

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 650

Bruxellas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Proprietário-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Janeiro de 95

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Aviso ao publico: Despacho central de «El Barco de Avila».

SUMMARIO

A estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em 1913, por J. Fernando de Sousa.....	17
O regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro, por Raul Esteves.....	19
A Companhia Carris e a Empresa Eduardo Jorge.....	20
Os caminhos de ferro em Portugal—XVII—por A. O.....	21
O caminho de ferro do lungfrau.....	22
A guerra e os caminhos de ferro.....	22
Viagens e transportes.....	23
Viagens caseras — VIII — Vizem e as suas antiguidades. — Um excellente hotel. — O que elle concorre para o bem da cidade.....	24
Publicações recebidas.....	25
Linhas portuguezas. — Baimal de Coimbra, e Linha de Louzã.....	26
Linhas estrangeiras — Japão.....	26
Maior e menor cotação mensal e anual em 1914.....	26
Decrescimento da produção siderúrgica.....	27
Brindes recebidos.....	27
Ban co Nacional Ultramarino.....	27
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	28
Boletim comumercial e financeiro.....	28
Contarões nas bolsas portuguezas e estrangeiras.....	29
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	29
Companhia Através d'Africa (Relatório).....	30
Arrematações.....	30
Horário dos comboios.....	32

que tivesse o seu natural seguimento, como teve, na estatística de 1913, em que se analysam sumariamente os resultados do exercicio e se compararam com os de 1912, não só no conjunto, como em relação a quasi todas as estações individualmente consideradas.

Pouco mais será o meu artigo que a explanação d'essas considerações.

As receitas do trânsito de 1913, captivas de impostos atingiram 2.012:547\$85, menos 22:054\$22 que em 1912.

Deduzindo 6,2 % para impostos, fica a receita de 1.817:769\$88.

As receitas em 1893 foram de 685:318\$87, e em 1903 1.231:158\$23, tendo pois havido os seguintes aumentos decennais:

1893-1903.....	545:839\$36
1903-1913.....	656:611\$65

As extensões exploradas foram:

1893.....	475 km.
1903.....	518 » + 43
1913.....	681 » + 63

O aumento medio anual de receita foi de 54:583\$94 no primeiro decennio e 65:661\$16 no segundo.

Esta rapida progressão é em grande parte devida ao aumento de extensão das linhas.

A receita bruta de passageiros em 1913 compõe-se das seguintes parcelas:

Bilhetes inteiros e reduzidos.....	575:223\$73
» de assignatura.....	8:711\$27
» de excursão.....	933\$41
» de banhos.....	27:883\$28
Livretes kilometricos	7:185\$75
Comboios de excursão.....	2.498\$55
Aluguer de vapores.....	567\$00
Cobranças nos tremvias.....	17:074\$98
» supplementares.....	14:695\$62
» por amparações de prazo.	1:266\$25
	656:039\$84

A deduzir:

Para imposto de assistencia.....	4:637\$58
	651:402\$26

E de notar o aumento que teem tido as cobranças pelos revisores. Tomarei para termo de comparação 1908, para abranger n'elle um quinquennio. Temos assim:

	1908	1913
Bilhetes de papel (tremvias)	12:311\$91	17:074\$98
Cobranças supplementares.	12:915\$05	14:695\$62
Total.....	25:226\$96	31:770\$60

O serviço prestado pelos comboios tremvias é accusado pelo numero de 144:378 passageiros que o aproveitaram (sem fallar nos que compram bilhetes de cartão nas estações e que não estão comprehendidos n'aquelle numero).

Confiado em que terei ao menos um *numeroso leitor*, a esse consagro o presente artigo, laborioso de redigir e fastidioso de ler. Os grandes annuarios estatísticos que as Administrações publicam, são comparáveis ás abruptas montanhas alpinas que ornam a paizagem e que todos admiram... de longe, sem se aventurarem á sua extenuante ascensão, salvo as excepções dos raros alpinistas impenitentes.

De anno para anno tem crescido a estatística do Sul e Sueste, graças ao zelo competente do distineto funcionario que preside ao serviço e se empenha em reunir n'ella a maxima copia de esclarecimentos uteis para o estudo do trânsito das linhas, até lhe fazer atingir perto de 200 páginas accrescentadas com numerosos e elucidativos graficos.

Offerecerá a estatística de 1912 a novidade de abrir com uma breve noticia sobre as características de cada estação, sob o ponto de vista do trânsito: povoações servidas, sua população e produções, industrias e ramos de comércio predominantes, etc.

Era natural que essa introdução se não repetisse, mas

Tambem é digna de nota a utilização relativamente grande dos livretes kilometricos, apesar de se achar restrita a sua applicação aos caminhos de ferro do Estado. Aproveitaram-nos nas linhas do Sul e Sueste 210 passageiros.

