Regoa a Villa Franca. Conseguirá a empresa concessionaria levá-lo a effeito na presente conjuntura?

Do ramal de via larga de Payalvo a Thomar foi aprovado, em 19 de outubro, o respectivo projecto. Resta ver se a Camara Municipal obtém o capital necessário.

Abriu-se emfim no anno findo um primeiro troço da linha do Sado, entre Garvão e Alvalade; mas apesar da competencia e do zelo do distinto engenheiro que preside á construcção, tem-se esta arrastado mais do que seria para desejar, aggravando-se as dificuldades creadas pelas pontes metallicas.

Só agora se trabalha na ponte de Alcacer, sendo pois de prever que não será em 1915 que se concluirá a linha.

Foram tomadas as providencias precisas para se efectuarem as obras necessarias, tanto em Villa Real como em Ayamonte, para o serviço fluvial entre as duas povoações. Se a guerra não determinar, por dificuldades financeiras, paralyzação dos trabalhos da linha de Ayamonte a Huelva, quando se construir a do Sado, poder-se-ha assegurar a continuidade das comunicações entre a rede do Sul e Sueste e a Andaluzia.

No prolongamento do ramal de Portimão trabalha-se activamente, mas a construcção das pontes ha-de demorar a sua conclusão.

O mesmo se pôde dizer da linha de Evora a Reguengos, da qual bem podiam ter sido banidas as obras metalicas, substituindo-as pela alvenaria ou pelo beton armado.

Tambem não se approximou muito do seu termo a construcção do troço do Barreiro a Cacilhas. Ultimou-se a desastrosa obra da ponte do Seixal, em que nas aras do caciquismo local se sacrificou o melhor de 70 contos destinados inutilmente ao rio para gloria dos austeros e eminentes estadistas hodierios. A construcção da estação *terminus* está dependente de uma recente variante, que pela sua importancia merece estudo especial.

A destrambelhada legislação de caminhos de ferro d'estes ultimos tempos, foi enriquecida em 1914 com mais alguns diplomas enfermando da mesma ausencia de plano e suscitados pelos repiques dos campanarios. Assim, foi votada a lei para a construcção do ramal da linha do Sul da estação de Loulé a S. Braz de Alportel, o que é erro grande, pois mais valia subsidiar um tremvia que ligasse entre si a estação, as duas povoações e a cidade de Faro.

Uma lei de 2 de junho auctorizou o levantamento do capital de 2.244 contos para a construcção da linha de Portalegre por conta do Estado. Difícil será porém dar-lhe cumprimento, por motivos obvios, de ordem financeira.

O mesmo podemos dizer da lei de 29 de junho, que auctorizou o levantamento de 348 contos para serem aplicados ao prolongamento da linha de Ponte de Sôr entre Mora e proximidades de Aviz.

Não se pôde prever quando e como findará a crise mundial, provocada pela guerra, nem as repercuções que ella terá na nossa vida social.

O triste legado do anno actual ha-de pesar por muito tempo sobre nós, antes que se possam emprehender novas construções.

Ao menos seria para desejar que esse intervallo forçado fosse aproveitado no estudo reflectido e criterioso de um plano de fomento, pelo desenvolvimento da viação ac-

elerada, e na revisão dos contractos vigentes de concessão.

Dez ministros do Fomento, em 4 annos, é demasiada rapidez de successão, que promete continuar, não sendo lícito esperar sequencia de vistas e estudo detido dos problemas da economia nacional.

Sigamos, pois n'esta vida despreocupada, justificando a reputação de alegria perenne que lá por fôia nos attribue o estribilho.

E' melhor assim, para não levarmos a vida a chorar.

J. Fernando de Souza.

Facas

Os transportes estrategicos por caminhos de ferro na actual guerra europeia

E' por tal forma axiomatica a importancia assumida pelos caminhos de ferro nas operações da guerra moderna, que se torna desnecessario encarecer aqui o seu enorme valor estrategico, considerado por alguns autores como igual, pelo menos, ao da fortificação.

Pode dizer-se que a poderosa cooperação dos caminhos de ferro nas operações militares, começa com o primeiro aviso de mobilização, e só termina no ultimo transporte de desmobilização.

Por esta simples consideração pôde avaliar-se bem o valioso concurso que os caminhos de ferro dão, contadas as phases de uma guerra, e se attentarmos especialmente em que é pela via ferrea que se faz o principal abastecimento das forças em operações, prevê-se facilmente a vastidão e multiplicidade dos transportes militares exigidos por uma campanha.

Entre a diversidade d'estes transportes, ha, porém, uma classe de transportes a que especialmente vamos fazer referencia, pela notavel applicação que d'elles se está fazendo na guerra que actualmente se desenrola por quasi toda a Europa.

Denominam-se esses transportes: *transportes estrategicos*, e são os que tem por fim fazer passar rapidamente uma grande unidade de batalha, de um para outro ponto do theatro de operações.

Comprehende-se, sem duvida, a enorme utilidade do emprego dos caminhos de ferro nos transportes d'esta natureza, quando o theatro de operações abrange uma vasta area, ou ainda quando haja mais de um theatro de operações para o mesmo exercito, e ambos estes casos se acham realizados na actual guerra europeia. Bem se poderá dizer que, na realização dos transportes estrategicos, os caminhos de ferro actuam como um verdadeiro instrumento de guerra.

Não são, porém, de facil execução os transportes estrategicos. Exigem, como é facil de prever, uma avultada dotação de meios de embarque e desembarque, concentrados em poucas estações, uma grande quantidade de material movel, e provocam a maxima intensidade de movimento compativel com a productividade e o rendimento das linhas empregadas.

Para a preparação de um transporte estrategico ocorre ter em vista os seguintes elementos principaes:

a) Escolha das linhas a utilizar, e fixação do movimento e composição dos comboios, em harmonia com as condições tecnicas.

b) Escolha das estações de embarque e de desembarque, conciliando quanto possivel as exigencias militares com as condições tecnicas do serviço ferroviario.

c) Reunião e distribuição do material movel, regulando-se devidamente a affluencia das tropas ás estações de embarque.

- d) Circulação de regresso do material vazio.
- e) Serviço das locomotivas, e em especial das máquinas de socorro.

Os transportes estratégicos constituem, como se vê, um dos mais complexos problemas militares ferroviários, e a sua conveniente execução só pode assentar numa bem estudada preparação do tempo de paz. Assim, ainda n'este ponto se reconhece a absoluta necessidade que todos os países tem de considerarem os caminhos de ferro como um dos seus meios militares de defesa, e d'aquelles que mais completa preparação exigem para produzirem todos os resultados que podem dar.

Para se fazer a ideia aproximada do movimento e do material ferroviário exigido pelos grandes transportes estratégicos, bastará dizer que para transportar uma divisão de 15 a 20 mil homens são necessários 20 a 30 comboios, e para o transporte de um corpo de exercito a três divisões, ou sejam cerca de 45 mil homens, com todos os serviços auxiliares, exigem-se 80 a 100 comboios.

Os comboios militares tipos são os que podem transportar um batalhão de infantaria, ou um esquadrão de cavalaria, ou uma bateria de artilharia, e tem, em media, entre 40 e 50 viaturas de caminhos de ferro.

Como dissemos, a actual guerra europeia oferece-nos um exemplo da mais vasta aplicação dos transportes estratégicos por caminhos de ferro.

Embora não se possa ainda fazer uma detalhada exposição do emprego que tem tido aquelles transportes, é facil, no entanto, apreciar nas suas linhas geraes, as principaes operações d'essa natureza que tem sido efectuadas e os resultados obtidos.

Em primeiro logar, vimos, logo no começo da guerra, como os Alemães, invadindo a Belgica, utilizaram a bella rede ferroviaria d'este paiz, para fazerem rapidamente o desenvolvimento da ala direita dos seus exercitos, n'un movimento cujo verdadeiro objectivo era a fronteira do extremo nordeste da França.

Este habil movimento estava de ha muito previsto pelo estado-maior alemão, e com esse fim é admirável a preparação ferroviaria, que desde muito tempo se estava executando. Essa preparação abrangia a construção de varias linhas e ramaes de caminhos de ferro, estabelecidas no territorio alemão, sob as vistas d'aquelle estado maior, e tambem a ampliação dos caes de embarque mesmo em estações cujo movimento commercial era bem di-minuto.

Mas, álem de todos os trabalhos de preparação executados nas linhas do seu proprio paiz, o estado-maior alemão tinha estudado tão minuciosamente quanto possível, todos os recursos que podia oferecer a rede ferroviaria da Belgica, da qual, por qualquer forma, se previa a utilização.

O conveniente aproveitamento da rede ferroviaria belga, partindo da hypothese já assente da violação da neutralidade, era um elemento primordial para o desenvolvimento estratégico dos exercitos alemães da ala direita, e esse aproveitamento era considerado indispensável por alguns notaveis autores militares alemães, como por exemplo o general Von Bernhardi, que foi em tempo chefe do estado-maior de Berlim.

Vemos, portanto, que importante papel representaram os caminhos de ferro para esta primeira phase da guerra, assinalada como se sabe pelo rapido movimento de avanço dos exercitos germanicos em direcção ao extremo nordeste da França, para d'alli descerem sobre Paris, aproveitando a prevista demora na concentração das forças anglo-francesas.

Sem entrarmos em detalhes que, como dissemos, ainda não podem ser conhecidos, podemos apontar tambem como importantes transportes estratégicos, os que se

effectuaram n'uma phase posterior da guerra, quando os exercitos adversarios, se fixaram em linhas fortificadas, como ainda actualmente se encontram.

De facto, temos visto, que os adversarios, actualmente desfrontados n'uma extensissima linha de posições, que vae, pôde dizer-se, desde o mar até á fronteira suissa, tem procurado, ora um d'elles, ora o outro, ora n'uma região, ora n'outra, levar a cabo um movimento offensivo energico, que, rompendo a linha fortificada, permitta a um dos exercitos adquirir vantagem sobre o outro.

A grande concentração de forças exigida por estas tentativas, já assinaladas em varios pontos da extensa linha de posições, exigem, como se calcula, um conjunto de transportes estratégicos efectuados ao longo da frente de batalha, e em que os caminhos de ferro devem ter tido um papel preponderante.

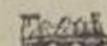
Em conclusão, e para terminarmos estas breves notas sobre um assumpto que mais tarde ha-de offerecer um vasto campo de estudo, podemos dizer que a mais grandiosa applicação dos transportes estratégicos, na actual guerra, tem sido, por certo, a que os Alemães realizam entre as suas duas fronteiras, atacadas de um lado pelos Anglo-franceses, e do outro pelos Russos.

De facto, pelas informações conhecidas, os Alemães, para fazerem face a um ou outro inimigo, segundo as circunstancias ocorrentes, tem efectuado transportes de forças consideraveis de uma fronteira para a outra, em prazos de tempo relativamente curtos.

E' para notar o grau de preparação militar que deve ter atingido o serviço dos caminhos de ferro n'aquelle paiz, se lembarmos as multiplas condições a que deve satisfazer a execução de um transporte estratégico, e se attendermos ao conjunto das forças transportadas, algumas centenas de milhares de homens por certo, e à enorme extensão do percurso.

Tambem a necessidade d'este movimento estratégico dos exercitos alemães entre as suas fronteiras extremas, estava prevista desde o tempo de paz, e a elle se refere em particular o auctor que já citámos. Para a sua realização contava o grande estado-maior, e cremos que com razão, com a notável preparação dos caminhos de ferro alemães, para satisfazerem ás necessidades da defesa do paiz.

