

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

FUNDADA

EM

1888

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

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

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: Antuerpia, 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, adjuncto da Inspeção 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 kronas	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.ºs	Semestre ou 12 n.ºs
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

INDICE

— DOS —

ARTIGOS E SECÇÕES DO 28.º ANNO—1915

Aeroplanos invisíveis.....	298	Caminhos de ferro Portuguezes: <i>Resumos Estatísticos de 1912</i> , por J. Fernando de Sousa.....	49	Documentos para a historia, 331, 345, 362 e.....	372
Alumínio-nikel.....	111	Caminhos (Os) de ferro da Suíça.....	276	Economia (A) do combustível, <i>Raul Esteves</i>	115
Ante-projecto (O) do novo Arsenal de Marinha, 316 e.....	366	Caminhos (Os) de ferro e os transportes ferroviarios em tempo de guerra.....	342	Efeitos da guerra nas linhas inglezas.....	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.....	336	Electrificação (A) de uma linha italiana.....	294
Augmento (O) do preço dos generos alimenticios em Inglaterra.....	89	Carreira de automoveis.....	152	Electrificação (A) dos caminhos de ferro federaes suíços.....	74
Balanço de 1914, por J. Fernando de Sousa.....	1	Carris de ferro de Lisboa.....	122	Elevação (A) das tarifas dos Caminhos de ferro Portuguezes.....	120
Banco (O) Nacional Ultramarino.....	27	«Carris (A) de ferro do Porto» e a Camara, 58, 73 e.....	121	Elevador (O) da Gloria.....	286
Bibliographia:		Carteira dos accionistas: 11, 28, 60, 76, 92, 108, 140, 111, 169, 187, 203, 220, 299, 316 e.....	379	Emprego (O) do combustível pulverizado, <i>Raul Esteves</i>	179
«Almanach Bertrand».....	263	Comboio-hospital da Cruz Vermelha italiana.....	278	Escolas de repetição, 265 (illust.).....	311
«Anuario Commercial de Portugal».....	110	Comboios (Os) hospitaes da India Ingleza, 167 e.....	169	Estação (A) do Porto, por J. Fernando de Sousa.....	65
«Anuario de ferrocarriles».....	341	Comboios (Os) para Cintra.....	197	Estatistica comparada dos Caminhos de ferro do Mundo, <i>Raul Esteves</i> , 355 e.....	370
«A Nova Questão Hinton».....	236	Commercio (O) Inglez.....	299	Estatistica dos Caminhos de ferro de Portugal, até 1913.....	334
«Associação de S. M. dos Empregados no Commercio de Lisboa».....	263	Companhia Através d'Africa—Relatorio do Conselho de Administração, 30, 46, 62, 78 e.....	94	Estatistica (A) dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em 1913, por J. Fernando de Sousa, 47 e.....	33
«Boletim do Trabalho Industrial».....	344	Companhia da Beira Alta (illust.).....	181	Estatísticas officiaes, por J. Fernando de Sousa.....	337
«Diario de Noticias».....	25	Companhia da Beira Alta—Relatorio do Conselho de Administração, 155, 168, 170, 190, 202 e.....	222	Etudes et documents sur la guerre	43
«Etudes et documents sur la guerre».....	215	Companhia de Benguela.....	252	Experiencia (Uma) ferroviaria em Inglaterra.....	250
«Junta autonoma das installações maritimas da Costa».....	263	Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes—Relatorio do Conselho de Administração, 202, 219, 238, 254, 270, 286, 302, 318 e.....	334	Explosões devidas ao oleo dos interruptores electricos.....	235
«Le Pangermanisme».....	279	Companhia Carris, 4, 20 e.....	40	Exposição Panamá-Pacífico.....	197
«Maria Luiza».....	236	Companhia Nacional de Caminhos de ferro: 114, 126, 158 e.....	172	Falla (A) pela telegraphia sem fios	376
«Revista Técnica ferroviaria».....	287	Companhia (A) Paris-Orleans e a mobilização franceza.....	217	Falla (A) de carvão na Europa, <i>Raul Esteves</i>	308
«O que todos devem saber».....	181	Companhia Portuguesa, (assembleias geraes), 168, 201, 329 e.....	357	Ferry-boat (O) de Cuba.....	142
«Os meus cadernos».....	279	Trabalho (O) das locomotivas electricas e o das a vapor.....	94	Festa de beneficencia.....	92
«Portugal».....	215	Concessões de serviços publicos, por J. Fernando de Sousa.....	369	Folhetos sobre a guerra.....	110
Boletim Commercial e Financeiro , 12, 28, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 170, 188, 204, 220, 230, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e.....	380	Conflictos ferroviarios, 183 e.....	201	Gazometros de dimensões colossaes.....	35
Bombardamento (Um) scientifico.....	314	Congresso (No) algarvio, por J. Fernando de Sousa.....	273	Geologia (A) e a guerra.....	206
Brinde aos nossos assignantes.....	216	Congresso internacional de Engenheiros.....	70	Grande (O) canal interoceânico.....	325
Camara (A) e os automoveis.....	213	Congresso (2.º) scientifico Pan-Americano.....	333	«Great (A) Western of Brazil Railway».....	235
Caminho de ferro de Alicante a Denia.....	231	Conselho (O) de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.....	268	Guerra (A) e a industria chimica na Alemanha.....	42
Caminho de ferro de Benguela, por J. Fernando de Sousa.....	257	Conselho aos operarios.....	6	Guerra (A) e a propriedade industrial, 168 e.....	170
Caminho de ferro directo de Madrid a Valencia.....	230	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 Hespanha.....	44
Caminho de ferro electrico de Salerno a Amalfi (Italia).....	78	Custo (O) de um anno de guerra.....	282	Guerra (A) e os caminhos de ferro, 22, 167 e.....	169
Caminho (O) de ferro de Yungfrau.....	22	Decrescimento da produção siderurgica.....	27	Horario dos comboios: 43, 32, 48, 64, 80, 96, 112, 124, 144, 160, 172, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e.....	384
Caminho de (O) ferro pan-americano.....	94	Depositos de carvão no Canal do Panamá.....	70	Hotel (O) Francfort.....	41
Caminhos (Os) de ferro da Asia-Menor, <i>Raul Esteves</i>	275	Descoberta de valiosos processos chimicos.....	292	Importação (A) do carvão americano em Portugal.....	286
Caminhos de ferro da Africa do Sul e do Sudoeste africano allemão.....	263	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 no Algarve, por J. Fernando de Sousa, 225 e.....	244	Determinação da situação dos obstaculos no mar.....	119	Industria (A) dominante da actualidade, <i>Raul Esteves</i>	195
Caminhos (Os) de ferro argentinos.....	39	«Diario de Noticias», 5 e.....	330	Installação (A) electrica dos submarinos.....	327
Caminhos (Os) de ferro e a batalha do Marne, <i>Raul Esteves</i>	227	Direcção Geral da Companhia Portuguesa.....	5	Jazigo de gaz natural nas Asturias.....	54
Caminhos (Os) de ferro do Canada em 1914, <i>Raul Esteves</i>	134	Dirigivel (O) hespanhol «Salas».....	218	Junta autonoma das installações maritimas do Porto, por J. Fernando de Sousa.....	297
Caminhos (Os) de ferro egypcios e a guerra.....	137			Lampadas de incandescencia.....	126
Caminhos de ferro estrategicos, <i>Raul Esteves</i>	259			Lei organamental.....	294
Caminhos de ferro funiculares.....	261			Limite (O) do comprimento nos comboios.....	102
Caminhos (Os) de ferro inglezes e a guerra, <i>Raul Esteves</i> , 83 e.....	210			Linha (A) de Avila a Salamanca.....	152
Caminhos de ferro e navegação interior, <i>Raul Esteves</i> 161 e.....	163			Linha (A) de Portalegre.....	218
Caminhos (Os) de ferro e a occupação allemã na Belgica.....	94			Linhas (As) do Estado no organento	251
Caminhos (Os) de ferro em Portugal, por Alberto d'Oliveira, 21, 38, 90 e.....	121				