Tambem se nota aumento sensivel nos bilhetes de banhos:

	1908	1913
Bilhetes de banho internos.....	19:392:590	25:785:576
» » » combinados..	1:859:556	2:097:551

O aumento tem-se dado quasi exclusivamente nos bilhetes internos.

O numero total de passageiros foi o seguinte:

	1908	1913
1.ª classe.....	52:395	49:762
2.ª »	301:951	241:530
3.ª »	1.140:659	902:093
	1.495:005	1:193:385

Foi o anno de 1908 o primeiro em que o numero de passageiros excedeu 1.000:000. Em 1903 era ainda apenas de 629:280, e em 1890, primeiro anno completo de exploração da linha do Sul até Faro, de 340:915.

Aquelles 1.495:005 haverá ainda que juntar os 144:378 dos tremvias com bilhetes de papel e os portadores de outros bilhetes, o que dá um total superior a 1.650:000.

O numero de passageiros de via fluvial foi de 684:559. Em 1908 fôra apenas de 456:200, o que dá no quinquennio o aumento medio annual de 47:000.

Em 1890 houvera apenas 272:630 passageiros e em 1898, 383:213, a que corresponde o aumento annual de 13:823, reduzido a 7:288 no decennio de 1898 a 1908. A progressão tem-se pois accentuado notavelmente nos ultimos annos, por effeito da frequencia de carreiras e principalmente pela abertura do ramal de Aldeia-Gallega.

Em 1909, primeiro anno completo da sua exploração, houve 16:954 passageiros entre Aldeia-Gallega e Lisboa e em 1913, 37:904. Abatendo estes ao total de 1913, acha-se 646:655 de outras procedencias ou destinos, o que reduz o aumento annual (sem contar o ramal) a 38:000, ainda assim consideravel.

O percurso medio dos passageiros foi de 43^{km}, 15. Em 1908 fôra de 36^{km}, 62. Tem pois aumentado sensivelmente por effeito do accrescentamento de novas linhas e apesar do incremento das relações regionaes.

A tarifa media foi de 8,916, que se reduz a 8,363 pela deducção do imposto. Em 1908 fôra essa tarifa media respectivamente 10,93 e 10,25.

E ainda no seu calculo não entram os bilhetes de papel (tremvias, etc.) que mais ainda a fariam descer.

A percentagem das classes em numero e rendimento foi a seguinte:

	1908	1913		
Numero	Receita	Numero	Receita	
1.ª....	4,2	14,1	3,5	11,5
2.ª....	20,2	29,5	20,2	27,0
3.ª....	75,6	56,4	76,3	61,6

Convém ainda comparar, álem das percentagens, o total do rendimento por classes:

	1908	1913		
Numero	Rendimento	Numero	Rendimento	
1.ª....	49:762	67:180:507	52:395	65:478:537
2.ª....	241:530	140:963:549	301:951	155:350:516
3.ª....	902:093	269:745:575	1.140:659	354:392:520

A primeira classe tem diminuido em rendimento, embora augmentasse um pouco o numero de passageiros.

Da abertura da linha de Ayamonte a Huelva e consequente incremento do turismo, pôde-se legitimamente esperar melhoria da utilização da 1.ª classe.

O ramal de Aldeia-Gallega dá logar a um affluxo con-

sideravel, pois foi de 67:762 o numero de passageiros que n'elle transitaram, dos quaes 37:904 representam as relações com Lisboa e 11:300 as com o ramal de Setubal.

O ramal de Setubal teve um movimento de 240:874, dos quaes 164:071 representam as relações com Lisboa. Em 1908 o ramal teve 162:694 passageiros, sendo pois grande o aumento no quinquennio.

A estação de Montemór teve 22:195 passageiros, dos quaes 5:861 correspondendo ás relações com Lisboa. Em 1910 houve 21:883. O movimento pouco tem pois augmentado.

As cifras caracteristicas da linha de Evora são

	1908	1913
Entre Casa Branca e Tojal.....	71:541	92:293
» Evora e Machede.....	46:814	51:771
» Extremoz e Arcos.....	24:908	30:416
» Borba e Vila-Viçosa.....	15:768	18:935

Para a linha de Ponte de Sor a comparação deve ser feita com 1909, primeiro anno completo de exploração até Móra.

	1909	1913
Evora e Leões.....	19:259	21:596
Cabeção e Móra.....	5:681	7:719

Vae crescendo lentamente o movimento, mantendo-se exiguo, como é natural em região tão pouco povoada.