Raul Esteves



Companhia Carris

Ainda a propósito do manifesto menosprezo em que a Companhia Carris tem o publico e a cidade, que tão avançados lucros lhe dá, temos aqui, ha mezes já, uma carta de uma pessoa, que se diz nosso assignante — e que, pelo menos, vê-se que é nosso assiduo leitor — carta de que já aqui accusámos a recepção, mas de que não nos temos apressado em ocupar-nos por não vir assignada, e o espaço nos faltar.

E todavia, o nosso sollicito correspondente refere-se a um ponto interessante.

Omittindo phrases que pessoalmente e ao nosso jornal são dirigidas e que reconhecidamente agradecemos, discordando de que sejam merecidas, extractamos d'essa carta alguns periodos:

«Lembra-se de que em 1896 — já lá vão bons dezoito annos — publicou V. um artigo do falecido engenheiro Raul Mesnier, com as gravuras do ascensor do Carmo, em que se via a projectada torre, terminada por duas (ou quatro) elegantes agulhas sobre um terraço superior, e que seria um admirável ponto de vista para se gosar o panorama da cidade?»

«Dizia V. então, n'outro artigo, certamente seu, com o entusiasmo bom que sempre teve (noto que vae lendo

menos e talvez tenha razão; cansou; era de esperar!) pelos melhoramentos e embellezamentos da cidade, que as torres do ascensor Aurea-Carmo seriam uma joia engastada no conjunto plumbeo da cidade baixa pombalina. (1)

«Eram com effeito, leves, elegantes, aquellas torres, ornamentadas no estylo gothico, encimadas pelas suas flechas, com o bello terraço em que chegou a haver um telescopio e uma especie de beberete, que o publico pouco frequentou porque funcionou em noites de ventania insuportavel.

«A companhia do ascensor obteve da Camara que esta auctorizasse a abertura provisoria do serviço do ascensor, ficando obrigada a concluir, mais tarde, a torre.

«Nunca o fez, porque os seus lucros não eram muitos.

«Por fim, veiu a Companhia dos Electricos e tomou o ascensor de arrendamento, e a primeira coisa que fez foi fechar o accesso á plataforma superior.

«Era uma vez o ponto de vista!

«Do arrendamento passou á posse effectiva, no segundo semestre de 1912, e até, por signal, valendo-se d'uma peregrina interpretação do contracto que fizera com a empresa do ascensor, para não pagar a renda d'esse anno.

«A Companhia dos Electricos é, pois, hoje, a proprietaria do ascensor; e, perante a Camara, cessionaria da Companhia do Ascensor do Carmo; e tendo-se esta comprometido para com a Camara a completar a torre, pergunta-se:

«Não está a Camara perfeitamente no seu direito de obrigar a concluir a obra, que, no estado em que está, perdeu toda a belleza?»

Tem toda a razão o nosso correspondente.

Disse-o alguém, não nos recorda quem, mas tem sido mil vezes repetido na imprensa, que entre nós «não ha coisa mais definitiva do que o provisorio».

Aberto o serviço provisoriamente em 11 de julho de 1902, ha mais de doze annos que assim se conserva, e ninguem mais tem pensado em o converter em definitivo.

Pois pensá-lo-ha a Camara Municipal, que, pelo que vemos e sabemos, toma a peito defender os interesses dos municipes e tratar da esthetica da cidade, obrigando a companhia proprietaria, hoje, do ascensor, a concluir as torres e até a dar livre accesso ao publico á segunda plataforma, fim a que foi destinada no contracto de concessão, que tem que cumprir-se.

Mais seria exigivel, se da parte da Companhia houvesse um pouco de consideração para com o publico: — que o espaço desde a ponte até, pelo menos, o sitio onde, no pateo, estacionam os carros electricos, fosse coberto por uma simples marquise, para evitar a inundação que as chuvas aíl produzem e sobre a qual hoje se passa n'umas ridiculas taboas, mais proprias para descarga de qualquer barco caciheiro do que para passagem de pessoas que se servem do ascensor para virem aos theatros, ou emfim, para transitarem entre pontos principaes da cidade.

Mas isso seria esperavel de outra entidade, não da Companhia Carris, que só trata inteira e absolutamente dos seus interesses.

*

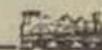
Depois d'esta noticia escripta, recebemos uma outra pergunta de um nosso antigo assignante, em que nos diz:

«—Como é que, se a Companhia dos Caminhos de ferro quizer alterar o seu horario entre o Caes do Sodré e Algés, tem que o submeter á approvação do Governo, e a Companhia Carris de Ferro, por uma simples determinação da direcção pôde suprimir uma ou mais carreiras, alterar-lhes o itinerario e os preços?»

E simples.

(1) Agradecemos muito; mas, conquantos tenhamos vaga ideia de alguma coisa n'este sentido termos escripto, não conseguimos encontrar esse artigo na nossa colecção.

Porque a Companhia Carris, por uma cerebrina hermeneutica que applica ao seu contracto com a Camara, entende que pôde fazer tudo que quizer, em completa liberdade, e os tribunaes, aos quaes a Camara recorreu, ainda não se pronunciaram, como já o deviam ter feito, a este respeito.



Truck para transporte de material de via reduzida sobre a via normal

Grandes são as dificuldades com que é vulgar tropeçar-se na pratica, para o transporte do material de via reduzida nos carris de via normal, tendo sido inventados, para evitá-las, varios systemas de *trucks*, sendo um dos ultimamente experimentados e mais aperfeiçoados, o que a Companhia Brown & Boveri mandou construir para o serviço das suas officinas de Münschenstein (Basileia).

Este *truck* consta de duas vigas reunidas na parte superior por meio de traves em U, que supportam os carris de via reduzida, cujs afastamento pôde variar de 600 a 1.100 millimetros.

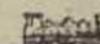
A ponte assim formada descansa em ambos os extremos sobre bogias de tres eixos, que circulam pela via normal, podendo estas bogias desmontar-se muito facilmente, para cujo sim o seu travado com as vigas se faz por meio de uma travessa de aço, em cujos extremos se engancham as mesmas vigas, com munhões.

Para se fazer uso do apparelho, desmonta-se uma das bogias, e levanta-se levemente o *truck* d'esse lado, manobra muito simples e facil graças a uma bomba de glycerina. Arranca-se a bogia, que sae só, assentando-se depois o extremo do *truck* na via e chamando a ella o material de via reduzida, bastando em seguida voltar a montar a bogia para o *truck* ficar prompto a circular.

Estas manobras são relativamente muito rapidas, exigindo a carga de uma locomotiva um quarto de hora aproximadamente.

O peso d'este *truck* é de 35 toneladas, estando preparado para resistir a uma carga util de 60 toneladas, podendo receber material de 9,5 metros de comprimento, e sendo as suas dimensões as seguintes:

	Metros
Comprimento entre os extremos.....	19,40
Comprimento de eixo a eixo das bogias...	14,20
Largura maxima.....	2,64



Direcção Geral da Companhia Portugueza

Tendo pedido a demissão do cargo de Director Geral o Sr. Louis Forquenot, foi, pelo Conselho de Administração, nomeado para o referido logar o engenheiro Sub-Director da Companhia, o Sr. João de Fontes Ferreira de Mesquita.



DIARIO DE NOTICIAS

Completo 50 annos de vida, no dia 29 de dezembro, este nosso querido collega, havendo por esse motivo, varias manifestações de regosijo, uma, íntima, nas salas da Redacção, ao seu digno, intelligente e bondoso Director, o Sr. Doutor Alfredo da Cunha, outra, na alameda de S. Pedro d'Alcantara, ao busto do saudoso fundador Eduardo Coelho, no qual foi collocado um medalhão do outro fundador, Thomaz Quintinho Antunes.

A esta festa se associou a nossa *Gazeta*, não só no cumprimento, gostoso, de um dever de camaradagem para com tão illustre collega, como pela velha amizade que ligou o director d'esta *Gazeta* ao purissimo caracter que foi Eduardo Coelho e se continua na pessoa do actual director do jornal e pessoal da redacção.

Aqui lhes registamos as nossas felicitacões.

Conselhos aos operários

A «Clinica do trabalho», de Milão, dá aos seus clientes estas instruções:

1—Nem todos os individuos possuem a mesma resistencia, a mesma capacidade para determinado trabalho. Antes de se escolher um officio, convém consultar-se um medico, ao qual se deverá recorrer mesmo depois do officio escolhido, afim de se investigar se o organismo lhe resiste sem perigo.

Isto é absolutamente indispensavel, quando o officio escolhido seja perigoso ou antihygienico:

2—O operario adoece com o trabalho, sempre que este seja antiphysiologico ou antihygienico; quando, embora physiologico, seja executado n'um ambiente insalubre; e quando exija, quer ao homem quer á mulher, dispendio de forças acima da capacidade ou da resistencia do individuo.

3—O trabalho antihygienico e antiphysiologico, ainda quando não provoquem especifcas doenças profissionaes, imprimem ás enfermidades vulgares uma physionomia especial, em virtude da qual ellas se afastam dos diagnósticos normaes.

Será util que o operario, ainda que não sollicitado, forneça ao medico todos os mais insignificantes pormenores do officio, porque lhe facilita assim o diagnostico da enfermidade presente e lhe suggerre oportunos conselhos para o futuro.

Todos os operarios teem que saber os riscos que se lhes podem deparar no officio que abraçaram. Quando os ignorem a todos, ao menos que procurem informar-se dos principaes.

4—Respeitem os pais, e façam respeitar as normas estabelecidas pelas leis que regulam a admissão de menores ao trabalho. Dolorosos incidentes quasi todos os dias provocam ruinas physicas nas creanças, a quem a ancia do ganho torna para sempre incapazes de um trabalho proficuo.

5—De manhã, e antes de qualquer refeição, deve o operario lavar cuidadosamente a cara e as mãos, com agua e sabonete. Diligenceie tomar pelo menos um banho por semana. A pelle limpa é uma optima protecção das funções mais importantes do corpo.

O operario deve ter as unhas curtas e quanto possivel curtos os cabellos e a barba.

Nas industrias em que se desenvolvam poeiras, especialmente se tosse, deve ter tambem muito cuidado com a boca e com os dentes.

6—É conveniente que o operario tenha pela manhã cedo uma refeição liquida (caldo, leite, açorda ou sopa).

O abuso da aguardente, do vinho, do tabaco, especialmente em j-jum, diminue a resistencia do operario ao trabalho e ás doenças.

7—Todo o capital do operario está nos braços. Póle elle conservá lo intacto per muitos annos, por um sistema de trabalho hygienico e bem organizado, com uma alimentação sã e apropriada, capaz de manter a integridade organica e de cobrir e de restaurar as perdas do organismo em consequencia do trabalho.

Todos os excessos na bebida, no fumo, na comida, etc. se resolvem em verdadeiros e fortes deperecimentos do capital organico.

8—O operario que haja soffrido de qualquer enfermidade infecciosa, não deve retomar imediatamente o trabalho logo que saia do hospital. Os officios que exijam grandes esforços musculares, ou que se executem em ambientes onde se desenvolvam poeiras, podem prejudicar os órgãos que mais tenham sido afectados no processo morbido vencido (coração, pulmões, arterias, etc.).

9—Todos os que respiram de bocca aberta, ou que sintam as narinas obturadas ou quasi, estão predestinados

para as doenças das vias respiratorias (bronchites, pulmonites, tuberculoses).

É lhes portanto indispensavel a consulta a um medico da especialidade.