INDICE

Linhas estrangeiras: 14, 26, 44, 59, 75, 91, 110, 123, 156, 190, 206, 252, 217, 284, 299, 315, 331, 351, 363 e	383
Linhas portuguezas: 11, 2, 6, 43, 57, 75, 91, 108, 123, 142, 156, 190, 203, 219, 236, 251, 266, 283, 298, 315, 330, 351, 363 e	383
Linhas (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 Affonso de Castilho, (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 francezes	19
Melhoramentos de Lisboa, 361 e	382
Melhoramentos do Porto	37
Mobilização (A) dos caminhos de ferro francezes e italianos, 53 e	214
Mobilização (A) das forças commerciaes em França	41
Mulheres (As) nos tranways em Roma	279
Navegação transatlantica por Guerra Maio	350
Necrologia:	
Meilo de Mattos, (illust.)	182
José da Costa	247
Henrique de Lima e Cunha	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 J. Fernando de Sousa	81
Organização (A) militar dos caminhos de ferro na Suissa	100
Pararaio 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 J. Fernando de Sousa, 130 e	145
Projector (Um) monstro	135
Propulsão mixta dos barcos	266
Questão (Ainda a) das tarifas em Hespanha, por J. Fernando de Sousa, 493 e	209
Questão (A) do carvão na Inglaterra, Raul Esteves	243
Questões regulamentares, por J. Fernando de Sousa	353
Ramaes Municipaes, por J. Fernando de Sousa	278
Ramal (O) de Thomar	213
Receitas dos caminhos de ferro: 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 158, 171, 173, 188, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 265 e	381
Receitas dos cam. de ferro allemães	185
Receptor de t. s. f. de algibeira	78
Redução de tarifas	229
Regulamento (O) para o serviço militar de caminhos de ferro, Raul Esteves 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 allemães, Raul Esteves	290
Serviço internacional	10
Sobretaxas (As) nos caminhos de ferro, 177 e	217

Suspensiva (A) russa e as vias de reabastecimento	249
Traction (A) electrica dos caminhos de ferro, 138 e	150
Traffego (O) da linha de Guimarães, por J. Fernando de Sousa, 289, 305 e	321
Transbordador aereo do Niagara	55
Transformação (A) das carruagens e furgões da S. F. P., por J. Fernando de Sousa, (illust.)	159
Transformação de vagões de mercadorias em carruagens-hospitais	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, Raul Esteves	3
Tropas (As) de caminho de ferro no exercito allemão, Raul Esteves	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, Raul Esteves	99
Verdadeiras (As) lições da guerra actual, Raul Esteves	339
Viagens no palz:	
VII—A linha do Valle do Vouga — Costumes portuguezes — Vizeu — (illust.)	8
VIII—Vizeu—Um excellent hotel	24
A guerra e as estações de verão—O poder do reclamo—A Felgueira, Pinhel—Almeida—As thermas de Santo Antonio, (illust.)	313
Viagens e transportes: 7, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 153, 166, 168, 184, 200, 216, 232, 243, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 330 e	377
Vidago a Chaves, por J. Fernando de Sousa	97
Vizinha (Na) Hespanha, por J. Fernando de Sousa	113

PARTE OFFICIAL

Legislação por linhas

Barreiro a Cacilhas	150
Beira-Baixa	293
Carris 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 a Lixa	197
Regua a Chaves, 133 e	212
Salamanca a Fronteira	197
Santa Comba-Dão a Vizeu, 68 e	247
Torres a 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.	117
Empréstimo de 500.000\$500	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	661
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 cortiça	654
N.º 309, Vagões d'eixos intermedaveis	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 accessorias (4.º additamento)	670
Transporte de valores	671
Transporte de gelo	671

Beira Alta

Pequena velocidade:

N.º 3, (4.ª ampliação)	664
N.º 16, (ampliação)	662
N. B. n.º 6, (ampliação)	662

Diversos:

Despesas accessorias	659
----------------------	-----

Sul e Sueste

Grande velocidade:

N.º 1, (2.ª modificação)	661
N.º 5, Bilhetes ordinarios a preços reduzidos	654
N.º 5, (1.ª ampliação)	658
N.º 101, Viagens de recreio	662

Pequena velocidade:

N.º 3, (6.ª ampliação)	664
N.º 8, (14.ª)	666
N.º 11, (4.ª)	657
N.º 11, (5.ª)	666
N.º 13, (9.ª)	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.ª ampliação)	669
N.º 16, (1.ª)	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 OFFICIAL 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
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exército