As relações com a linha de Setil são representadas por

1908.....	19:847	passageiros
1913.....	18:176	"

E um ramo de trafego estacionario e pouco importante. A principal função de aquella ligação é o transporte de mercadorias. Todavia não se deve afferir o trafego de passageiros apenas pelo serviço combinado.

Assim, em 1912, passaram entre Vendas-Novas e Vidalgal 38:318 passageiros, dos quaes 20:078 de serviço combinado.

Entre Setil e Morgado elevou-se o movimento a 52:704, graças ao tributo da zona entre Cornche e Setil.

A linha de Sueste continuou tendo exiguo movimento, embora crescente:

	1908	1913
Entre Beja e Baleisão.....	27:232	36:097
» Machados e Moura.....	13:935	17:032

O ramal de Portimão accusa progresso notavel:

	1908	1913
Entre Tunes e Algôs.....	31:01.	49:907
» Estombar e Portimão.....	30:975	51:959

Ainda haveria que accrescentar o movimento dos tremvias, que representa no ramal pelo menos 30:000 passageiros.

Em toda a zona algarvia se nota esta frequencia de linha:

	1908	1913
Entre Messines e Tunes.....	42:269	69:479
» Tunes e Albufeira.....	48:340	76:276
» Faro e Olhão.....	77:902	115:432
» Loz e Tavira.....	55:238	74:902
» Monte-Gordo e Villa-Real.	62:177	88:171

havendo ainda que accrescentar os bilhetes dos tremvias.

O movimento da linha principal accusa a influencia dos ramaes e revela notavel progresso do trafego.

	1908	1913
Entre Moita e Pinhal-Novo....	242:097	381:655
» Pinhal-Novo e Valdera..	217:342	168:570
» Bombel e Vendas-Novas.	108:615	151:810
» Escural e Casa-Branca.	108:977	155:386
» Casa-Branca e Alcaçovas.	79:534	155:669
» S. Mathias e Beja.....	80:546	120:620
» Beja e St. Victoria.....	56:157	89:657
» S. Marcos e Messines...	44:257	75:330

A's relações entre as estações álem de Panoias e as aquem de Vendas Novas, que representam portanto, o trânsito de passageiros que da linha do Sul será desviado para a do Sado, corresponderam em 1913 apenas cerca de 33:000 passageiros, cifra irrisória se tivermos em conta a população do logar ou nas suas relações com o resto do paiz. O incremento que hão-de tomar pela economia de tempo e dinheiro, que a nova linha lhes proporcionará, ha-de ser largamente compensador do deslocamento operado.

Antes de findar a analyse da estatística de passageiros porei em relevo a consideravel cifra attingida pelo rendimento de serviços extraordinários nos últimos tres annos e que tem oscillado entre 46 e 45 contos.

Bagagens e cães.— As quantidades e importâncias acusadas pela estatística, são as seguintes:

	1908	1913
Toneladas de bagagens..	2:214	2:816
Cães.....	2:433	4:110
Total das importâncias..	9:672\$92	12:261\$37

Esta receita é captiva de impostos.

Em outro artigo analysarei o trânsito de mercadorias em grande e pequena velocidade.

J. Fernando de Souza.

O regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro

N'um dos ultimos mezes do anno que findou, foi publicado pelo Estado-Maior do Exercito o *Regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro*, o qual, se não estamos em erro, é o primeiro diploma d'esse genero que entre nós se põe em execução.

O assumpto a que se refere este regulamento é por igual interessante pelo lado militar e sob o aspecto do serviço ferroviário; e portanto iremos fazer uma breve analyse das suas disposições, em especial no que toca à missão do tempo de guerra, que é naturalmente a mais importante a considerar n'aquelle regulamento.

Abrange o regulamento sete capítulos que tratam respectivamente dos seguintes pontos:

1.º — Organização geral do serviço militar de caminhos de ferro.

2.º — Attribuições dos diferentes orgãos do serviço militar de caminhos de ferro.

3.º — Transportes ordinários.

4.º — Transportes estratégicos.

5.º — Transportes especiais.

6.º — Serviço de reabastecimento e evacuação.

7.º — Alimentação das tropas durante os transportes em caminhos de ferro.

Alem d'estes capítulos, ha ainda tres annexos que conteem os extractos dos regulamentos: de polícia e exploração de caminhos de ferro, dos transportes de passageiros e materiais pertencentes ao Estado, e dos transportes de substâncias explosivas.