10—Os operarios que sejam forçados a permanecer por muito tempo em posição obrigada, podem obviar ao desenvolvimento de alterações nos membros coactos, dedicando-se a movimentos livres, fóra das horas de trabalho.

11—Quem tenha soffrido colicas ou outras manifestações de origem saturnina (envenenamento pelo chumbo), pôde, por meio de muitas cautelas, evitar as recaídas. Não sendo essas cautelas sufficientes, tem de abandonar de vez o contacto com o chumbo e seus compostos.

12—Um operario que soffra em consequencia do seu officio, aproveita para si, para os companheiros e para a propria industria, desde que se apresente á consulta de um medico competente.

O operario intelligent que veja qualquer companheiro de trabalho perder a pouco e pouco a saúde, incita-o a apresentar-se ao medico: resistindo elle, insiste ou acompanha-o. Quem trabalhe n'um estabelecimento industrial e se sente progressivamente mal disposto, atraíçoá-se a si e aos companheiros de trabalho.

O operario que tenha sido tratado na «Clinica do trabalho», colhendo informações sobre as causas das enfermidades profissionaes, torna-se um defensor da hygiene profissional, com vantagem proxima para si, e remota para os companheiros.

Revestimento especial dos tunneis com blocos de cimento

No tunnel Mount-Royal da Companhia Canadian Northern Railway, do comprimento de 5,6 kilometros, foi adoptado pela primeira vez, pela Companhia O'Rourke de Nova-York, o revestimento em blocos de cimento em forma de arcos de circulo, que se reunem sem armadura-mestra, com intercalação de cunhas de madeira para acompanhamento do arco.

Apenas terminado um annulo, este pôde ser transportado á vontade ao ponto que se queira, e pôde-se começar o annulo imediato, utilizando-se as saliencias que impedem a queda das partes isoladas do annulo em construção.

Terminado um annulo, encastoam-se as cunhas e tiram-se as saliencias de supporte.

As fendas enchem-se em seguida com estuque de cimento.

Os annulos de cimento abrangem arcos de 4^m,7 de corda e tem 0^m,60 de espessura.

Cada bloco pesa 1.790 kilogrammas.

BRINDES RECEBIDOS

Do «Diario de Noticias» recebemos o brinde comemorativo das festas do Natal, brilhante como todos os annos, recheado de boas gravuras e de texto escolhido, sobresenhindo uma bella poesia de Junqueiro. Agradecemos.

*
De Harker, Sumner & C.º, um bello calendario de parede, de muita utilidade e bello aspecto, e que muito agradecemos aos nossos amigos.

*
Dos nossos amigos Francisco Riviére & Filhos, de Barcelona, uma linda agenda para 1915, magnificamente cartonada.

Mil prosperidades desejamos aos nossos velhos amigos e antigos annunciantes d'esta *Gazeta*, estrenuos trabalhadores, cujas fabricas dão honra á primeira cidade industrial do paiz nosso vizinho.

VIAJENS E TRANSPORTES

As novas tarifas da Companhia Nacional

A Companhia Nacional de Caminhos de ferro, que tem em exploração as linhas de Tua a Mirandella e de Mirandella a Bragança, e o ramal de Santa Comba a Vizeu, acaba de fazer uma profunda reforma do seu regimen tarifario, o qual entra hoje em vigor.

Ha muito que se impunha essa reforma, e assim o comprehendeu a Companhia, fazendo-a sob um plano analogo ao do regimen que a Companhia Portugueza pôz em vigor em 1912.

Poucas são as antigas tarifas que não foram substituidas, e, embora não entrando n'uma analyse detalhada de todas, iremos em breves notas, porque para mais nos não chega o tempo, dada a circunstancia de não terem chegado ás nossas mãos com a antecedencia que seria para desejar, referir-nos a todas elas.

Comecemos, pois, pela *Tarifa Geral*.

Pelo simples relancear d'olhos que sobre ella lançamos, concluimos que a Companhia procurou quanto possível igualá-la ás suas congêneres das linhas do Estado e da Companhia Portugueza, contribuindo assim bastante para a futura unificação das tarifas geraes das diferentes empresas, regimen por nós tantas vezes preconizado e que, sem duvida, se ha-de vir a alcançar.

Assim vemos que não tendo soffrido alteração os preços do transporte de passageiros que continuam a ser de 5019 em 1.^a classe, 5016 em 2.^a e 5011 em 3.^a, por passageiro e kilometro, continuando portanto um pouco mais reduzidos que nas linhas do Estado, foram baixados aos mesmos preços que n'aquellas linhas e nas da Companhia Portugueza os preços de bagagens, recovagens, cães, dinheiro, valores e objectos d'arte, dinheiro em cobre e bronze-nickel, comboios especiaes, transportes fúnebres, animaes, vehiculos, e material circulante, divergindo porém, nos minimos de carregamento dos animaes e nos limites de peso dos vehiculos circulando sobre suas rodas, devido á diferença de vias.

Assim é que os minimos de vagão completo para os animaes, que na Companhia Portugueza e no Estado, são de: 6 cavalos, potros ou muares; 8 bois, vaccas, muares pequenos etc.; 16 vitellos; 20 porcos; 40 carneiros e ovelhas, chibos ou cabras e de 80 cordeiros, cabritos ou leitões, na Companhia Nacional são respectivamente de 5,5, 10, 15, 30 e 60.

No peso do material circulante, aos maximos de 30, mais de 30, 10 e mais de 10 toneladas estabelecidas nas outras linhas para locomotivas, tenders e carruagens, respectivamente, correspondem na Companhia Nacional os maximos de 18, mais de 18, 8, mais de 8, e 6 e mais de 6 toneladas.

Quanto ás mais disposições concernentes á grande velocidade, pôde-se dizer que é igual ás que lhe serviram de modelo.

Os bilhetes de gare e os telegrammas sahiram da Tarifa Geral para serem objecto de tarifas especiaes de que adéante fallaremos.

No que respeita á pequena velocidade é que a reforma foi mais radical, ficando em quasi tudo igual ás do Estado e da Companhia Portugueza, excepto no que respeita aos minimos de peso para massas indivisiveis de grande peso e para as de dimensões superiores ás do material.

As modificações na pequena velocidade, pôde-se dizer que, d'uma forma geral representam um abaixamento de preços, porque embora os preços das 1.^a, 2.^a e 3.^a classes fossem elevados de 3,5% para equiparação ás das outras redes, passando de 5030,5, 5027 e 5019 a 50313, 502739,

502277, foi extinta a classe especial que abrangia algumas mercadorias que passaram a desfrutar da 1.^a classe, e foi creada a 4.^a classe, 501957, em que segundo a classificação geral são classificadas muitas das mercadorias que eram taxadas pela 3.^a classe.

E, sobre a Tarifa Geral, pouco mais vale a pena fallar, desde que, como já dissemos é em quasi tudo igual ás do Estado e da Companhia Portugueza.

Passaremos, por isso, a fallar das especiaes.

Na grande velocidade fica vigorando um jogo de tarifas numeradas de 1 a 13 no serviço interno, como segue:

N.º 1 — Bilhetes de gare. — Materia que estava na Tarifa Geral — Cap. XI — e que passa a ser regulada por esta com os preços seguintes:

<i>Bilhetes para uma entrada em qualquer estação</i>	505
--	-----

Bilhetes mensaes:

Para entrar na gare de Vizeu	580
» » nas gares de Tondela, Mirandella, Macedo e Bragança	560
Para entrar nas outras estações da Companhia	550

As disposições d'esta tarifa são analogas ás das de outras linhas e em pouco alteram o que já vigorava na Companhia Nacional.

N.º 2 — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos. — Estabelece preços, no § 1.^º, entre varias estações das linhas de Tua a Bragança para a estação de Mirandella e volta, sem reciprocidade; entre as do ramal de Vizeu para a de Tondella e para a de Vizeu e volta, em ambos os casos sem reciprocidade. No § 2.^º tem preços para bilhetes de ida e volta das estações de Bragança, Macedo, Mirandella e Tua, para as de Buheda e S. Lourenço, ou vice-versa.

E' uma tarifa que se pôde comparar ás 7 do Sul e Sueste e da Companhia Portugueza, e 16 do Minho e Douro, com cujas disposições as d'esta tem analogia.

N.º 3 — Bilhetes de assignatura. — E' uma tarifa analoga á 14 da Companhia Portugueza. Estabelece preços d'assignatura para tres meses, seis meses e um anno, como do quadro seguinte:

Kilometros	PREÇO DE UM BILHETE A									
	3 meses			6 meses			1 anno			
	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	
Até 10	15	11	7	50	23	17	550	345	25	17
De 11 a 15	21	15	10	55	31	23	58	47	34	23
De 16 a 20	25	18	12	60	37	27	65	55	40	27
De 21 a 25	28	20	14	65	42	31	73	63	46	31
De 26 a 30	31	22	15	65	46	33	75	69	50	34
De 31 a 40	35	26	17	80	53	38	850	79	57	50
De 41 a 50	40	29	20	95	59	43	950	88	64	41
De 51 a 60	43	32	21	80	65	47	1050	97	70	48
De 61 a 70	46	34	23	90	70	51	1150	104	75	52
De 71 a 80	49	36	24	95	73	53	1250	119	85	54
De 81 a 90	51	37	26	95	77	56	1350	128	83	57
De 91 a 100	53	39	27	100	80	58	1450	130	87	60
De 101 a 120	60	44	30	105	90	65	1550	145	98	67
De 121 a 140	66	49	33	100	100	72	1650	150	104	75

As suas condições são quasi identicas ás similares d'outras redes.

E' tambem uma tarifa que vem suprir uma lacuna importante.

N.º 4 — Viagens de recreio em grupos pelos comboios ordinarios ou em comboios especiaes. — Novidade tambem na Companhia Nacional.

Quasi identica á n.º 16 da Companhia Portugueza é uma tarifa como todas as suas congeneres, destinada a incitar ao desenvolvimento do turismo no Paiz. No art. 1.º para grupos pelos comboios ordinarios estabelece a redução de 50 % sobre os preços da geral, com os mínimos para formação dos grupos de 40 passageiros em 1.ª, 60 em 2.ª e 80 em 3.ª, e o mínimo de 40 kilometros de percurso.

No art. 2.º, para comboios especiaes de ida e volta, preços de \$009 em 1.ª, \$006 em 2.ª e \$004 em 3.ª por passageiro e kilometro. Mínimo de \$32 em 1.ª, \$24 em 2.ª e \$18 em 3.ª por cada passageiro, ida e volta; o de 1550 por comboio e kilometro de percurso—ida e volta—e de 50\$00 de cobrança do comboio.

N.º 5—Transporte de artistas de Theatro e de Circo em grupo, suas bagagens, material de scena, animaes amestrados e montadas de cavalleiros tauromachicos. — Decalcada sobre a tarifa 25 da Companhia Portugueza estabelece no § 1.º os preços de \$015 em 1.ª, \$012 em 2.ª, e \$008 em 3.ª classe, por passageiro e kilometro. Mínimo para formação de grupos de 6 passageiros ou pagando como tal, e o de percurso de 30 kilometros.

Para as bagagens, material de scenario, etc., redução de 50 % dos preços da geral.

As condições d'esta tarifa são identicas ás das suas congeneres d'outras linhas.

N.º 6—Grupos de colegiaes e seus professores. — Similar da tarifa 2 da Companhia Portugueza.

Contem preços de ida e volta em 2.ª e 3.ª classe que constam d'umas tabellas insertas na tarifa e que representam uma redução de 75 % sobre a geral.

E' tambem uma innovação importante.