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Janeiro de 1915

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

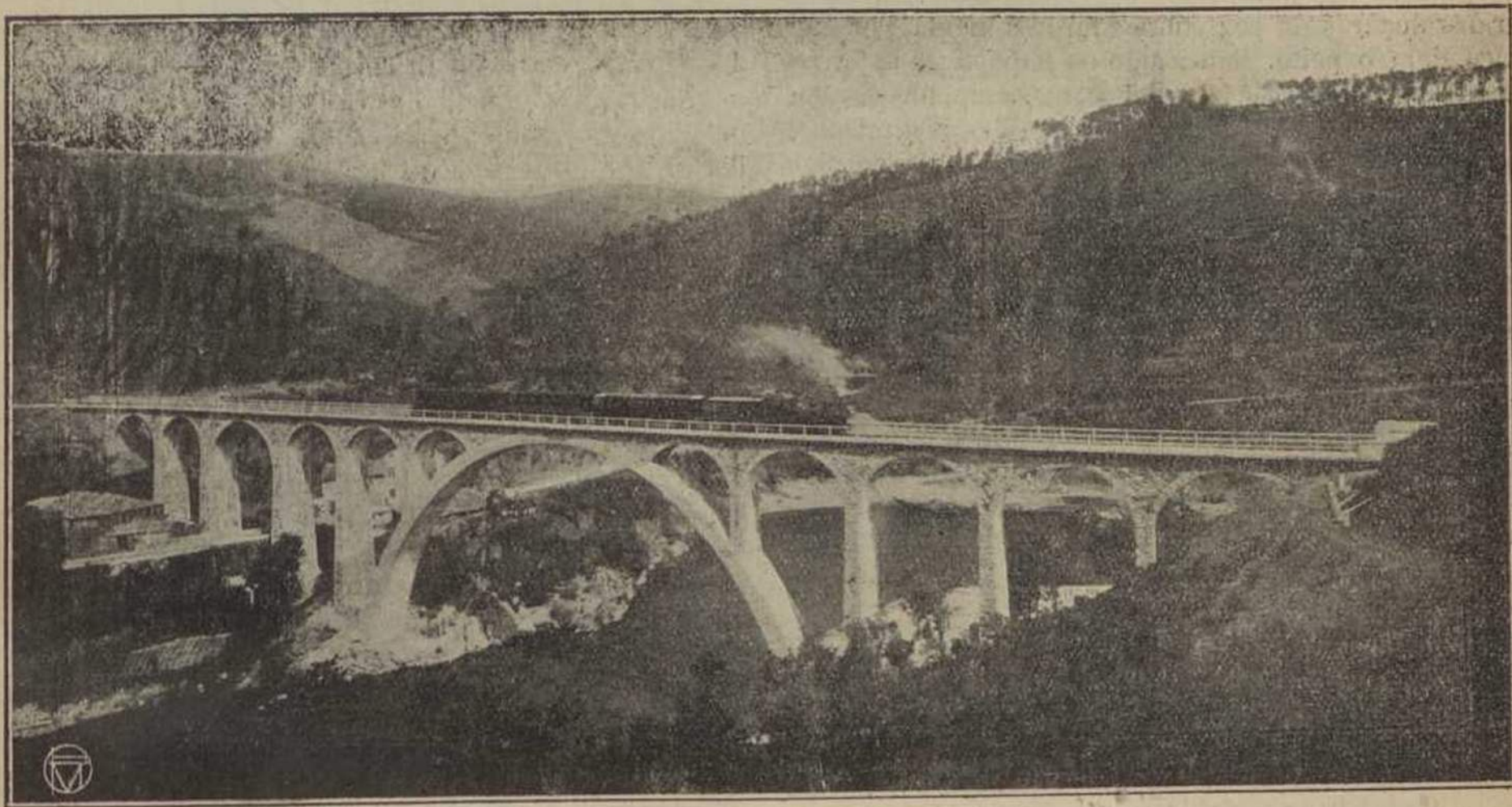
ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

SUMMARY

Balanço de 1914, por J. Fernando de Sousa. 1
Os transportes estrategicos por caminhos de ferro na actual guerra europeia, por Raul Esteves. 2
Companhia Carris. 4
Direcção Geral da Companhia Portuguesa. 5

Diário de Noticias.....	5
Truck para transporte de material de via reduzida sobre a via normal...	5
Conselhos aos operarios.....	6
Revestimento especial dos tunnels com blocos de cimento.....	6
Brindes recebidos.....	6
Viagens e transportes.....	7
Viagens casleiras — 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
Linhas portuguezas. — Sul e Sueste — Minho e Douro — Companhia Nacional — Valle do Vouga — Viação electrica em Gaia.....	11
Parte financeira.....	11
Carteira dos accionistas.....	12
Boletim commercial e financeiro.....	13
Cotações das bolsas portugueza e estrangeiras.....	13
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	13
Locomotiva electrica de manobras.....	14
Linhas estrangeiras — Hespanha — Franca — Chili.....	14
Arrematações.....	14
Horario dos comboios.....	15



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

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 fim 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 acceierada 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 conjuncto de phenomenos astronomicos que por convenção se tornam verdadeiros marcos milliares da vida social.

Como ao bode expiatorio simbolicamente 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 abysmos 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 materia de viação accelerada, tem no activo e no passivo?

Anno terrivel, o de 1914, que fica assignalado 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 crueis que o direito das gentes

se ufanava de haver 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 prophcias 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 economica, sentida até pelas nações que se mantem 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 distrahidos das suas occupaões pacificas, 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 trafego e o agravamento das despesas criam enormes difficuldades 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 sacrificios!

Não indagaremos o grau de perturbação soffrida pela viação accelerada 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 mavorlicos 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, attestando a subtiliza 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 tem 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 supprimido 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'exitos para tornar diario um comboio de luxo, não podem permanecer indifferentes a tão symptomatica perturbação do nosso systema de communicações 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 agravamento dos cambios, a elevação do preço do carvão, o encarecimento dos artefactos e materias primas.

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

grava de tal modo que mesmo com altissimos fretes é difficil 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 horarios e até a crearem novos comboios, quando ellas estão assoberbadas pelas difficuldades e encargos de abastecimento do combustivel.

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 difficuldades.

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

Trabalha-se no planalto de Miranda entre Carviçães e Bruços na linha de via estreita que vai ser instrumento da transformação economica 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 encontraria, nas obras a executar nos suburbios 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 installações para facil e commodo embarque e desembarque de mercaderias. Não surgirá algum emulo de Alexandre no exorço 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 artistica ornamentação de azulejos pintados pelo illustre artista Jorge Colaço, e a ser franqueado ao serviço publico.

Não deixarei sem menção o louvavel exorço 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 vai 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 póde 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 máximo de 600\$00 no desembolso do Estado, porquanto essa quantia em papel representa pouco mais de 400\$00 em oiro. Alem d'isso, o coeeficiente de exploração não póde 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 de trafego, cujo incremento aggravará a situação da empresa.

Ao activo de 1914 temos que lancar a conclusão dos 79 kilometros da linha do Vouga entre Sarnada e Vizeu, digna de elogioso registo pela rapidez e perfeição da construcção, e ainda pela tão necessaria lieção, 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 aparelhada, são obras notaveis que devem representar o inicio da reacção contra o abusivo emprego do metal onde a pedra é 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, tem taboleiros metallicos... 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 productos 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 installação.

E' um melhoramento de alcance que supprime 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 approvedo, em 19 de outubro, o respectivo projecto. Resta ver se a Camara Municipal obtem o capital necessario.

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 distincto engenheiro que preside á construcção, tem-se esta arrastado mais do que seria para desejar, aggravando-se as difficuldades 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 effectuarem as obras necessarias, tanto em Villa Real como em Ayamonte, para o serviço fluvial entre as duas povoações. Se a guerra não determinar, por difficuldades financeiras, paralyzação dos trabalhos da linha de Ayamonte a Huelva, quando se construir a do Sado, poder-se-ha assegurar a continuidade das communicações 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 póde dizer da linha de Evora a Reguengos, da qual bem podiam ter sido banidas as obras metallicas, 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 deitados inutilmente ao rio para gloria dos austeros e eminentes estadistas hodiernos. 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 enfermados 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. Difficil 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 applicados ao prolongamento da linha de Ponte de Sôr entre Mora e proximidades de Aviz.

Não se póde prever quando e como findará a crise mundial, provocada pela guerra, nem as repercussões 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 emprender novas construcções.

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-

celerada, e na revisão dos contractos vigentes de concessão.

Dez ministros do Fomento, em 4 annos, é demasiada rapidez de successão, que promette continuar, não sendo licito 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 fóra nos attribue o estribilho.

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

J. Fernando de Souza.



Os transportes estrategicos por caminhos de ferro na actual guerra europeia

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

Póde 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 póde 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 strategico occorrem 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 technicas.

b) Escolha das estações de embarque e de desembarque, conciliando quanto possivel as exigencias militares com as condições technicas 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 machinas de soccorro.