Para methodizar a analyse das disposições do regulamento, começaremos por resumir o que se refere à organização e attribuições dos diversos orgãos do serviço militar de caminhos de ferro, que constitue o objecto dos dois primeiros capítulos, e depois ocupar-nos-hemos dos diversos tipos de transportes militares, que veem classificados nos preliminares, mas que são tratados desenvolvidamente nos capítulos 3.º, 4.º e 5.º

Dos orgãos que interveem no serviço militar de caminhos de ferro, alguns ha que só exercem funções em tempo de guerra, e para outros as funções exercidas em tempo de guerra são com certas modificações as mesmas que se lhes attribuem em tempo de paz. De um modo geral, podemos classificar estes orgãos em: orgãos de direcção superior e orgãos de execução.

Em *tempo de paz* os orgãos de direcção superior são:

- Repartição competente do Ministerio da Guerra.
- Comissão superior de caminhos de ferro.
- Repartições competentes do Estado-Maior do Exercito.
- Inspecção do serviço militar de caminhos de ferro.
- Comissões de linha.

As repartições competentes do Ministerio da Guerra são, em tempo de paz, os orgãos por onde se trata tudo o que diz respeito aos transportes ordinários exigidos pelo serviço do exercito.

A comissão superior de caminhos de ferro é um orgão de consulta sobre os assumptos mais importantes do serviço militar dos caminhos de ferro, e em especial sobre o que se refere aos trabalhos de construção de novas linhas e modificações das existentes, sob o ponto de vista da utilização militar da rede ferroviária do paiz.

Os restantes orgãos que mencionámos são, em tempo de paz, especialmente destinados ao estudo e preparação do serviço de caminhos de ferro para o seu emprego na guerra. A Inspecção do Serviço Militar de caminhos de ferro cabe principalmente a direcção efectiva da preparação do serviço, quer na parte relativa a material, quer na parte que diz respeito ao pessoal, sendo ella que assegura, desde o tempo de paz, a organização militar do pessoal ferroviário, e quem prepara a sua mobilização.

Como se vê, em tempo de paz, tudo o que se refere a transportes militares por via ferrea, é tratado no Ministerio da Guerra, como assumpto de carácter meramente administrativo, e a parte referente à preparação para a guerra do serviço de caminhos ferro está a cargo dos outros orgãos, dependentes do Estado-Maior do Exercito, e dos quaes é a Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro que mais directamente intervém nas relações com as Companhias e Direcções de caminhos de ferro do paiz.

Em *tempo de guerra*, os orgãos de direcção superior são diversos, conforme se trata da *zona de guerra*, que é aquella onde se fazem sentir as operações do exercito, ou da *zona do interior* que abrange a restante parte do território nacional.

Na *zona de guerra*, a direcção superior fica a cargo da *Direcção geral do serviço de caminhos de ferro de campanha*, subordinada ao comando em chefe do exercito.

Na *zona do interior*, o serviço é regulado pela *Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro*, sob a auctoridade do Estado-Maior do Exercito, e segundo as ordens do Ministro da Guerra.

Exposta assim, nas suas linhas geraes, a organização da direcção superior do serviço em tempo de paz e em tempo de guerra, vejamos agora quaes são os orgãos de execução que o regulamento considera.

*
Os orgãos de execução do serviço militar de caminhos de ferro, cujas funções, como é obvio, se referem especialmente ao tempo de guerra, são:

- Comissões de linha;
- Comissões de exploração militar;
- Commandos de estação;
- Secções de caminhos de ferro de campanha;
- Tropas de caminhos de ferro.

Neste assumpto temos tambem a considerar o caso

das linhas que ficam na zona do interior, e o das linhas da zona de guerra.

Na zona do interior, o serviço continua a ser desempenhado pelo pessoal da respectiva linha, e, em regra, subordina-se ás mesmas normas do tempo de paz. Em cada linha ou grupo de linhas existe, porém, uma *comissão de linha*, que é quem dirige superiormente todo o serviço. O pessoal d'estas linhas constitue, pela mobilização, a respectiva *brigada de caminhos de ferro*.

Na zona de guerra, ha ainda a distinguir dois casos.

1.º Linhas ferreas que conservam a administração do tempo de paz;

2.º Linhas ferreas que passam a ser exploradas militarmente.

Para as linhas que estejam no primeiro d'estes casos, o funcionamento é identico ao que se estabelece para as linhas da zona do interior, e os orgãos de execução são portanto:

- a) Comissões de linha;
- b) Commandos de estação;
- c) Brigadas de caminhos de ferro.

Nas linhas exploradas militarmente todo o serviço é feito por pessoal militar ou militarizado, e os orgãos de execução são:

- a) Comissões de exploração militar;
- b) Commandos de estação;
- c) Secções de caminhos de ferro de campanha;
- d) Tropas de caminhos de ferro.

Como facilmente se deprehende, as comissões de exploração militar desempenham, para estas linhas, o mesmo serviço que cabe ás comissões de linha n'aquellas em que continua a administração do tempo de paz. As linhas exploradas militarmente são especialmente aquellas cuja situação seja mais exposta, ou as que assumam uma excepcional importancia nas operações de primeira linha.