N.º 7—Compartimentos alugados, logares de luxo e salões. — Substitue a antiga tarifa n.º 6 que por esta é anulada.

N.º 8—Telegrammas. — A materia que continha o Cap. XIII da geral passou para esta tarifa, modificada no sentido de maior beneficio para o publico.

São os seguintes os seus preços:

Até 20 palavras.....	\$28
Por cada fracção de 10 palavras a mais.....	\$10

N.º 9—Volumes de peso até 10 kilos. — Corresponde á tarifa 8 da Companhia Portugueza. Preço unico por volume, de uma para qualquer outra estação—\$12, comprehendendo a manutenção, guia, registo e sello.

N.º 10—Generos frescos, comestiveis, etc. — Similar da n.º 1 da Companhia Portugueza e do Sul e Sueste, substitue a antiga tarifa 7 que foi anulada. E' dividida em dois §§, o 1.º applicavel a agua salgada ou mineral; plantas vivas; aves em cestos atados ou em gaiolas; bebidas gaseosas ou refrigerantes; biscoitos; caca; carnes frescas; cerveja; coelhos, cabritos e leitões; doces; fructas secas; gelo; neves; manteiga; ovos; pão; queijo e outros lacticinios. Preços da tabela A, cuja base é de \$06 por tonelada e kilometro.

O § 2.º attende aos transportes de agua potavel, azeitonas, com ou sem agua; batatas; flores cortadas; fructas verdes; hortaliças; legumes verdes; leite; peixe fresco, salpicado, salgado ou secco; mariscos e escabeches; e tuberas. Preços da tabella B—Preços de \$045 por tonelada e kilometro.

N.º 11—Transporte de reembolsos.

Estabelece os preços seguintes:

De 1 a 50 km.—Por fracção indivisivel de 50\$....	\$02
51 a 100 km.—Por fracção indivisivel de 50\$..	\$03
mais de 101 km.—Por fracção indivisivel de 50\$	\$06
Minimo de percepção.....	\$05

As condições d'esta tarifa são identicas ás das suas similares das outras linhas.

N.º 12—Animaes ferozes. — E' a tarifa n.º 6 de pequena velocidade de que adeante nos occuparemos.

A tarifa n.º 13 que vigora desde 21 d'agosto para o transporte de generos frescos do ramal de Vizeu para Figueira, Guarda e diversas estações da Companhia Portugueza, e que é ligavel com a tarifa 2 da Beira Alta e a 24 da Companhia Portugueza, não foi alterada.

As n.ºs 5, 8 e 4 combinadas com a Companhia Portugueza passaram a ter a designação de P. n.º 1, P. n.º 2 e P. n.º 3, respectivamente, correspondendo á P. n.º 6, n.º 105 e P. 3 das edições da Companhia Portugueza.

As B. V. n.ºs 2 e 3 de bilhetes de ida evolta para Figueira e para Luso-Bussaco, foram mantidas.

No proximo numero occupar-nos hemos das tarifas de pequena velocidade, em que a remodelação foi mais radical do que na grande velocidade.

Na impossibilidade de distribuir a todos os nossos assignantes a collecção completa d'estas tarifas especiaes, prevenimos aquelles a quem uma ou outra interesse, d'que poderemos fornecer-lh'a quando a peçam a esta Redacção. Exceptuamos apenas o pessoal de caminhos de ferro, visto que nas suas estações recebem, pelas respectivas Direcções, todas estas tarifas.

Transporte de cortiça nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um Aviso ao Publico, de Direcção do Caminhos de ferro do Sul e Sueste é prorrogado até 28 de fevereiro de 1915 o prazo para a concessão de bonus de 50 % no transporte de cortiças, feito nas condições do aviso ao publico B. n.º 220 de 28 de agosto ultimo, com a seguinte restricção:

Ao transporte de cortiças em bruto e em prancha appiigar-se-hão tão sómente os preços da tabela 7 B da tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, considerando-se suprimidos, para este efeito, todos os outros preços especiaes e maximos cobraveis da referida tarifa.

Paragem de 24 horas nas estações de transmissão

Segundo um aviso da Companhia Portugueza foi tornada extensiva, desde o dia 22 do mez findo, ás estações de Espinho e de Avciro, segundo a via a seguir, a facultade de paragem de 24 horas, estabelecidas pelo aviso B2002 de 13 de setembro de 1911, para os passageiros que procedam de estações do Caminho de ferro do Valle do Vouga co n destino ás da Companhia Portugueza e reciprocamente.

Viagens caseiras

VII

A linha do Valle do Vouga. — O seu inicio e as suas bellezas.—Costumes noruegueses.—Um almoço bom e barato.—Uma recordação triste.—Chegada a Vizeu.

Excursão destinada a percorrer linhas de via reduzida, tinha esta que terminar pela parte não visitada ainda pelo auctor d'estas notas fugitivas, e não fallada n'ellas: — a da linha do Valle do Vouga álem de Albergaria.

E' o que se chama fechar com chave d'ouro, porque esta linha é, effectivamente, uma das mais bellas senão a mais bella do paiz.

Não a conhecemos ainda, por completo, posto que desde o principio do anno ella esteja aberta; era indispensavel ir visitá-la.

E não obstante, no seu inicio de estudos, algumas re-

cordações nos ligam ao que é hoje a extensa rede com 173 kilómetros em exploração.

Ja em 1898, tendo o auctor d'estas notas pedido ao governo a concessão d'uma linha ligando a cidade de Thomar á linha do Norte, na estação de Payalvo, — linha que ha 15 annos estaria feita, se não fôra a oposição que lhe fez a própria cidade, tão interessada n'essa construção, e que hoje se lamenta do seu erro — o falecido barão de Mattozinhos, que requerera uma outra de Ovar a Oliveira d'Azemeis, lhe proposera formar das duas empresas uma só, e n'esse sentido se trocarem impressões, até que a demora nas concessões e a crise financeira que sobreveiu, deixaram todos os projectos de parte.

Mais feliz foi a região duriense, porque, depois, o grande engenheiro Xavier Cordeiro, encarregava-se, a serio, dos estudos da de Oliveira d'Azemeis e transformava-a na linha do Vouga, fazendo-a nascer de Espinho, alongando-a até Vizeu, dando-lhe um ramal para Aveiro.

Longas foram as peripecias d'esta concessão, em que varios interesses se poseram em jogo, chegando até a

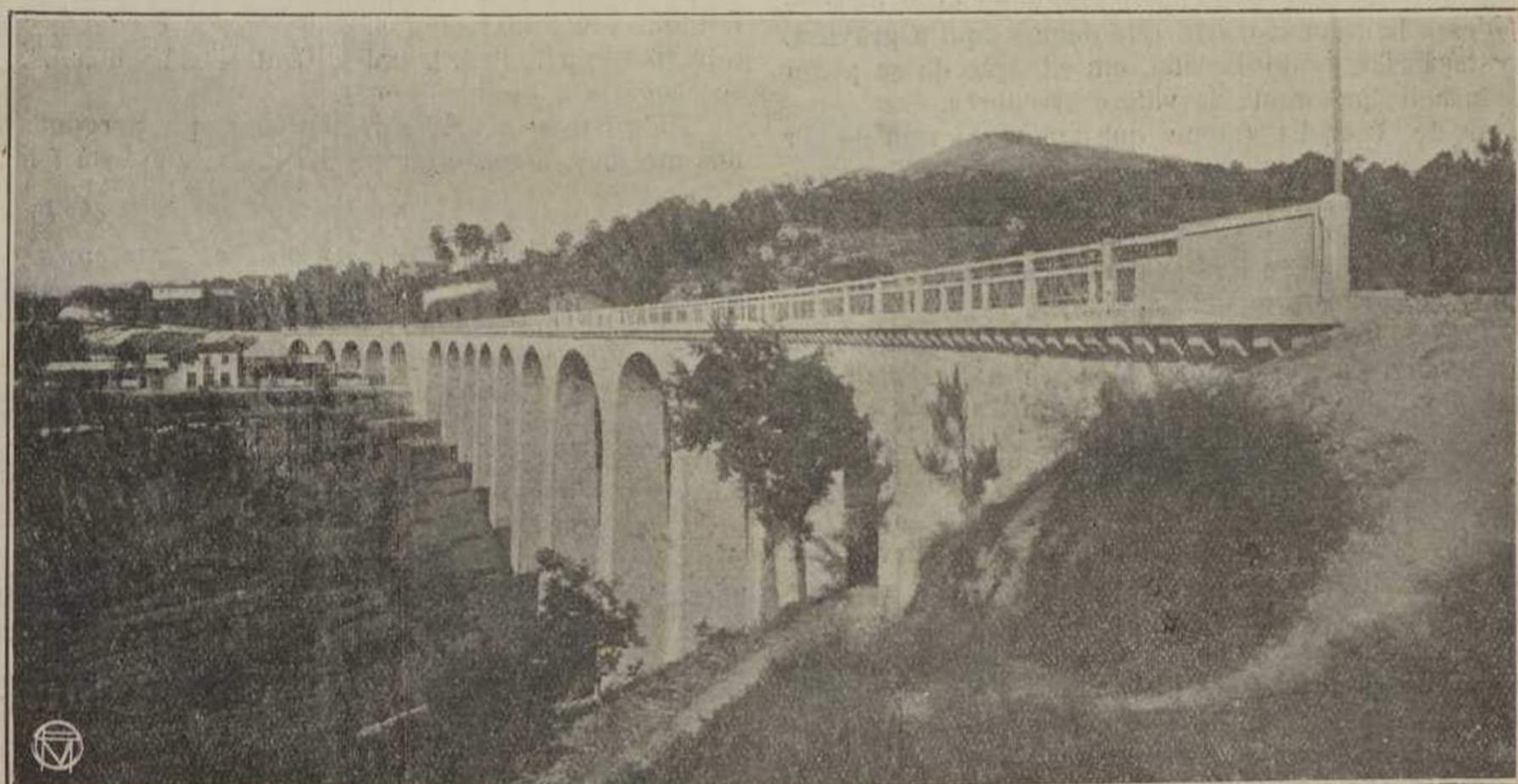
pessura, ladeado por arcos de 10,50 metros. As abobadas são de silhares de granito e argamassa de cimento.

D'ella damos a gravura na primeira pagina d'este numero.

Começa d'ahi a subida, quasi continua, em rampa de 25 m/m no contraforte superior á estrada n.º 41 e longe do Vouga que só raras vezes se avista no fundo do valle. O panorama que se extende á nossa esquerda, na margem direita do rio, é grandioso, desdebrando-se n'ele variados montes arborizados que formam uma floresta enorme, da qual se destacam, aqui e alli, pequenas povoações como Sever do Vouga, Villarinho, Couto d'Esteves etc.

Nos montes proximos do rio vemos os carreiros talhados na encosta, para por elles se deixar deslizar a madeira que se corta dos pinheiraes e é assim lançada ao rio que a leva ás serragens proximas da margem. E' o mesmo sistema que se usa na Noruega (em muito maior escala) e já aqui descrevemos (*).

Estamos na região de Lafões, uma das mais notaveis do paiz, não só pela belleza dos seus panoramas, como por



Viaducto de Vouzella

tratar-se d'isso no Parlamento — e por signal que em bem lamentaveis discussões! — sendo por fim a linha construída e posta em exploração por uma companhia franceza de que é director o distinto engenheiro Sr. Mercier, um devotado amigo do nosso paiz.

Fizeram, em tempo, a viagem (*) até Albergaria. Vejamos agora os 86 kilómetros que d'ahi conduzem a Vizeu e são a parte mais bella de toda a rede.