Os transportes estrategicos constituem, como se vê, um dos mais complexos problemas militares ferroviarios, e a sua conveniente execução só pôde assentar n'uma bem estudada preparação do tempo de paz. Assim, ainda n'este ponto se reconhece a absoluta necessidade que todos os paizes teem 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 approximada do movimento e do material ferroviario exigido pelos grandes transportes estrategicos, bastará dizer que para transportar uma divisão de 15 a 20 mil homens são necessarios 20 a 30 comboios, e para o transporte de um corpo de exercito a tres divisões, ou sejam cerca de 45 mil homens, com todos os serviços auxiliares, exigem-se 80 a 100 comboios.

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

Como dissemos, a actual guerra europeia offerece-nos um exemplo da mais vasta applicação dos transportes estrategicos por caminhos de ferro.

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

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

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

Mas, além de todos os trabalhos de preparação executados nas linhas do seu proprio paiz, o estado-maior allemão tinha estudado tão minuciosamente quanto possivel, todos os recursos que podia offerecer 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 strategico dos exercitos allemães da ala direita, e esse aproveitamento era considerado indispensavel por alguns notaveis auctores militares allemães, como por exemplo o general Von Bernhardt, 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, assignalada 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-francezas.

Sem entrarmos em detalhes que, como dissemos, ainda não podem ser conhecidos, podemos apontar tambem como importantes transportes estrategicos, 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 defrontados n'uma extensissima linha de posições, que vae, pôde dizer-se, desde o mar até á fronteira suissa, teem 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, permita a um dos exercitos adquirir vantagem sobre o outro.

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

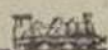
Em conclusão, e para terminarmos estas breves notas sobre um assumpto que mais tarde ha-de offerecer um vasto campo de estudo, podemos dizer que a mais grandiosa applicação dos transportes estrategicos, na actual guerra, tem sido, por certo, a que os Allemães realizam entre as suas duas fronteiras, atacadas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

De facto, pelas informações conhecidas, os Allemães, para fazerem face a um ou outro inimigo, segundo as circumstancias occorrentes, teem effectuado 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 attingido o serviço dos caminhos de ferro n'aquelle paiz, se lembrarmos as multiplas condições a que deve satisfazer a execução de um transporte strategico, e se attendermos ao conjunto das forças transportadas, algumas centenas de milhares de homens por certo, e á enorme extensão do percurso.

Tambem a necessidade d'este movimento strategico dos exercitos allemães 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 notavel preparação dos caminhos de ferro allemães, para satisfazerem ás necessidades da defesa do paiz.

Raul Esteves



Companhia Carris

Ainda a proposito do manifesto menosprezo em que a Companhia Carris tem o publico e a cidade, que tão avantajados 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 occupar-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 dez-oito annos — publicou V. um artigo do fallecido 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 admiravel 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 tendo

menos e talvez tenha razão; cansou; era de esperar!) pelos melhoramentos e embelezamentos 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 funccionou em noites de ventania insupportavel.

«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, veio 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 a 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 ninguém 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 muniçipes 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 alli produzem e sobre a qual hoje se passa n'umas ridiculas taboas, mais proprias para descarga de qualquer barco cacilheiro 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 supprimir uma ou mais carreiras, alterar-lhes o itinerario e os preços?»

E' simples.

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

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 difficuldades 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 aperfeçoados, 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 fim 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.

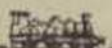
O peso d'este *truck* é de 35 toneladas, estando preparado para resistir a uma carga util de 60 toneladas, podendo receber material de 9,5 metros de comprimento, e sendo as suas dimensões as seguintes:

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



Direcção Geral da Companhia Portuguesa

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, intima, 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 character que foi Eduardo Coelho e se continua na pessoa do actual director do jornal e pessoal da redacção.

Aqui lhes registamos as nossas felicitações.

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, convem 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 especificas doencas profissionais, imprimem ás enfermidades vulgares uma physionomia especial, em virtude da qual ellas se afastam dos diagnosticos 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 suggere opportunos 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 paes, 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. Diligencieie tomar pelo menos um banho por semana. A pelle limpa é uma optima protecção das funcções 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 bocca 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 jejum, diminue a resistencia do operario ao trabalho e ás doencas.

7—Todo o capital do operario está nos braços. Pó le elle conservá lo intacto per muitos annos; por um systema 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 immediatamente 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 affectados 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 predestina-

dos para as doencas 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), póde, 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 intelligente 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, atraiçoa-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 profissionais, 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 reúnem sem armadura-mestra, com intercalação de cunhas de madeira para acompanhar o arco.

Apenas terminado um annulo, este póde ser transportado á vontade ao ponto que se queira, e póde-se começar o annulo inmediato, 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 suporte.

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

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

Cada bloco pesa 1.790 kilogrammas.



BRINDES RECEBIDOS

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

*

De Harker, Sumner & C.^a, 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.

VIAGENS 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 tariffario, 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 poz 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 circumstancia de não terem chegado ás nossas mãos com a antecedencia que seria para de-sejar, referir-nos a todas ellas.

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 differentes 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 \$019 em 1.^a classe, \$016 em 2.^a e \$011 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 funebres, 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 differença de vias.

Assim é que os minimos de vagão completo para os animaes, que na Companhia Portugueza e no Estado, são de: 6 cavallos, 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, póde-se dizer que é igual ás que lhe servirão de modelo.

Os bilhetes de gare e os telegrammas sahiram da Tarifa Geral para serem objecto de tarifas especiaes de que adiante 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, póde-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 \$030,5, \$027 e \$019 a \$0313, \$02739,

\$02277, foi extincta a classe especial que abrangia algumas mercadorias que passaram a desfructar da 1.^a classe, e foi creada a 4.^a classe, \$01957, 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. 1 — *Bilhetes de gare*. — Materia que estava na Tarifa Geral — Cap. XI — e que passa a ser regulada por esta com os preços seguintes:

Bilhetes para uma entrada em qualquer estação \$05

Bilhetes mensaes:

Para entrar na gare de Vizeu \$80

» » nas gares de Tondela, Mirandella, Macedo e Bragança \$60

Para entrar nas outras estações da Companhia \$50

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 Bunheda e S. Lourenço, ou vice-versa.

E' uma tarifa que se póde 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. 3 — *Bilhetes de assignatura*. — E' uma tarifa analogia á 14 da Companhia Portugueza. Estabelece preços d'assignatura para tres mezes, seis mezes e um anno, como do quadro seguinte:

Kilometros	PREÇO DE UM BILHETE A								
	3 mezes			6 mezes			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	23	17	11	34	25	17
De 11 a 15..	21	15	10	31	23	15	47	34	23
De 16 a 20..	25	18	12	37	27	18	55	40	27
De 21 a 25..	28	20	14	42	31	21	63	46	31
De 26 a 30..	31	22	15	46	33	23	69	50	34
De 31 a 40..	35	26	17	53	38	26	79	57	39
De 41 a 50..	40	29	20	59	43	29	88	64	41
De 51 a 60..	43	32	21	65	47	32	97	70	48
De 61 a 70..	46	34	23	70	51	35	104	75	52
De 71 a 80..	49	36	24	73	53	37	109	79	54
De 81 a 90..	51	37	26	77	56	38	115	83	57
De 91 a 100..	53	39	27	80	58	40	120	87	60
De 101 a 120..	60	44	30	90	65	45	134	98	67
De 121 a 140..	66	49	33	100	72	50	150	104	75

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

E' tambem uma tarifa que vem supprir 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 Portuguesa 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 minimos para formação dos grupos de 40 passageiros em 1.ª, 60 em 2.ª e 80 em 3.ª, e o minimo 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. Minimo de \$32 em 1.ª, \$24 em 2.ª e \$18 em 3.ª por cada passageiro, ida e volta; o de \$50 por comboio e kilometro de percurso—ida e volta—e de \$500 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 Portuguesa 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. Minimo 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 collegiaes e seus professores.* — Similar da tarifa 2 da Companhia Portuguesa.