O serviço nas linhas exploradas militarmente é executado pelas secções de caminhos de ferro de campanha constituídas por pessoal ferroviario que esteja sujeito ao serviço militar, e cuja composição é fixada no regulamento de mobilização. Pode admitir-se que uma secção de caminhos de ferro de campanha deverá ter um efectivo suficiente para assegurar o serviço n'uma linha de 100 kilómetros de extensão, e em determinadas condições de exploração.

As tropas de sapadores de caminhos de ferro podem também concorrer, em certos casos, para a execução do serviço nas linhas exploradas militarmente, mas a sua missão especial são os trabalhos de construção, reparação, e destruição de linhas ferreas nos pontos mais ameaçados.

Os commandos de estação, que figuram, como se vê, entre os orgãos de execução do serviço para as diversas linhas, são estabelecidos em todas as estações importantes sob o ponto de vista dos transportes militares. A estes commandos, de que faz parte o respectivo chefe de estação, compete em cada estação a direcção de todo o serviço militar e ferroviario, ficando subordinados ao orgão que dirigir a linha onde estejam situados.

*

Como indicámos no começo d'este artigo, tratámos em primeiro logar das disposições do Regulamento que se referem á organização e atribuições dos diversos orgãos do serviço militar de caminhos de ferro. Para terminar a breve analyse d'aquelle diploma, resta-nos tratar das diversas espécies de transportes a considerar, o que faremos no artigo seguinte.

Raul Esteves

A Companhia Carris e a Empresa Eduardo Jorge

O conhecido empresario de carros de carreira publica, Sr. Eduardo Jorge, enviou-nos, assim como a toda a imprensa de Lisboa, uma exposição que fez ao publico, pelo facto de, segundo affirma, a Companhia Carris ter requerido um exame á escripta d'aquella empresa, para, contra ella, tentar uma acção de perdas e danos.

Não percebemos como isso possa ser, nem podemos crer que haja juiz que lhe desira tal requerimento nem que aceite tal acção.

Mas temos visto tanta coisa, contra o que a nossa consciencia pensa ser a verdadeira justiça, que já vamos suspeitando que somos ingenuos, e, á força de edade, não acompanhamos a evolução rapida dos modos e forma de andamento e resolução das questões, que se resolviam antigamente pelo direito e pela razão.

E talvez por isso que não comprehendemos como um comerciante possa pedir exame nos livros — que são o fóro intimo do negocio — do seu concorrente, com o qual não tem relações commerciaes, simplesmente porque elle lhe faz concorrência ao seu negocio.

Não cremos pois, repetimos, que a Companhia consiga o deferimento ao seu pedido, e até julgamos mais natural que a noticia de tal requerimento seja o resultado d'uma mystificação feita ao Sr. Eduardo Jorge, levando este a, por seu turno, mystificar o publico.

Mesmo porque, a admittir-se o principio, igual direito teria a Empresa Eduardo Jorge a pedir o exame da escripta da Companhia. E então se veriam muitas coisas que se ignoram. Por certo as receitas da Camara lucrariam com isso.

Tambem notamos que tendo este empresario enviado o seu protesto a *todos os jornaes*, só um a elle se refere, quando parecia logico que, tratando-se da defesa de uma empresa popular contra uma companhia poderosa e riquissima, todas as folhas que tanto defendem os desprotegidos se ocupassem da questão em longos artigos e transcrições e referencias ao protesto do Sr. Jorge.

Este silencio, a não dever ser attribuido á amizade que a Companhia Carris ligam os nossos jornaes, sempre promptos a acharem o seu serviço o suprasammo da perfeição... e até, alguns, da barateza, só se explica por a noticia não ser verdadeira.

Não tendo elementos para o averiguar, registámos o facto e sobre elle bordaremos certas considerações, filhas do nosso modo de ver no assumpto da viação da capital.

Não sympathizamos com os individuos ou empresas que se estabelecem em concorrência com os já existentes, fazendo-lhes competencia e tirando-lhes os freguezes.

Achamos mesmo bem que a Companhia Carris tenha o monopolio da tracção electrica nas ruas em que elia, primeiro do que ninguem, o estabeleceu.

Da tracção electrica dissémos, mas só d'esta, e só nas ruas por ella servidas.

Mas valer-se d'isso para querer acharbarcar em absoluto todo o serviço de transporte de passageiros — e até queria de mercadorias! — querer matar os que fazem esse serviço por outros meios, os que já existiam quando ella nasceu, os que estabelecem preços baratos e assim favorecem as classes mais modestas, n'isso não estamos de acordo.