Com efeito, até Albergaria a linha apenas se agita no seu traçado em levíssimas curvas ao lado da estrada n.º 10, d'Aveiro ao Porto. Mas logo desde essa estação é forçada a descer em forte rampa, tendo para a amenizar que descrever um lacete, para o norte, a fim de alcançar a cota de 23 metros, em Sarnada.

Ahi se cruzam os comboios que vão dos tres extremos, e o nosso inflete a marcha, tomando a direcção NE e transponde o Caima n'uma ponte metallica de 40 metros de vão, approxima-se do Vouga, cuja margem direita percorre na extensão de 8,5 kilómetros, até que também o transpõe por meio d'um grande viaducto d'alvenaria apparelhada, no sitio do Poço de S. Tiago; obra grandiosa, a primeira, no seu genero, em Portugal, tendo o arco principal 55 metros de vão e 1,20 metros de es-

ser ahi que se encontram reunidos muitos dos velhos so lares do antiga nobreza portugueza.

Desde o Pinheiro de Lafões até além de S. Pedro do Sul e até Vizeu, notam-se as luxuosas vivendas, com as suas capellas e as suas vastas propriedades rusticadas, sobre o portal das quaes um velho brasão atesta a elevada situação social dos seus fundadores.

Depois de atingir em Oliveira de Frades...

Mas esquecia-nos uma nota importantissima, que só ao escrever o nome d'esta estação nos ocorreu — e é indispensável dar aqui:

Partindo-se de Espinho pouco depois das 8 da manhã, para chegar a Vizeu d'pois das 2 da tarde, e não havendo na linha bufete algum, nem restaurante no comboio, como é que os passageiros se alimentam? Levando farnel; é o que muitos fazem.

Mas para não ter esse incommodo, ha um meio excelente e facil: previne-se, em transito, o revisor, para que nos encommende o almoço para Oliveira de Frades, e chegando ahi, lá nos espera uma amavel mulherzinha com um vulgar cesto de duas abas, (não se pense que já por alli impere o *pannier* francez, constante de uma elegante caixa de papelão, contendo, muitas vezes, uns comestiveis

de duvidosa conservação) que se introduz na carruagem.

— Quanto é? perguntamos.

— Tres tostões, nos responde.

— Pegue lá quatro.

A pobre mulher ficou attonita; nunca recebera tanto dinheiro por um almoço.

Aberto o cesto, o almoço de tres tostões é uma belleza que vale o duplo. Gallinha bem assada, dois peixes do rio, fritos, dois ovos estrellados, ainda quentes, uma chavena com marmellada, um pedaço de queijo, fructas, pão fresco, vinho e até, oh admirável previsão! uma garrafa de agua puríssima.

Tudo isto, dando bem a impressão de asseio, constitue uma refeição que nos deixa encantado. Até dá vontade de ir viver para Oliveira de Frades.

Estamos ahi á altura de 425 metros e de lá descemos para Vouzella por um traçado tortuoso, por motivo da grande accidentação de terreno, havendo numerosos tunneis pequenos e 4 bonitos viaductos d'alvenaria, o maior dos quaes, sobre o rio Zelia, junto de Vouzella, é em curva e tem 17 arcos de 10,5 ou a extensão total 1785 metros.

E d'essa bella obra d'arte que damos aqui a gravura.

A estação fica junto da villa, em situação de se poder gosar um bello panorama da villa e arredores.

A'lem de Vouzella (nome que por certo vem de ser alli a confluencia do Vouga com o Zella) a linha faz repetidas inflexões até approximar-se do Banho ou Caldas de S. Pedro do Sul, estação que fica sobranceira á estância thermal, á qual a ligara um troço de estrada, em adeantada construcção quando a vimos.

As Caldas de S. Pedro foram já aqui tratadas; hoje vão-se desenvolvendo, preparando-se grandes melhoramentos e alargamento do estabelecimento balnear, havendo já um bonito hotel novo, em edifício proprio — o Avenida — com serviço de mesa muito bom e quartos asseadíssimos.

Para descer a este ponto, a linha descreve curvas nos dois sentidos, de forma que o mesmo panorama ora se vê d'um ora do outro lado.

Depois, continuando ainda a descer, alcança o Vouga que transpõe n'uma formosíssima ponte de alvenaria, com um arco abatido de 36 metros, de vão, e vae servir a estação de S. Pedro, que apenas, por emquanto, liga á villa por um antigo caminho pedregoso e mau.

A esta paragem nos liga recordação pessoal bem triste, a que não podemos deixar de referir-nos aqui.

Um amig de muitos annos, rapaz cheio de vida e coração pleno de bondade, que encontrámos em transito, quiz que alli ficassemos, para nos acompanhar na visita ás bellezas d'aquelle sitio, que são muitas e pelas quaes elle era entusista.

Acceptámos as suas amabilidades e as de sua família que nos encantou pela franca hospitalidade de velha fidalguia portugueza. Foi uma tarde agradabilissima a que alli passámos, mal imaginando que um mez, exacto, depois, teríamos que acompanhar o nosso pobre amigo á sua morada derradeira!

Por terceira e ultima vez, o Vouga é atravessado pela linha, n'um viaducto d'alvenaria, de 5 arcos de 18 metros e 2 de 10,50, total 111 metros, depois do qual inflectimos para o Sul, deixando o Vouga para seguir o Valle do Trosso; e, primeiro por um grande lacete, depois por numerosas curvas e contra-curvas, vamos subindo em fortes rampas, desde a cota de 166 metros a que estávamos em S. Pedro, até álem de Bodiosa, attingindo, álem de Mosellos a maior altitude da linha, 533 metros e da da Companhia Nacional.

Temos deixado, por fim, o valle do Trosso e descemos finalmente em direcção a Vizeu, estação commun d'esta linha e da da Companhia Nacional.

Serviço internacional

De alguns dos nossos estimados assignantes temos recebido cartas applaudindo a nossa ideia, exposta no ultimo numero, sobre a necessidade inadiável de ligar o comboio internacional n.º 3 da Beira Alta com o 51 da Companhia Portugueza, o que aliás não é mais que repetir o que ha tres annos vimos reclamando, desde a criação do excellente comboio rapido n.º 51 da Companhia Portugueza.

Tambem um funcionario superior de uma companhia interessada no assumpto, nos escreve achando justa a nossa campanha, e pedindo-nos para insistirmos no nosso jornal para a criação de tão excellente serviço, o que equivale a dizer que com os serviços restabelecidos, isto é, restabelecido o *Sud-Express*, ficariamos com tres comboios rapidos de Lisboa para Paris, sem duvida de grande alcance para o desenvolvimento do trafego marítimo de Lisboa.

O comboio que alvitramos tem n'uma excellente hora de partida de qualquer ponto do nosso paiz e permite chegar a S. Sebastião, a Biarritz, a Bayonna e a Bordeus a magnificas horas, podendo, em Bayonna, fazer-se o trasbordo para Pau, Lourdes, Cauterêts, Luchon etc., onde se chegaria a optimas horas.

Tudo isto se nos affigura tão facil, que perguntamos, a nós mesmos, a razão porque ha muito não está feito.

Um outro nosso assignante nos pergunta em que condições pôde fazer a viagem de Lisboa a Bordeus e a Paris.

Presentemente, o melhor comboio é o das 18-55, com magnificas carruagens de 1.ª e 2.ª classe, de Lisboa a Medina, onde se toma o rapido n.º 9 do Norte de Hespanha, reservando esta Companhia um compartimento de 1.ª e outro de 2.ª classe para os passageiros procedentes de Portugal.

A chegada a Bordeus é ás 5-31 e como o comboio não tem seguimento para Paris, os passageiros para álem de Bordeus pernoitam, n'este caso, em Hendaya, onde ha um razoavel hotel em frente da estação, partindo d'alli ás 6 e 6 da manhã e chegando a Paris ás 8 e 6 da noite.

Tambem (já o dissemos) se pôde ir, de Lisboa, no correio ás 21-35, chegando á Pampilhosa ás 4-18; ahí se descança, no *chalet*-restaurante, até ás 10-50, hora a que parte o comboio n.º 3 da Beira que tem carruagens modernas de 1.ª e 2.ª.

N'este caso tem trasbordo em Fuentes de Oñoro ás 5 da tarde e em Medina á 1-da noite, indo d'alli a Hendaya onde se chega pelo meio-dia e seguindo a Paris, chegando ás 6-45 da manhã seguinte.

O HOTEL FRANCFORTE

O proverbio que diz que «filho de peixe sabe nadar» mais uma vez se confirmou nos filhos da antiga proprietaria d'este hotel, um dos mais conhecidos e antigos de Lisboa.

Ao fallar de hotel Francfort da Rua de Santa Justa, ninguem esquece ainda — por signal que no tempo em que ainda a rua era travessa — aquella activa D. Joaquina, que alli immortalizou o seu nome, pela sua competência na direcção do hotel, pelos cuidados de que rodeava e com que encantava a sua clientela, com que attendia á tudo e a todos, sem que ninguem, d'ella ou da casa, tivesse a menor razão de queixa.

Era imensa na sua actividade, enorme na multiplicação da sua presença em toda a parte; entrava-se alli uns minutos, e via-se a D. Joaquina uma duzia de vezes na sala de jantar, verificando se o serviço corria bem; nos

quartos, vendo se estavam bem preparados; na cozinha, vigiando que a comida fosse bem feita e fartamente servida; nos corredores, a ver se estavam limpos. Fiscalizando, cuidando, ralhando; ralhando muito, como era permitido n'aquelle tempo em que um hotel em Portugal era muito portuguez e a sociedade que o frequentava assás mediana.

Hoje tudo alli está mudado, mesmo no que se refere ao serviço, que da antiga modestia se vae tornando luxuoso, devido isto ao esforço e *savoir faire* do filho da D. Joaquina, que tem sabido perpetuar as honrosas tradições de sua mãe.

Nas lojas do hotel, do lado da rua dos Sapateiros existia ha largos annos o Café Marrare. Era o café dos toureiros e dos elegantes d'outro tempo. Nos sabbados de espera de teuros era d'ali que partiam os trens e os cavaleiros que iam até Nova Cintra ou caminho das Marmotas esperar os bichos; e muitas vezes tresmalhá-los, que era uma brincadeira selvagem d'então.

Por vezes os animaes vinham até ás ruas da cidade, volteando, e até matando, alguns transeuntes, proeza que os autores e sens amigos celebravam no Marrare, em lautas ceias regadas abundantemente com Porto, porque o Champagne não se usava ainda vulgarmente.

Foi esta casa que o Sr. João Narciso da Silva, actual proprietario do hotel Francfort, tomou ha tempos e transformou por completo, para a adaptar a salão de jantar do hotel.

A velha armação de polimento escuro, todo esse ar sombrio do antigo Café, mudaram-se, sob a vara magica do bom gosto, n'um salão resplendente de luz que entra pelas doze rasgadas vidraças e jorra dos numerosos focos electricos que o guarnecem, reflectindo-se nos espelhos, nos crystaes e nos lucentes prateados da baixella, intensificando-se nas pinturas de branco e ouro das paredes e tecto.

Comporta o luxoso salão logar para 300 pessoas e tem junto uma copa ainda bastante vasta.

Todo o vestibulo do hotel foi tambem melhorado, alindado e modernizado, produzindo excellente impressão.