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 Portuguesa. 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 Portuguesa 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 gazosas ou refrigerantes; biscoitos; caça; carnes frescas; cerveja; coelhos, cabritos e leitões; doces; fructas seccas; 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; flôres 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 Portuguesa, e que é ligavel com a tarifa 2 da Beira Alta e a 24 da Companhia Portuguesa, não foi alterada.

As n.ºs 5, 8 e 4 combinadas com a Companhia Portuguesa 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 Portuguesa.

As B. V. n.ºs 2 e 3 de bilhetes de ida e volta 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 prorogado 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 applicar-se-hão tão sómente os preços da tabela 7 B da tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, considerando-se supprimidos, para este effeito, todos os outros preços especiaes e maximos cobraveis da referida tarifa.

Paragem de 24 horas nas estações de transmissão

Segundo um aviso da Companhia Portuguesa foi tornada extensiva, desde o dia 22 do mez findo, ás estações de Espinho e de Avciro, segundo a via a seguir, a faculdade 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 com destino ás da Companhia Portuguesa 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 além 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 conheciamos 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 kilometros 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 opposição que lhe fez a própria cidade, tão interessada n'essa construção, e que hoje se lamenta do seu erro — o fallecido barão de Mattozinhos, que requerera uma outra de Ovar a Oliveira d'Azemeis, lhe propozerá formar das duas empresas uma só, e n'esse sentido se trocaram 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

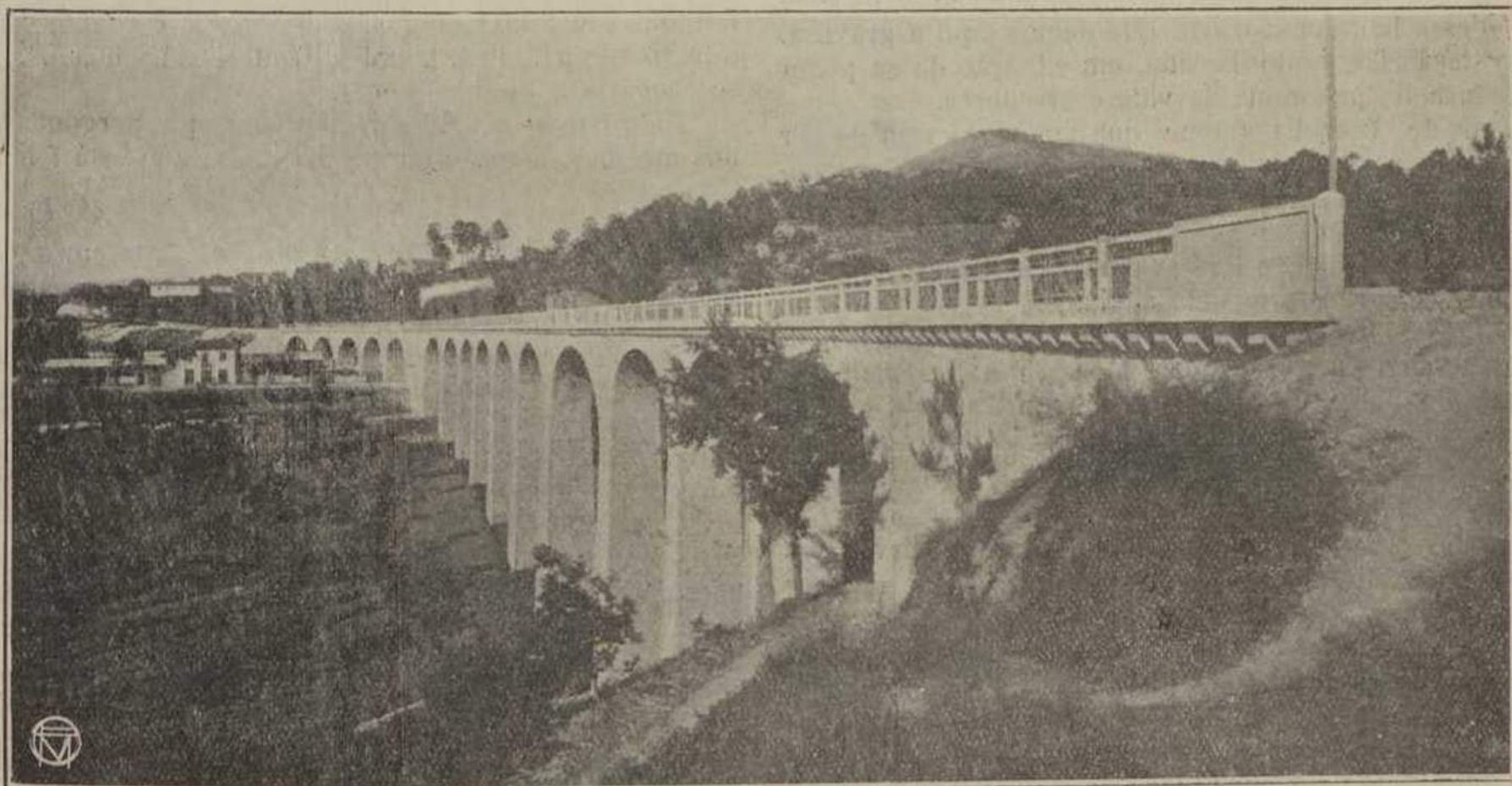
pessura, ladeado por arcos de 10,50 metros. As abobadas são de silhares de granito e argamassa de cimento.

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 estende á nossa esquerda, na margem direita do rio, é grandioso, desdebrando-se n'elle variados montes arborizados que formam uma floresta enorme, da qual se destacam, aqui e alli, pequenas povoações como Sever do Vouga, Villariinho, 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 pinheirões e é assim lançada ao rio que a leva ás serrações proximas da margem. E' o mesmo systema 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 distincto engenheiro Sr. Mercier, um devotado amigo do nosso paiz.

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

Com effeito, até Albergaria a linha apenas se agita no seu traçado em levissimas 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 inflecte a marcha, tomando a direcção NE e transpondo o Caima n'uma ponte metallica de 40 metros de vão, aproxima-se do Vouga, cuja margem direita percorre na extensão de 8,5 kilometros, até que tambem o transpõe por meio d'um grande viaducto d'alvenaria aparelhada, no sítio 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 solares 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 rusticas, sobre o portal das quaes um velho brasão attesta a elevada situação social dos seus fundadores.

Depois de attingir em Oliveira de Frades...

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

Partindo-se de Espinho pouco depois das 8 da manhã, para chegar a Vizeu depois 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 encomende o almoço para Oliveira de Frades, e chegado 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

(*) Nosso numero 520 de 1909, pag. 248.