Dando provas da sua ambição de fabulosos lucros, a Companhia guerreia os pequenos, os que vivem indecentemente e teem mesmo mais direito á nossa sympathia, como empresas portuguezas e de poucos recursos, quando ella é estrangeira e riquissima.

E depois, para que os guerreia? Porque motivo desce ella do seu olympico orgulho e offerece carros ao povo: primeiro a 20 reis e agora até a 10 reis?

Para beneficiá-lo? Não; para prejudicar esse mesmo povo, tentando matar os pequenos industriaes que o servem a preço baixo, para só ella ficar em campo, e cobrar os seus elevados preços.

Isto é tão claro, que as carreiras baratas só existem nos unicos pontos em que ha serviço de carros avulso. Nem mesmo entre o Intendente e o Caminho de Ferro a Companhia dá essas vantagens, porque as empresas ainda não poseram carreiras entre esses pontos.

Diferentes tentativas tem feito a Camara Municipal; varias fez, em tempo — ha cinco ou seis annos — a Sociedade Propaganda, para que a Companhia fixasse em 20 reis — como é em toda a parte — o preço das carreiras simples, já que não podia ser o de todas (como sucede em tantas cidades estrangeiras) sem nada se conseguir.

Pois não foi preciso pedidos, instancias, negociações para que ella reduzisse os preços entre determinados pontos; bastou que um homem tenaz e corajoso, mantivesse na rua os seus carros a preços baratos, para a Companhia se lembrar de também baratear os seus.

E como nem assim consegue derrotá-lo, recorrerá a outros meios? E' possível; é capaz d'isso, de tudo.

Mas fiamos em que não conseguirá matar o modesto concorrente.

Porque seria um escandaloso favoritismo a uma Companhia poderosa.

E mal lhe iria se o fizesse, porque no dia em que os carros particulares desaparecessem e ella fizesse, por isso, desaparecer também os carros baratos, certamente que o publico, indignado, a obrigaría a ser menos ambiciosa. A paciencia tem limites e não se zomba impunemente com a população inteira d'uma cidade.

Que numa zombaria são já os carros de 2 e 1 centavos, pela manutenção dos quaes a Companhia sarcasticamente diz ao publico:

— Vês? eu não reduzo as tarifas porque não quero, porque obtive um contracto que manejo a meu modo e pelo qual te sugo quanto me apraz. Podia dar-te carreiras baratíssimas e ainda ganhava dinheiro, mas só t'as dou onde ha outros carros; para a Avenida, para a Estrella, Lumiar, Bemfica, Poço do Bispo — onde ha muito povo — não ponho carros baratos; só os ponho onde me convem.

E o povo admite o motejo, porque vae utilizando com a concorrência, que lhe offerece carreiras baratas.

No dia em que elles acabassem, o que faria?

Escol.

Os caminhos de ferro em Portugal

XVII

Construção da linha de Leste e da linha do Norte até Gaia

Quando D. José Salamanca tomou conta da exploração do caminho de ferro de Lisboa à Ponte de Asseca, já havia algumas obras para o seu prolongamento até Santarem, assim como de Santa Apolonia para o Caes dos Soldados, onde tinha de ser edificada a nova estação da capital.

Cuidou logo o activo empresario de adeantar todas essas obras e de proceder ao alargamento da via n'aquella secção, ao mesmo tempo que mandava completar os estudos já feitos nas outras, para poder apresentar os projectos definitivos.

Approvedo pelas Cortes o contracto, com as modificações que indicámos, tratou de constituir o pessoal superior da empresa constructora e nomeou director geral da construção e exploração o engenheiro hespanhol D. Angel

Retortillo. Como este, pelas suas occupações officiaes e particulares, não podia sahir de Madrid, ficou n'essa cidade, junto de Salamanca, e para Lisboa veiu como director outro engenheiro hespanhol, D. Eusebio Page, que exerceu o cargo até 1864, sendo então substituido pelo seu collega D. Angel Arribas, que ainda o desempenhava quando a Companhia tomou posse das linhas ferreas.

Para seus immediatos, na parte da construção da linha do Norte, escolheu Page D. Adolpho Ibaneta, e desejando confiar igual logar na linha de Leste a algum engenheiro sahido da escola de pontes e calçadas de Paris, perguntou para lá a quem havia de dirigir-se. A resposta foi que, sem recorrer a estranhos, tinha em Portugal o distinto engenheiro Sr. João Evangelista de Abreu, que pouco antes cursara aquella escola, e que nenhum mais competente poderia encontrar para comissão tão difícil e de tanta responsabilidade.

Acceitou João Evangelista o convite, e ficando em 1861 encarregado da construção das duas linhas, pela retirada de Ibaneta para Hespanha, assim continuou ao serviço da empresa até o deixar quando sahiu o director Page.