A inauguração realizou-se no dia 19, com uma festa, a que foi convidada a imprensa e á qual as nossas occupações não nos permittiram assistir, correspondendo ao amavel convite do Sr. Narciso da Silva. Fomos, porém, pela tarde, depois da festa terminada, felicitá-lo, e aqui lhe repetimos os nossos louvores pela sua iniciativa arrojada, que dota a capital com mais um estabelecimento digno d'ella.

Viação electrica em Gaia.—A Camara Municipal de Villa Nova de Gaia, representou ao Governo pedindo auctorização para proceder á construcção da viação electrica, para ligar a si os logares mais populares do concelho, e abrir concurso para levar a effeito a sua construcção.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino—Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.—Tendo-se procedido hoje, em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 311 obrigações prediaes ultramarinas de 6 por cento, emitidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 18 obrigações prediaes ultramarinas de 4 1/2 por cento, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos os seguintes numeros, a saber:

De 6 por cento										
282	1132	2221	3008	3479	4423	5289	6309	7519	8540	
283	1204	2272	3009	3503	4436	5311	6350	7564	8590	
287	1209	2273	3021	3510	4463	5340	6449	7567	8646	
293	1281	2274	3025	3563	4472	5358	6469	7633	8650	
315	1287	2281	3026	3619	4479	5417	6472	7643	8665	
357	1380	2289	3029	3637	4495	5432	6489	7655	8675	
385	1489	2299	3086	3639	4496	5444	6520	7703	8690	
394	1494	2313	3111	3659	4500	5455	6603	7722	8707	
418	1553	2413	3115	3674	4511	5469	6627	7736	8724	
433	1577	2463	3118	3682	4517	5517	6692	7767	8731	
453	1583	2473	3121	3702	4529	5601	6733	7812	8735	
501	1600	2494	3131	3728	4557	5622	6748	7891	8744	
558	1603	2501	3159	3780	4563	5612	6821	7897	8750	
572	1606	2518	3163	3792	4583	5633	6826	7920	8808	
582	1611	2587	3168	3835	4611	5679	6830	7931	8856	
612	1631	2597	3173	3891	4663	5740	6844	7948	8867	
653	1668	2651	3181	3985	4724	5745	6853	8025	8936	
676	1669	2684	3182	4004	4752	5776	6864	8039	8957	
692	1750	2694	3186	4009	4816	5802	6904	8066	8970	
695	1755	2741	3187	4014	4818	5814	7016	8127	9034	
772	1870	2769	3222	4015	4833	5819	7075	8.51	9046	
785	1871	2778	3239	4058	4854	5841	7148	8207	9054	
787	1953	2804	3250	4072	4886	5987	7213	8310	9079	
810	1955	2882	3301	4084	4893	5963	7283	8316		
823	1994	2893	3302	4123	4979	5968	7294	8392		
945	2016	2913	3328	4201	4998	6068	7373	8420		
950	2030	2920	3386	4213	5067	6091	7376	8441		
958	2099	2936	3418	4238	5102	6092	7389	8447		
981	2106	2953	3425	4244	5119	6097	7457	8480		
10.4	2110	2967	3426	4331	5159	6198	7472	8500		
1097	2132	2975	3442	4392	5289	6216	7477	8543		
1120	2163	3004	3457	4418	5243	6270	7499	8514		

De 4 1/2 por cento

1.616, 1.872, 2.4902, 2.628, 2.613, 4.628, 5.002, 5.103, 5.152, 6.277, 6.866, 8.534, 9.167, 9.370, 9.541, 9.572, 9.834, 10.817.

São portanto prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1915, se realiza na tesouraria do Banco, em todos os dias utéis, excluindo as quintas-feiras, destinadas a atraçados das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, na sua Succursa no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam «inso facto» de vencer juro a contar de 31 de dezembro de 1914. Equalmente serão pagos os juros e a amortização em Londres—Comptoir National d'Escompte, com a apresentação dos respectivos titulos.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22.º dos estatutos d'este Banco, ao sorteio de 320 obrigações prediaes Ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extraídos os seguintes numeros a saber:

121 a 130, 271 a 280, 1.721 a 1.730, 3.281 a 3.290, 3.551 a 3.560, 3.771 a 3.780, 3.831 a 3.840, 4.331 a 4.340, 5.611 a 5.620, 6.531 a 6.540, 7.561 a 7.570, 7.601 a 7.610, 7.791 a 7.800, 8.401 a 8.410, 8.701 a 8.710, 11.051 a 11.060, 12.091 a 12.100, 12.531 a 12.540, 13.041 a 13.050, 15.551 a 15.560, 16.261 a 16.270, 16.891 a 16.900,

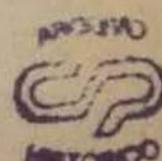


Sul e Sueste.—Vae ser montada na estação de Montemor-o-Novo, uma placa giratoria.

Minho e Douro.—Vae ser iluminada a acetylene a estação de Ermezinde.

Companhia Nacional.—Esta Companhia acaba de inaugurar a sua nova estação de Santa Comba—Companhia Nacional. O serviço de transmissão de passageiros e mercadorias continua porém a fazer-se na estação antiga.

Valle do Vouga.—Tambem as estações de Aveiro e Espinho, concedem aos passageiros de serviço combinado d'esta Companhia com as outras linhas, a paragem de 24 horas n'estas estações, quando portadores de bilhetes da tarifa geral.



20.111 a 20.120, 20.601 a 20.610, 20.671 a 20.680, 21.371 a 21.380, 22.701 a 22.710, 22.861 a 22.870, 23.821 a 23.830, 25.571 a 25.580, 27.201 a 27.210, 27.451 a 27.460.

São portanto, prevenidos os Srs. portadores d'estas obrigações de que a começar no dia 2 de janeiro de 1915 realiza-se na thesouraria do Banco, em todos os dias uteis, excluindo as quintas-feiras destinadas a atrasados, das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam «ipso facto» de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1914.

Lisboa, 23 de dezembro de 1914.—O Governador (a) João Diogo da Silva.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa — Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.—Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1915, conforme o disposto no título 4º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros: 702 — 2.293 — 2.593 — 2.611 — 6.007 — 6.364 de 450\$000 e 11.453 — 13.257 — 15.432 — 15.768 — 16.492 — 17.888 — 18.219 — 19.470 — 24.468 — 26.649 — 26.663 — 26.729 — 27.167 — 27.683 — 28.409 — 29.061 — 29.175 — 30.320 — 34.732 — 34.781 — 35.662 — 36.077 — 36.434 — 37.039 — 37.475 — 37.922 — 37.923 — 38.873 — 39.111 — 40.192 — 41.242 — 41.780 — 43.973 — 44.243 — 44.464 — 45.690 — 47.749 — 47.930 — 48.974 — 53.094 — 50.508 — 51.885 — 52.279 — 52.307 — 53.188 — 53.391 — 53.391 — 53.455 — 54.511 — 54.666 — 55.086 de 90\$000 reis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1915.

No Porto, na sede da Companhia à rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brasilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westendorp & C.º.

Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1914.—Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, O Presidente do Conselho de Administração, (assinado) Augusto Gama.

Companhia da Beira Alta.—Desde 31 do passado mez de dezembro, será pago o coupon n.º 20, relativo ao 2º semestre de 1914, das obrigações privilegiadas de 1º grau, á razão de francos 6,90, liquido de impostos em França:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergére.

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros.

No Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio de compra do cheque sobre Paris, que vigorar no dia da apresentação e com isenção do imposto de rendimento nos termos do artigo 5º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.—No sorteio de obrigações da serie «Mirandela-Bragança», a que se procedeu em 10 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 36.471 a 36.473 e 44.296 a 44.300.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie relativa ao segundo semestre de 1914, começará no dia 2 de janeiro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, das 11 ás 14 horas e continuará em todos os dias uteis até 18 do referido mez, e depois ás sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.—São prevenidos os Srs. obrigacionistas d'esta Companhia que, no sorteio a que se procedeu hoje, das obrigações a amortizar no corrente anno, sahiram os seguintes numeros: 252, 322, 705, 1.253, 2.012, 2.481, 2.464, 3.012, 3.235, 3.129, 4.264, 4.469 e 5.472.

O pagamento do capital nominal das referidas obrigações, bem como o juro das obrigações de 5% e 4 1/2%, do segundo semestre, efectuar-se-ha nos dias 31 do corrente e 2 de janeiro proximo e em todas as quartas-feiras seguintes das 11 ás 14 horas.

Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão.—Tendo procedido hoje ao sorteio de 26 obrigações d'esta Companhia, para serem amortizadas, sahiram os seguintes numeros: 97, 360, 441, 593, 779, 834, 1.251, 1.323, 1.334, 1.338, 1.369, 2.218, 2.367, 2.380, 2.472, 2.789, 2.824, 2.891, 3.412, 3.503, 3.931, 4.056, 4.113, 4.616, 5.339 e 5.529.

O pagamento do capital nominal das referidas obrigações, bem como os juros do segundo semestre do corrente anno, terá logar no dia 2 do corrente e quintas-feiras seguintes, das 12 ás 14 horas, n'esta cidade, na sede da Companhia, rua 5 de Outubro n.º 38, e em Lisboa, na casa bancaria dos Srs. Eonseca Santos & Vianna.

Companhia do Caminho de Ferro da Benguela.—Participa-se que os coupons das obrigações vencíveis em 1 de janeiro de 1915 são pagos nas seguintes localidades:

Em Lisboa:

Na sede da Companhia, largo do Barão de Quintella, 11, 2.º.—No Banco Nacional Ultramarino.

Na casa José Henriques Totta & C.º.

Em Londres:

Em Friars House-New Broad Street E. C.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Dezembro de 1914.

Se os annos tivessem, como antigamente os soberanos, o seu cognome, se já houve um appellido «o Anno terrível», ao que finda hoje chamará a História «o Anno maldito».

Será peior ainda—mesmo para a nossa infeliz patria—o que amanhã começa? Infelizmente bem o receamos; mas será esse a consequencia d'este. Se em 1914 semeámos ventos, natural é que em 1915 colhemos tempestades.

E, confessamo-lo, cheios de desanimo que n'este momento olhamos para um periodo de doze meses antes e, mal por mal, nós desejaramos retrogradá-lo voltando ao 31 de dezembro de 1913.

Ha um anno temia-se a apresentação do orçamento porque se temia que... elle agravaría as contribuições. Que ninharia, em comparação com a situação de hoje, em que temos a certeza de que o deficit do nosso Thesouro terá subido a uma somma pavorosa e a nossa situação financeira se desenhará com as mais negras cores!

Os encargos da nossa dívida, que proveem da dívida consolidada, da dívida amortizável interna e externa, da dívida fluctuante, da dívida corrente em rendas vitalícias e de outros empréstimos contrahidos pelo Estado com o Banco, com a Caixa Geral dos Depósitos e com a Companhia de Crédito Predial; do Emprestimo dos Tabacos de 4 1/2%—1891 e ainda a do Município de Lisboa, de 1886, sommam encargos que orçam anualmente por cerca de 22 mil contos.

Da dívida fluctuante, o seu estado pela ultima conta publicada, era o seguinte:

	30 de junho de 1910	31 de julho de 1914
No paiz:		
Bilhetes de Thesouro...	32.278.163\$916	35.898.608\$96
Banco de Portugal...	25.632.684\$168	24.168.504\$10
Caixa G. de Depósitos.	5.948.201\$823	11.376.994\$26
	63.859.049\$907	71.444.107\$32
Diversos.....	6.548.651\$610	16.289.435\$07
Total.....	70.407.704\$547	

No estrangeiro:

Londres £ 1.731.000...	7.879.500\$000	£ 192.000	864.000\$00
Paris frs. 30.300.000...	5.454.000\$000	—	—
	13.333.500\$00		864.000\$00
Contas correntes; saldo credor.....	1.682.256\$463	780.022\$00	
Total.....	11.631.243\$535	83.977\$74	
Total geral...	82.058.948\$082	87.817.520\$13	

Sendo as receitas de 75 mil contos, numeros redondos, verifica-se que a percentagem das nossas receitas absorvida pelos encargos da dívida publica, é de 43%.