(*) Nosso numero 498 de 1908, pagina 278.

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 admiravel previsão! uma garrafa de agua purissima.

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 tunnels pequenos e 4 bonitos viaductos d'alvenaria, o maior dos quaes, sobre o rio Zella, 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 estancia thermal, á qual a ligará um troço de estrada, em adeantada construcção quando a virmos.

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 edificio proprio — o Avenida — com serviço de mesa muito bom e quartos asseadissimos.

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 formosissima ponte de alvenaria, com um arco abatido de 36 metros, de vão, e vae servir a estação de S. Pedro, que apenas, por enquanto, 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 amigo de muitos annos, rapaz cheio de vida e coração pleno de bondade, que encontrámos em transito, quiz que alli ficássemos, para nos acompanhar na visita ás bellezas d'aquelle sitio, que são muitas e pelas quaes elle era entusista.

Acceitámos as suas amabilidades e as de sua familia 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 inlectimos 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 estavamos 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 commum 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 inadiavel 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 creação 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 creação 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 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, Caunterets, 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 póde 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 póde ir, de Lisboa, no correio ás 21-35, chegando á Pampilhosa ás 4-18; ahi se descança, no *chalet-restaurant*, 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 as 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 FRANCFORT

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, ninguém 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 competencia na direcção do hotel, pelos cuidados de que rodeava e com que encantava a sua clientela, com que attendia a tudo e a todos, sem que ninguem, d'ella ou da casa, tivesse a menor razão de queixa.

Era immensa 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'alli que partiam os trens e os cavalleiros 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 auctores e seus amigos celebravam no Marrare, em lantais ceias regadas abundantemente com Porto, porque o Champagne não se usava ainda vulgarmente.

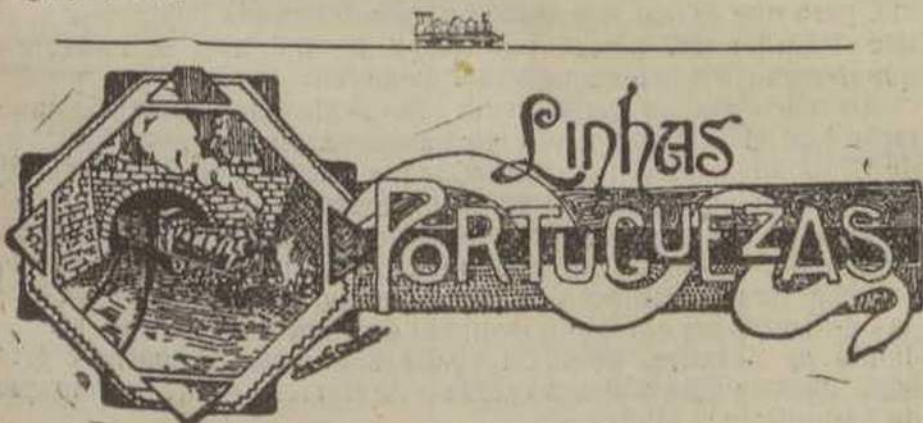
Foi esta casa que o Sr. João Narciso da Silva, actual proprietario do hotel Francfort, tomou ha tempos e transformou por completo, para a adaptar a salão de jantar do hotel.

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 luzentes prateados da baixella, intensificando-se nas pinturas de branco e ouro das paredes e tecto.

Comporta o luxuoso 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 occupaões 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.



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 Ermeizinde.

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.

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, emittidas 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, emittidas em 1 de julho de 1889, foram extrahidos os seguintes numeros, a saber:

De 6 por cento

282	1132	2221	3008	3179	4123	5289	6309	7519	8540
283	1204	2272	3009	3503	4136	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	4537	5622	6748	7891	8744
558	1603	2501	3159	3780	4563	5632	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	6814	7948	8867
655	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	8151	9046
785	1871	2778	3239	4058	4854	5841	7148	8207	9054
787	1953	2804	3250	4072	4886	5937	7213	8310	9079
810	1955	2882	3301	4084	4893	5965	7283	8316	
823	1994	2893	3302	4125	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	
1014	2110	2967	3426	4331	5139	6198	7472	8500	
1097	2132	2975	3442	4392	5239	6216	7477	8543	
1120	2163	3004	3457	4418	5243	6270	7499	8514	

De 4 1/2 por cento

1.616, 1.872, 1.902, 2.628, 2.613, 4.628, 5.002, 5.103, 5.152, 6.277, 6.866, 8.554, 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 thesauraria do Banco, em todos os dias uteis, excluindo as quintas-feiras, destinadas a atazados das 10 horas da manhã á 1 e meia da tarde, aos sabbados das 10 ás 12 horas, na sua Succursal 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. Igualmente 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, emittidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extrahidos 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, 15.531 a 15.540, 16.261 a 16.270, 16.891 a 16.900,

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 realisa-se na thesauraria 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 titulo 4.º dos Estatutos, coube a sorte aos numeros: 702—2.293—2.593—2.611—6.007—6.361 de 450\$000 e 11.455—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 titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1915.

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

Em Lisboa, no London and Brazilian 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, (assignado) Augusto Gama.

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

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

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 5.º 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 «Mirandella-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 tambem 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, 4.261, 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, effectuar-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 Povoação e Famalicão.—Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 26 obrigações d'esta Companhia, para serem amortizadas, sahiram os seguintes numeros: 97, 360, 441, 595, 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-feira2 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 de Banguella.—Participa-se que os coupons das obrigações venciveis 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 appellidado «o Anno terrivel», ao que finda hoje chamará a Hi-toria «o Anno maldito».

Será peor 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 colhamos tempestades.

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

Ha um anno temia-se a apresentação do orçamento porque se temia que... elle aggravaria 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 divida, que proveem da divida consolidada, da divida amortizavel interna e externa, da divida fluctuante, da divida corrente em rendas vitalicias e de outros emprestimos contrahidos pelo Estado com o Banco, com a Caixa Geral dos Depósitos e com a Companhia de Credito Predial; do Empréstimo dos Tabacos de 4 1/2 %—1891 e ainda a do Municipio de Lisboa, de 1886, sommam encargos que orgam annualmente por cerca de 22 mil contos.

Da divida 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.....	6.548:654\$640	16.289:435\$07
Total.....	70.407:704\$547	
No estrangeiro:		
Londres £ 1.751.000....	7.879:500\$000	£ 192.000 864:006\$00
Paris frs. 30.300.000....	5.454:000\$000	— —
	13.333:500\$00	864.000\$00
Contas correntes; saldo credor.....	1.682:256\$465	780.022\$00
Total.....	11.651:243\$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 divida publica, é de 43 %.

Segundo um distincto tractadista affirma, quando a percentagem não excede 35 %, a situação de um paiz não é má; mas quando vae além d'isso, torna-se necessario 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 divida são tão elevados que a sua capitação é de 3\$70 annualmente 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 fôr apresentado ás Camaras, faremos uma apreciação detalhada do assumpto, procurando elucidar quanto possivel qual a situação financeira actual do nosso paiz em face das difficuldades em que o conflicto europeu nos collocou, secundando os desastres produzidos pela no-sa politica 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\$010	1\$300
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, apparecendo somente 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 ahí são negociaveis.