Foi nomeado fiscal da construção, por parte da Companhia, o engenheiro Bogueriu, e por parte do governo o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar, e álem d'essa fiscalização constante foram os trabalhos inspecionados em 1861, 1862 e 1864 pelo engenheiro Molard, chefe de construção na companhia Paris-Lyão-Mediterraneo, delegado do engenheiro Talabot, que, como dissemos, era o arbitro nomeado pelos estatutos para decidir as questões suscitadas entre a companhia e a empresa constructora.

Disposto assim tudo para a marcha regular dos trabalhos, tomaram estes maior incremento, e em setembro de 1860 andava-se demolindo o quartel do Caes dos Soldados em Lisboa, encontrava-se quasi concluido o alargamento da via até à Ponte d'Asseca, adeantara-se bastante d'ahi até Santarem, trabalhava-se nos alicerces dos encontros da ponte do Tejo, para a qual já tinham sahido de Inglaterra muitos materiaes, e na margem esquerda do rio havia alguns movimentos de terra executados, ao mesmo passo que na linha do Norte estavam em construção uns 40 kilometros nas imediações de Ovar. O numero de operarios em todas essas obras regulava por uns 6:000.

No anno seguinte foi aberto o caminho de ferro até Santarem, e maior actividade se imprimiu aos trabalhos para que elle pudesse ser aproveitado até Abrantes.

Se até Santarem o transporte de materiaes tinha sido difícil, por estar sujeito ás más condições da navegação do Tejo, d'ahi em deante mais custoso se tornava, principalmente álem de Abrantes, por faltar a via fluvial. Era preciso fazer passar os materiaes em barcos da margem direita para a esquerda do rio e depois levá-los em carros alemtejanos, que, sendo poucos e necessarios para os trabalhos agrícolas, só por alto preço podiam ser alugados pela empresa constructora.

Ao mesmo tempo trabalhava-se com afínco nas primeiras secções da linha do Norte, onde havia a rasgar fundas e longas trincheiras e a abrir os tunneis de Chão de Maçãs e de Albergaria, sendo preciso para este ultimo mandar vir da Irlanda mineiros, praticos n'esse serviço, porque, como disse Molard, as condições do terreno eram as mais desvantajosas que se podem encontrar para um trabalho d'esse genero.

Nas outras secções da linha do Norte em todas se trabalhava mais ou menos. De Coimbra ao Vouga era preciso abrir em rocha altas trincheiras e logo adeante através de panes e lagôas, estabelecer aterros elevados e extensos, cortados de espaço a espaço por inumeras pontes, mas os aterros abatiam a todo o passo pela fluidez do terreno e as fundações das pontes eram extremamente difíceis

por não serem conhecidos processos que hoje se podem empregar em tais circunstâncias.

Na ultima parte d'essa linha estavam quasi promptos 45 kilometros, e tinha-se dado começo ao tunnel da Serra do Pilar entre a estação de Gaia e a margem do Douro. N'esse anno foi de 22:000 a media dos operarios.

Em 1862 foi aberto à circulação o caminho até Abrantes, o que permitiu dar grande impulso aos trabalhos na ultima parte da linha de Leste, de modo que no fim d'esse anno já havia para além d'aquella estação 44 kilometros de via assente e o avanço em cada dia regulava por 800 a 1:000 metros.

Na linha do Norte ficou concluido o tunnel do Chão de Maçãs e o de Albergaria aberto em metade da sua extensão; e d'ahi até Coimbra algumas obras se fizeram, começando a ser vencida a resistencia dos proprietários às expropriações, unico obstáculo encontrado pela empresa na construcção d'esse lanço, que, a não ser isso, pouca dificuldade apresentava. Entre o Mondego e o Douro continuaram as obras que estavam em andamento no anno anterior e ficou completa a parte entre Gaia e Estarreja.

O numero de operarios da empresa n'esse anno, foi muito grande, chegando a quasi 45:000 em alguns meses.

No anno de 1863 foi aberta à circulação toda a linha do Leste e tambem o lanço de Gaia a Estarreja, na linha do Norte, progredindo em todas as outras secções d'esta ultima as obras, de modo que em dezembro estava quasi concluido o tunnel de Albergaria, e o de Coimbra a Estarreja encontrava-se tudo muito adiantado. De Gaia para deante continuava a perfuração do tunnel da Serra e começava-se a construcção do viaducto, mas tendo o governo manifestado o desejo de que fosse alterado o local da ponte sobre o Douro, assim de tornar mais facil a ligação do caminho de ferro do Norte com os que estavam projectados para o Minho e Douro, sem contudo afastar a estação do Porto do centro da cidade, iniciavam-se os estudos para descobrir um novo traçado que satisfizesse a essas condições.