Segundo um distinto tractadista affirma, quando a percentagem não excede 35%, a situação de um paiz não é má; mas quando vae álem d'isso, torna-se necessário haver toda a prudencia, para que se não seja levado a uma derrocada financeira; e, se isto constitue um perigo em tempo normal, nem se imagina a que desgraças nos leva no actual momento.

Os encargos da nossa dívida são tão elevados que a sua captação é de 3\$70 anualmente por habitante, ou seja uma absorção de 7% do rendimento nacional, que, segundo a opinião do Sr. Anselmo de Andrade, é de 227.000 contos.

Quando o orçamento for apresentado ás Camaras, faremos uma apreciação detalhada do assumpto, procurando elucidar quanto possível qual a situação financeira actual do nosso paiz em face das dificuldades em que o conflito europeu nos collocou, secundando os desastres produzidos pela nossa política interna e pela falta de uma administração sabia e de rigorosa economia, de que de ha muito nos queixamos.

Ha um anno a taxa dos cambios era, e é hoje:

Venda sobre:	1913	1914
Londres.....	44 7/16	36 7/8
Paris.....	639	780
Berlim.....	263	320
Madrid.....	1.5010	1.5300
Preço da libra.....	5\$390	6\$520

Bolsa—Todos os valores do Estado tiveram regular movimento durante a quinzena, cotando-se Inscrições, assentamento, a 39\$80 e coupon a 39\$60; Externo, 1.ª serie 3% manteve a cotação de 70\$30 e a 3.ª serie a 71\$; acções bancarias tiveram poucos compradores, aparecendo sómente procura para Banco de Portugal a 167\$50; Phosphoros a 52\$50; Caminhos de Ferro abandonados.

A Bolsa de Londres consta que abriu no dia 4. Espera-se com

anciedade esse facto, por haver muitos titulos que só aí são negociaveis.

Cambios — O nosso mercado cambial mostrou firmeza durante a quinzena, excepto no principio d'esta semana, que fraquejou, para *animar* novamente, manteudo os cursos de 37 1/8 - 37.

Tendo o cambio hespanhol sobre Paris baixado extraordinariamente, resulta que se tem vendido notas d'aquele paiz a 4530 o duro, o que não é proporcional ao curso sobre Londres.

O fecho hoje foi: Londres 37-36 7/8; Paris 775-780; Libras, ouro 6546-6552.

Rio-Londres 13 1/16 ou reis 175220 a libra.

Curso de cambios, comparados

		EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
		Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	37	36 7/8	37 3/4	37 5/8	
" 90 d/v	37 1/8	—	38 3/16	—	
Paris cheque	775	780	760	765	
Berlim	300	320	280	315	
Amsterdam cheque	525	535	520	540	
Madrid cheque	1260	1300	1220	1230	

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO												
	10	17	18	19	21	22	23	24	26	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,30	—
Dívida interna 3%, coupon	39,45	3850	38,50	—	—	—	—	—	39,60	39,60	39,60	39,80	—
" 4%, 1888, c/premios	—	21500	—	21500	—	21500	—	—	21510	21510	—	21510	—
" 4 1/2, 1888/9	55500	—	55520	—	—	—	55550	—	55550	—	—	—	—
" 4 1/2, 1890	—	—	—	—	—	—	—	49500	—	—	—	—	—
" 3 1/2, 1905 c/premios	—	—	8590	—	8595	—	8595	—	—	8595	—	8595	—
" 5 1/2, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	8950	8956	79550	79550	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2, 1912, ouro	—	—	70530	70530	—	—	70520	70520	—	70530	68530	70540	—
externa 3 1/2, coupon 1.ª serie	—	—	—	—	69500	69500	—	—	—	70530	68530	70540	—
3 1/2, 2.ª serie	—	—	—	70580	70580	—	—	—	—	71500	—	—	—
3 1/2, 3.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2, 1/2	—	—	110500	—	—	—	—	—	—	—	—	155000	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	144500	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	98500	—	—	98500	—	—	—	—	—	98580	99500	—	—
Lisboa & Açores	108500	—	—	108500	—	108500	—	—	108500	108500	—	108500	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	51550	51550	—	85500	52500	85550	52550	52550	52550	52550	52550	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 1/2, 2.ª grau	—	—	—	39500	—	39500	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2, 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 1/2, 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	73500	—	—	—	—	—	—	—	—	73550	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	78500	78500	—	78820	—	78850	—	—	78500	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	87550	—	77500	—	77550	—	—	—
prediaes 6 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2, 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2 portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2 portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914
		KIL.	Totais	Totais	Totais				
Portuguezas			Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Caminhos de ferro	23 Dezembro	4.073	6:511.423500	1.073	6:860.478500	-319.055500	6.096538	6.393573	-297535
Vendas Novas	*	70	137.094500	70	146.657500	-9.563500	1.958548	2.095510	-136562</td

Locomotiva electrica de manobra

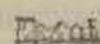
Figurou na ultima Exposição Nacional de Berne uma pequena locomotiva electrica, com accumuladores, construida pelos «Caminhos de Ferro Federaes Suissos», identica a outras já em serviço, destinada à manobra rapida e simples dos vehiculos nas officinas ferroviarias. Esta locomotiva é interessante especialmente pelo emprego de repulsores, que, mediante uma bobine de excitação existente no interior, operam como electromagnets. O jogo dos quatro repulsores está montado, por intermedio de articulações esphericas, sobre duas hastas conservadas na sua posição media por meio de molas de compressão. O manobrador, depois de ter conduzido a locomotiva ao contacto com o vehiculo a manobrar, repulsor contra repulsor, lança a corrente no circuito de excitação dos repulsores magnéticos. O vehiculo fica assim vincado à locomotiva e pôde ser conduzido onde se queira. Interrompendo-se a corrente, tem-se a immediata separação.

O exforço maximo desenvolvido pelos electromagnets é de 1.700 kgr. Desce a 900 kgr. quando a distancia entre os repulsores fôr de 5 millimetros. O consumo de energia correspondente à excitação de todos os electromagnets, é de 220 watts.

O peso total e adherente da locomotiva é de 7 toneladas. A velocidade de manobra é de 9 km. à hora, sólti, e de 5 km. à hora rebocando um peso de 45 toneladas.

Alem de eliminar perigos para o pessoal, este sistema de manobra é tambem vantajoso sob o ponto de vista economico. A economia realizada por este sistema, dá, em dois annos, o custo da locomotiva.

A linha de Arauco, à semelhança do anno anterior, ocupa o primeiro logar no pagamento de dividendo, seguindo-se-lhe a linha de Antofagasta.



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de metaes diversos

No dia 21 do corrente mez pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de metaes diversos.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de vidro diverso

No dia 21 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vidro diverso.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de correias diversas

No dia 21 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de correias diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Venda de crina animal

No dia 28 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda de 893 kilos de crina branca e 7419 kilos de crina preta.

Esta crina poderá ser vista nas Oficinas Geraes da Companhia, em Lisboa, das 7 às 11 e meia e das 14 às 17.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Repartição Central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

Venda de sucata metallica

No dia 8 de Fevereiro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16, e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

OLYMPIA O mais distinto Cinema de Lisboa RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores

espectaculos cinematographicos da Capital



Hespanha

Sob a presidencia do marquez de Bolarque celebrou-se no Banco de Hespanha a Junta de accionistas da «Companhia geral de Hespanha em Marrocos», que, conjuntamente com a sua similar francesa, ha-de construir o caminho de ferro de Tanger a Fez.

N'esta Junta accordou-se na constituição da Sociedade, e ao mesmo tempo approvou-se o convenio, em obediencia ás bases estabelecidas pelos governos frances e hespanhol.

França

Em vista das actuaes circumstâncias, estão adiados os pagamentos de dividendo marcado por varias companhias, entre as quaes muitas figuram de varias empresas de caminhos de ferro.

O ministro da Fazenda frances mandou publicar uma nota, dizendo que as condições que ligam as empresas ferroviarias ao Estado, permanecerão em todos os seus effeitos, e que, se as receitas das Companhias fossem insuficientes para permittirem a distribuição de um dividendo igual ao minimo garantido, o Tesouro publico accudiria com a diferença, como tem feito sempre.

Chili

O Chili é o unico paiz da America do Sul onde o Estado ocupa grande percentagem no sistema das vias ferreas.

N'un total de 3.800 milhas, o Estado posse e explora 1.940, ou mais de 50 %. Contudo estas linhas do Estado sejam exploradas com perdas assas consideraveis, nota se contudo, que aquellas em que o capital britannico está representado vao dando optimos resultados.

Eis a situação financeira de quatro empresas, para o anno de 1913-14:

Linhos	Milhas	Receitas totaes	Augmento ou diminuição	Receitas liquidas	Augmento ou diminuição	Divid. p. c.		
		£	£	£	£			
Antofagasta	796	1.916.645	+	165.544	841.719	+	67.630	9
Nit. ato	385	724.048	+	38.723	372.829	+	23.571	7
Taltal	134	309.567	+	4.002	153.898	-	1.625	6,5
Arauco	64	107.391	-	14.221	45.516	-	13.682	10
Total	1.429	3.057.649	+	194.048	1.416.962	+	75.864	

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Iquitos

Vapor inglez **UYANA**. Sahira a 10 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Marselha

Vapor francês **ROMA**. Sahira a 30 de janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Novo vapor inglez **HOLBEIN**.
a 14 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



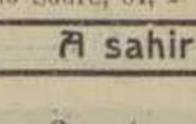
Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor holandês **ZEELANDIA**.
Sahira a 12 de janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

Vapor português **FUNCHAL**.
Sahira a 5 de janeiro.
Agente, Germano S. Arnaud, C.^a do Sodré, 84, 2.^o



A sahir de Leixões

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francês **AMIRAL CHAR-
NER**. Sahira a 6 de janeiro.
Agentes, Arminio Daniel de Mat-
tos Limit.^a R. de S. Francisco, 7.