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

Tendo o cambio hespanhol sobre Paris baixado extraordinariamente, resulta que se tem vendido notas d'aquelle paiz a 1530 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 15/16 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 3/8	—	38 3/16	—
Paris cheque.....	775	780	760	765
Berlim ".....	800	820	280	315
Amsterdam cheque	525	535	520	540
Madrid cheque	1260	1300	1220	1230

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	DEZEMBRO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	26	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,30
Divida interna 3% coupon.....	39,45	38,50	38,50	—	—	—	—	—	39,60	39,60	39,60	39,80	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	21,600	—	21,600	—	21,600	—	—	21,610	21,610	—	21,610	—
" 4% 1888/9.....	55,500	—	55,520	—	—	—	55,550	—	55,520	55,550	—	—	—
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	49,500	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	—	8,590	—	8,595	—	8,595	—	—	8,595	—	—	8,595
" 5% 1905, (C.ª de F.ª Est.)	—	—	—	—	79,550	79,550	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1912, ouro.....	—	—	89,550	89,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3% coupon 1.ª serie.....	—	70,530	70,530	70,530	—	—	70,520	70,520	—	—	70,530	68,530	70,540
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	69,500	69,500	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	—	—	—	70,580	70,580	—	—	—	—	70,530	71,400	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	110,500	—	—	—	—	—	—	—	—	17,5000	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	144,500	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	—	98,500	—	—	98,500	—	—	—	—	98,580	99,500	—	—
" Lisboa & Açores.....	—	108,500	—	—	108,500	—	108,500	—	—	108,500	108,500	—	108,500
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,500	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	51,550	51,550	—	—	52,500	—	52,550	52,550	52,550	52,550	52,550	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	85,500	85,550	85,550	—	—	—	86,500	86,500	86,510	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	39,500	—	39,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	73,500	—	—	—	—	—	—	—	73,550	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	78,500	78,500	—	78,520	—	78,550	—	—	78,500	—	—
" prediaes 5%.....	—	—	—	—	—	87,550	—	—	—	—	—	—	—
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	77,500	—	77,500	—	77,550	—	—
" 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	23 Dezembro	1.073	6.541.423,500	1.073	6.860.478,500	-319.055,500	6.096,338	6.393,73	- 297,535
	Vendas Novas...	" "	70	137.094,500	70	146.657,500	- 9.563,500	1.958,548	2.095,510	- 136,562
	Coimbra a Louzã	" "	29	30.734,500	29	34.080,500	- 3.346,500	1.059,579	1.175,517	- 115,538
Sul e Sueste.....	20 "	681	1.922.000,535	681	1.954.432,564	- 32.432,529	2.822,332	2.869,594	- 47,562	
Minho e Douro	30 Novembro	471	1.737.077,500	471	1.836.869,508	- 99.612,508	3.688,506	3.899,593	- 211,587	
Beira Alta	28 Outubro	253	460.557,599	253	508.564,508	- 48.006,509	1.820,538	1.697,550	- 189,575	
Companhia Nacional	25 Novembro	185	144.244,532	185	167.588,507	- 23.343,575	779,569	905,588	- 126,519	
Valle do Vouga.....	20 Dezembro	174	163.066,545	109	91.356,525	+ 71.710,520	737,516	838,513	+ 99,503	
Porto á Pova e Famalicão	30 Novembro	56	157.424,567	56	162.103,559	- 4.678,592	2.811,515	2.894,570	- 83,555	
Guimarães	30 Setembro	64	110.270,568	64	116.296,535	+ 6.025,567	1.961,511	2.076,572	+ 107,561	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Dezembro	3.681	137.659.495	3.681	146.006.865	- 8.347.370	37.397	39.665	- 2.268	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	30 Novembro	3.664	117.433.691	3.664	122.348.051	- 4.914.360	32.050	33.391	- 1.341	
Andaluzes.....	10 Dezembro	1.083	27.381.384	1.083	27.545.173	- 163.789	25.282	25.434	- 152	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 "	777	9.743.119	777	10.089.839	- 346.720	12.539	12.985	- 446	
Lorca a Baza e Aguilas.....	19 "	168	3.274.690	168	4.191.404	- 916.714	19.492	21.948	- 5.456	

Locomotiva electrica de manobra

Figurou na ultima Exposição Nacional de Berne uma pequena locomotiva electrica, com accumuladores, construida pelos «Caminhos de Ferro Federaes Suissos», idêntica 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 electromagnetes. O jogo dos quatro repulsores está montado, por intermedio de articulações esfericas, sobre duas hastes 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 magneticos. O vehiculo fica assim fixado à locomotiva e pôde ser conduzido onde se queira. Interrompendo-se a corrente, tem-se a immediata separação.

O esforço maximo desenvolvido pelos electromagnetes 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 electromagnetes, é de 220 wattes.

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

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



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 franceza, 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 às bases estabelecidas pelos governos francez 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 francez 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 insufficientes para permittirem a distribuição de um dividendo igual ao minimo garantido, o Thesouro publico acudiria com a differença, como tem feito sempre.

Chili

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

N'um total de 3.800 milhas, o Estado possui e explora 1.940, ou mais de 50 %. Comquanto estas linhas do Estado sejam exploradas com perdas assás consideraveis, nota se contudo, que aquellas em que o capital britannico está representado vão dando optimos resultados.

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

Linhas	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
Aranco.....	64	107,391	- 14.221	45,516	- 13.682	10
Total ..	1.429	3.057,649	+ 194.048	1.416,962	+ 75.864	

A linha de Arauco, á semelhança do anno anterior, occupa o primeiro lugar no pagamento de dividendo, seguindo-se-lhe a linha de Antofagasta.

ARREMATACÕES

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 (edificio 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 relógio 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 (edificio 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 relógio 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 (edificio 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 relógio 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 Officinas 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 (edificio 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 relógio 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 (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas às 16, e em Paris, nos escriptorios 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 relógio externo da estação do Rocio.

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa

RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinéas às 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores espectaculos cinematographicos da Capital

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Iquitos

Vapor inglês **KUYANA**. Sahirá a 10 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Leixões, Vigo, Corunha, La Palice, Parise Liverpool

Vapor inglês **CRONSA**. Sahirá a 5 de janeiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a C.



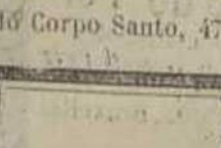
Madeira, Pará e Manaus

Vapor inglês **LANFRANC**. Sahirá a 10 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Madeira, S. Vicente, Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglês **DEMERARA**. Sahirá a 4 de janeiro.
Agentes, James Hawes, & C.^a R.



Marselha



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



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

Vapor holandês **FRISIA**. Sahirá a 11 de janeiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.^o



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

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



Pernambuco e Maceió

Vapor inglês **MATADOR**. Sahirá a 8 de janeiro.
Agentes, Garland Laidley, & C.^a
T. do Corpo Santo, 11, 2.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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



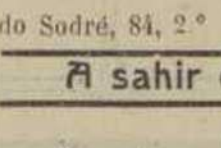
Vigo, Dover Londres e Amsterdam

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



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

Vapor português **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de janeiro.
Agente, Germano S. Arnaud, C.