Madeira, Pará e Manaus

Vapor inglez **LANFRANC**. Sa-
hir a 10 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Port-Said, Suez, Colom- bo, Padang, Batavia, Ti- mor, India, China e Ja- pão

Vapor holandês **OPHIR**. Sahira
a 4 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay, & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió

Vapor inglez **MATADOR**. Sa-
hir a 8 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley, & C.^a T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1915

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P		Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R		Lisboa	Móra	Lisboa	
7 16	8 45	5 30	6 37	9 7 35	7 45	9 40	6 50	9 10	10 14	4 15	a 2 35	9 10	3 15	6 55	1 50
9 48	10 54	7 5	8 6	g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	8 5	7 40	—	5 26	9 10	1 42	8 50	1 50
10 50	11 56	7 55	8 18	a 12 56	8 28	9 9	5 26	—	—	6 24	1 8	4 30	10 15	5 50	11
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9	a 8 30	2 16	6 28	5 26	9 10	4 2	12 5	a 2 35	8 40	4 10	10 10	6 40
12 50	1 47	9 23	10 26	9 10	8 42	a 8 37	2 35	8 5	10 8	3 40	a 1 8	9 35	9 10	5 10	6 40
3	4 9	11 15	12 13	a 6 55	12 30	a 6 48	1 8	a 6 56	1 15	7 55	6 25	10 8	9 10	5 10	6 40
a 5 13	6 5	1 12	2 13	9 35	7 56	—	—	9 35	7 56	—	—	10 8	9 10	5 10	6 40
b 5 34	6 41	3 17	4 20	10 11	a 6 48	7 29	8 36	10 11	a 6 48	7 29	8 36	9 12	11 4	5 20	8 36
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49	10 11	a 6 48	7 29	8 36	10 11	a 6 48	7 29	8 36	7 11	10 20	7 32	9 50
7 17	8 24	5 21	6 27	10 11	a 6 48	7 29	8 36	10 11	a 6 48	7 29	8 36	9 12	11 4	5 20	8 36
9	10 11	a 6 48	7 29	10 11	a 6 48	7 29	8 36	10 11	a 6 48	7 29	8 36	9 12	11 4	5 20	8 36
10 24	11 33	7 30	8 36	11 33	7 30	8 36	11 33	12 59	9 10	10 7	12 55	2 5	11 13	12 15	12 55
11 53	12 59	9 10	10 7	12 59	9 10	10 7	12 55	2 5	11 13	12 15	12 55	2 5	11 13	12 15	12 55
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Lisboa-R	V. França	Lisboa-P		Lisboa-R	Porto	Lisboa-R		Lisboa	Moura	Lisboa	
4 15	4 42	9 1	9 37	6 55	8 7	—	—	6 17	11 8	8 4	1 30	9 10	4 30	6 10	1 50
Mais os de Cinfães,				Lisboa-R	Porto	Lisboa-R		Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R		Lisboa	Vila Real	Lisboa	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R		Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R		Lisboa	Portimão	Lisboa	
6	7 8	5 25	6 31	6 55	8 7	—	—	6 17	11 8	8 4	1 30	9 10	4 30	6 10	1 50
7 10	8 1	b 8 0	9 1	7 21	8 10	8 59	9 37	9 10	4 2	12 5	a 2 35	8 40	4 10	10 10	6 40
b 8 0	9 1	b 8 0	9 1	7 21	8 10	8 59	9 37	10 11	4 2	12 5	a 2 35	9 15	10 46	7 35	7 19
a 9 10	10 18	b 8 50	9 37	10 11	8 50	9 37	10 18	10 11	4 2	12 5	a 2 35	9 15	10 46	7 35	7 19
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46	10 11	8 50	9 37	10 18	10 11	4 2	12 5	a 2 35	9 15	10 46	7 35	7 19
a 10 45	11 53	9 35	10 41	10 11	8 50	9 37	10 46	10 11	4 2	12 5	a 2 35	9 15	10 46	7 35	7 19
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22	11 30	11 30	11 30	11 30	11 30	4 2	12 5	a 2 35	9 15	10 46	7 35	7 19
12 20	1 28	11 20	12 26	11 30	1 28	11 20	12 26	11 30	2 5	4 30	a 8 55	10 40	2 10	3 25	5 37
2	3 8	a 12 14	12 30	11 30	2 5	4 30	12 30	11 30	3 8	4 30	a 8 55	10 40	3 10	4 15	5 37
3 40	4 18	12 5	1 56	10 40	12 25	10 40	12 25	10 40	4 18	12 25	11 39	1 34	4 15	5 37	5 37
a 5 10	5 46	2 20	3 26	10 40	12 25	10 40	12 25	10 40	5 10	12 25	11 39	1 34	4 15	5 37	5 37
b 5 15	6 5	3 50	4 56	10 40	12 25	10 40	12 25	10 40	6 5	12 25	11 39	1 34	4 15	5 37	5 37
b 6	6 51	b 5 20	6 9	10 30	10 55	3 35	4 36	10 30	6 5	12 25	11 39	1 34	4 15	5 37	5 37
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46	8 48	b 7 50	8 37	9 48	8 48	7 21	8 43	6 20	9 37	7 21	8 35	9 48
7	8 8	6 25	7 25	8 48	b 7 50	8 37	9 48	8 48	8 48	8 43	6 20	9 37	7 21	8 35	9 48
7 45	8 48	b 7 50	8 37	9 48	b 7 50	8 37	9 48	9 48	9 48	9 43	6 20	9 37	7 21	8 35	9 48
8 40	9 48	b 7 50	8 37	10 18	10 30	11 36	11 36	10 18	10 18	10 40	6 20	11 36	10 18	11 36	11 36
10 10	11 18	10 18	11 36	11 40	12 17	12 17	12 17	11 40	11 40	11 40	6 20	11 36	10 18	11 36	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17	12 48	1 16	1 16	1 16	12 48	12 48	12 48	6 20	11 36			

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 ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO
COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES 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.

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE

DE Matériel de Chemins de Fer

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

Capital: 10.000.000 de francos

Séde social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie—PARIS.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

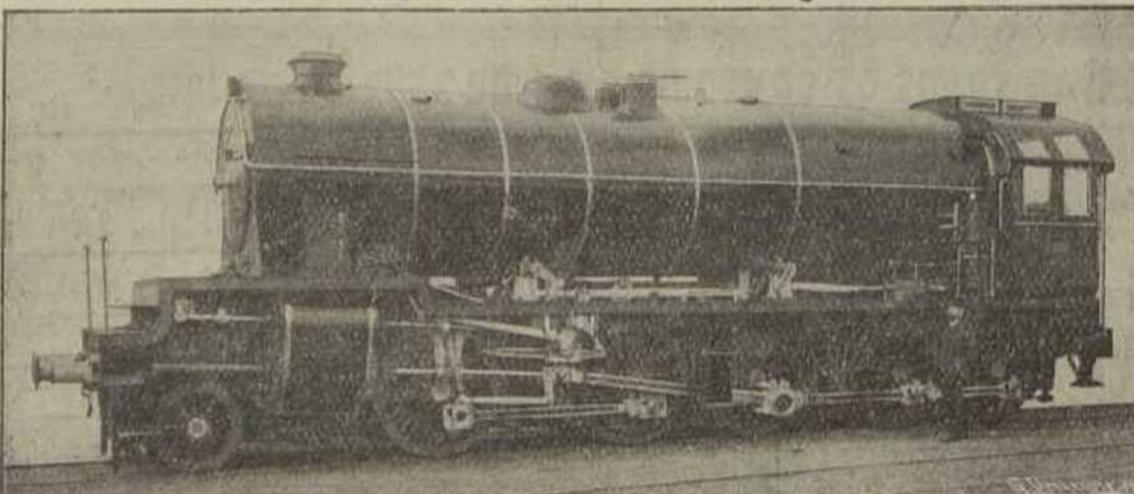
Máterial de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagões para todas as vias

Representante Geral para Portugal:

João Maria Bravo — Lisboa



COMPANHIA DE SEGUROS

Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL 1.344:000\$000 RÉIS

Escritórios: 13, Largo do Corpo Santo — Praça do Commercio — Lisboa

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Anadia, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carregado, de Arouca, Cartaxo, Cascaes, Castelo Branco, Castelo de Vide, Coimbra, Covilhã, da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comila Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadaneiro de Sines, Evora, Estremoz, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouveia, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povo de Lanhoso, Santarém, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sôrhal de Montemor-o-Novo, Soure, Tercera, S. Tiago do Cacem, Tomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Viana do Castelo, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Noya de Ourem, Villa Noya de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizela.

Librairie Polytechnique Ch. BE'RANGER, Editeur

PARIS, rue des Saints-Pères, 15 — LIÉGE, rue de la Régence, 21

CONDITIONS

ET

RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

Dans les chemins de fer — Code du travail des agents de chemins de fer

Recueil annoté des Lois, Décrets et Réglements concernant les conditions et la réglementation du travail,
l'hygiène, la sécurité et la retraite des ouvriers et employés de chemins de fer

par L. MEUNIER contrôleur du travail des agents de chemins de fer

Un volume in 8.^o — Prix broché: 5 francs

Recebem-se encomendas n'esta Administração

Aviso ao Publico**AVISO AO PÚBLICO****TARIFA GERAL — PASSAGEIROS****PARAGEM DE 24 HORAS NAS ESTAÇÕES DE TRANSMISSÃO**

A partir da data do presente, as disposições do Aviso ao Publico B. 2002, de 13 de Setembro de 1911, facultando aos portadores de bilhetes directos de tarifa geral uma paragem de 24 horas nas estações de transmissão de uma a outra das linhas designadas no mesmo Aviso ao Publico, são tornadas extensivas nas estações de Espinho ou Aveiro, segundo a via a seguir, aos passageiros que, procedendo de estações do Vale do Vouga com destino ás desta Companhia ou além, e reciprocamente, sejam portadores de bilhetes directos da tarifa geral no percurso desta Companhia Portuguesa, ligada em Espinho ou Aveiro, conforme o caso, com a tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade da Companhia do Vale do Vouga.

Lisboa, 22 de Dezembro de 1914.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.438

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 898/2459

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Sede: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PÚBLICO

Agencia Aduaneira em MARVÃO

Desde 1 de Janeiro de 1915, os serviços aduaneiros na fronteira de Marvão passam a ser desempenhados por um novo Agente Aduaneiro d'esta Companhia, o qual prestará ao publico todos os serviços naquela fronteira como os que até essa data eram prestados pelo seu antigo representante.

A actual «Tarifa de Operações Aduaneiras nas fronteiras de Valencia de Alcantara e Marvão» continuará provisoriamente em vigor, com a unica alteração de deverem ser reduzidos em 10 %, todos os preços correspondentes á fronteira portuguesa de Marvão.

Os Caminhos de Ferro não serão responsaveis por qualquer atraso, despesa, multa, apreensão, falta, avaria, etc., que se dê nas expedições, quer por deficiencia ou irregularidade de documentos que devam servir para o preenchimento das formalidades aduaneiras, quer por erro ou infracção das leis e regulamentos vigentes no País, praticados pelo seu agente, quer por outro qualquer facto independente do serviço proprio dos Caminhos de Ferro.

Para evitar qualquer duvida, os Srs. expedidores que desejarem que as operações aduaneiras das suas remessas sejam efectuadas pelo Agente desta Companhia, deverão indicá-lo com toda a clareza na sua nota de expedição sob a designação de **Agente Aduaneiro dos Caminhos de Ferro Portugueses** e nunca sob a de **Agente Internacional** ou **Agente Aduaneiro**, simplesmente, por haver ali outros Agentes particulares que se designam com estes titulos, fazendo nas competentes *Declarações para as Alfandegas* a seguinte indicação:

«Todas as operações e formalidades na Alfandega da fronteira portuguesa serão confiadas por minha conta e risco ao Agente Aduaneiro dos Caminhos de Ferro Portuguezes, o qual fica encarregado do pagamento das despezas correspondentes.»

Quando se não designe o Agente que deve encarregar-se destas operações, serão elas feitas de oficio pelo Agente Aduaneiro desta Companhia, para evitar prejuizos pela detenção das mercadorias na fronteira, em conformidade com as condições da respectiva tarifa e seus preços (modificados os de Marvão como acima ficou dito). Para as mercadorias em transito fica esse serviço a cargo do Agente Aduaneiro desta Companhia, unica entidade oficial que a Companhia ali tem para responder perante as Alfandegas, isto sem prejuizo do que dispõe o Artigo 394.º do Decreto n.º 4 de Maio de 1911.

Lisboa, 29 de Dezembro de 1914.

**O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita**

B. 2.441

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 762

950 exemplares