A sahir de Leixões



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francês **AMIRAL CHARNER**. Sahirá a 6 de janeiro.
Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.^a R. de S. Francisco, 7.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
9 48	10 54	7 5	8 6
10 50	11 56	7 55	8 18
12 15	12 56	8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 27
9	10 11	a 6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
4 15	4 42	9 1	9 37
Mais os de Cintra,			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 0	9 1	b 8 10	8 59
9 10	10 18	b 8 50	9 37
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 20	12 5	b 10 35	11 22
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 14	13 30
3 40	4 48	12 5	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	3 50	4 56
b 6	6 51	b 5 20	6 9
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46
7	8 8	b 6 25	7 25
7 45	8 48	b 7 50	8 37
8 40	9 48	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	10 16
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	12 10	1 16
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 15	7 51	7 5	7 38
8 15	8 45	8 15	8 50
4 30	5 6	8 55	9 30
5 20	5 56	5 16	5 16
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os e			
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 40	8	5 42	7 5
9 50	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 54
5 41	7 4	3 4	4 39
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5	10 37	
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6 46	7 27	6 2	7 3
8 11	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 55	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40		5 26
		6 24	1 8
		5	
Entrone	T. das Var.	Entrone	
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35		5 5	
Setil	Vendas Novas	Setil	
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 50	5	1 58	9 25
11 15	5 34	11	6 47
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 30	2 7	4 32	10
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
12 31	2 3	10 2	11 10
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6 3	6 40
8 10	8 45	7 20	7 55
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 15	11
11 30	12 5	11 35	12 10
1	1 35	1 15	1 50
2 35	3 10	3 5	3 40
4 30	5 5	4 30	5 5
6 5	6 40	6 2	6 40
8 40	9 20	8 25	8 45
11 30	12 10	10 20	11
1	1 40		
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 10	9 45	8 10	9 50
11 30	12 55	10 50	12 10
4 35	6 18	2	3 40
6 5	7 45	5 15	6 40
8 40	10 30	9 15	11
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
9 10	10 45	8	9 50
11 30	1	12	1 50
6 5	7 47	4 50	6 40
8 40	10 30	9	11
Lisboa	Evora	Lisboa	
9 10	1 6	9 30	1 50
4 30	9 36	7	11
8 40	12 35	1 52	6 40
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 32	12 20	10 15	10 44
10 22	10 50	7 25	7 54
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
4 30	12 46	11	6 40

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	
9 10	3 15	6 55	1 50
Lisboa	Beja	Lisboa	
9 10	1 42	8 50	1 50
4 30	10 15	5 50	11
Lisboa	Moura	Lisboa	
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	10	6 40
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8	9	5	6 40
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8	7 15	6 30	6 40
Faro	Portimão	Faro	
5 30	9 20	6 20	9 41
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
9 55	12 25	8 15	10 45
4 15	6 50	2 30	5
Villa Real	Tunes	Villa Real	
6 30	8 55	8	12 30
Tunes	Portimão	Tunes	
9 21	10 25	4 50	5 51
Porto	Nine	Porto	
3 20	5 4		
Porto	Famalicão	Porto	
		5 6	6 43
Porto	Braga	Porto	
8 21	10 49	5 57	8 36
a 5 19	7 4	a 8 17	10 5
6 40	9 40	5 54	8 9
Porto	Valença	Porto	
8 21	1 5	3 21	8 36
5 10	9 38	5 22	10 5
6 40	12 45	3 30	8 9
Porto	Lapela	Porto	
8 21	1 47	2 55	8 9
Vianna	Valença	Vianna	
8 40	10 41	5 26	7 30
5 30	8 18	7 25	9 55
7 40	9 38	4 46	6 48
Porto	Penafiel	Porto	
5 37	7 20	4 48	6 43
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	3 45	12 10	7 54
Porto	Regoa	Porto	
7 25	12 35	3 45	8 13
Porto	Tua	Porto	
4 17	8 53	5 45	10 30
Porto	Amarante	Porto	
8	11	7 55	10 30
4 17	6 43	10 30	7 54
Regoa	Vidago	Regoa	
12 47	4 21	11 55	3 19
Regoa	V. Real	Regoa	

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.

TINTURARIA DE P. J. A. CAMBOURNAC

ESTAMPARIA MECHANICA

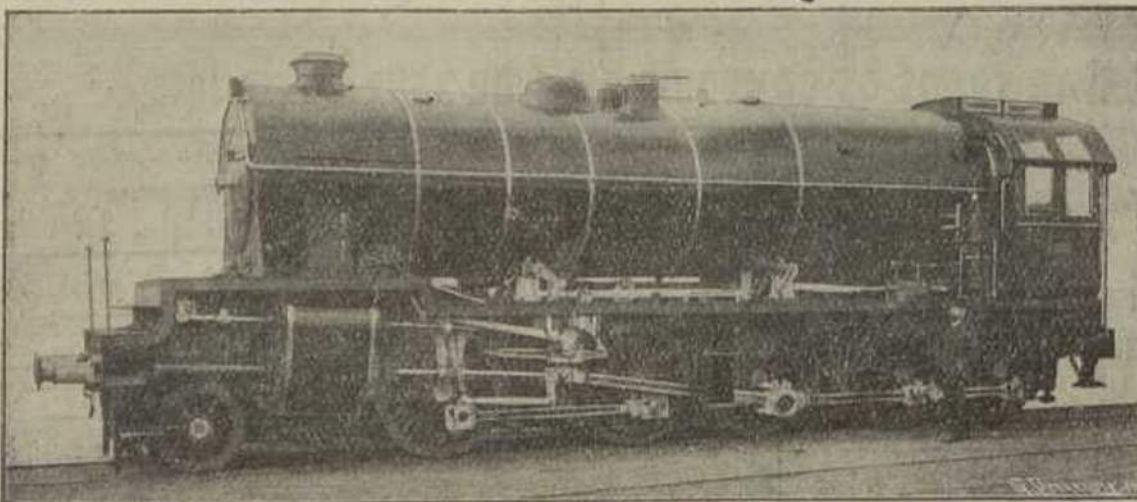
14, L. da Annunciada, 16---175-A, R. de S. Bento, 175-A

OFFICINAS A VAPOR—RIBEIRA DO PAPEL

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

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 fallando 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

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boétie—PARIS.

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:

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

Material de Caminhos de Ferro e de Tramways

Locomotivas, tenders,

carruagens, vagons 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

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

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaca, Alentejo, Almada, Azeitão, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Cabias da Rainha, Carregal da Ancião, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Gég, Gerulico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfies, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouvea, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mercena, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Ollhão, Olyaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povoia de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Soiral de Monte Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

Librarie Polytechnique Ch. BE'RANGER, Editeur

PARIS, rue des Saints-Peres, 15 — LIÈGE, 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 controleur du travail des agents de chemins de fer

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

Recebem-se encomendas n'esta Administração

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio—Lisboa

Aviso ao Publico

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 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

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, despeza, 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 Portuguezes** 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 despesas correspondentes.»

Quando se não designe o Agente que deve encarregar-se destas operações, serão elas feitas de officio 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 official que a Companhia ali tem para responder perante as Alfandegas, isto sem prejuizo do que dispõe o Artigo 394.º do Decreto n.º 1 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