Durante o anno de 1864 continuaram os trabalhos com toda a actividade, entre o Entroncamento e a margem esquerda do Douro, de modo que, em principio de julho, foi aberta provisoriamente à circulação a linha do Norte até às Devesas, que, como é sabido, por muitos annos foi a estação *terminus* d'essa linha.

A. O.

O caminho de ferro do Jungfrau

Entre os numerosos attractivos que oferece a Suissa, figura em lugar de destaque a linha do Jungfrau, evidente demonstração da intelligencia do homem, cujas iniciativas e committimentos não podem já ser sofrados por quaisquer inconveniencias nem obstáculos, que se outrora eram considerados invenciveis, já hoje não oferecem serias dificuldades para a realização de qualquer empresa por enorme que pareça.

O Jungfrau mede cerca de 4.000 metros de altura. Faz parte do grupo dos Alpes bernenses, que separam os cantões de Valtais e de Berue e abarca do cume os panoramas mais pictorescos e as mais encantadoras perspectivas, que parecem filhas da exuberante phantasia de um genio que se houvesse comprazido em trasladar para um extenso campo uma terra ideal de valles alegres, de picos alterosos erguendo para o céo os seu capellos brancos, e de cimos cobertos de gelo inacessiveis aos homens. É uma paizagem magica, dotada de bellezas indescriptiveis, que, ao passo que deslumbram a vista, empolgam a intelligencia e convidam a um sonhar disperso em mundos poetizados pela prodiga Natureza.

Sem duvida se lhe chama «Virgem», pelo manto de arminho que constantemente o cobre, ou porque, em vista da sua altura, só as possantes aguias lhe haviam atingido

o cume, até que no seculo passado intrepidos viajantes realizaram a sua temeraria exploração. Entre estes citam-se os irmãos Meyer e varios habitantes do Grindewald, que em 1828, expondo a vida a todo o momento, conseguiram atingir o pico mais elevado, que termina n'uma agulha rematada por uma banqueta de 0,7 de largura.

Em 1841 tambem Agassiz Forbes fez a mesma atrevida excursão; a este se seguiram outros exploradores, e a partir d'esta data, viajantes de todas as nacionalidades accudiram decididos a sentar-se na temerosa banqueta, com quanto em grande maioria desistiram do propósito pelo perigo da aventura.

A linha que percorre tão pictoresca região mede duas e meia leguas de extensão e sobe cerca de dois kilometros, ou seja metade approximadamente da altura total da ingreme cordilheira. Parte de Scheidogg e atravessa os montes de Eiger, Monch e por ultimo o Jungfrau, que lhe dá o nome, no alto do qual está installado um tubo de 70 metros para facilitar aos viajantes a ascensão ao cume.

Este tubo é como um poço vertical gigantesco, aberto na rocha, contendo commodos ascensores accionados por um dynamo, com utilização das aguas do lago Luchinen, para comunicar áquelle o movimento por meio de um motor hidráulico.

Tambem existe no poço uma escada de caracol, para quem prefira a ascensão a pé, com receio de entrar para o ascensor.

São curiosas as sete estações da linha, pois para construi-las foi preciso escavar na propria rocha, e abrir n'esta compartimentos muito acanhados, e dormitorios à semelhança dos beliches de um grande paquete.

A linha, no seu terminus do Jungfrau, tem, à saída dos passageiros, de um lado um hotel provido de todos os confortos modernos, e do outro o poço por onde seguem os ascensores, ou onde está a escada em caracol para os que queiram ir a pé; e o panorama do Jungfrau e dos montes circumjacentes apresenta-se no alto como uma interminável pellicula cinematographica, que desenrola aos olhos deslumbrados uma serie de bellezas que surprehendem e maravilham.



A guerra e os caminhos de ferro

Uma das características da actual guerra é o ser uma guerra de caminhos de ferro, cuja enorme efficacia se demonstrou em França com os deslocamentos de numerosos contingentes de forças realizados na maior ordem e com a maior celeridade. Só nos poucos dias em que Paris esteve ameaçado, foram transportados rapidamente do sul ao norte exercitos gigantescos.

Attendendo a que para transportar um corpo de exercito, com todo o seu material, são necessarios 125 comboios, e a que o intervallo minimo de comboio a comboio é de dez minutos, são precisas vinte e cinco horas e meia, com via dupla, para o fazer sahir de uma estação.

Mas isto não dá ideia sequer do movimento ferroviario. É preciso pensar nos comboios de munições e de viveres à frente da batalha, e nos de feridos retirados das linhas de fogo.

Em França houve necessidade de estabelecer estações reguladoras do movimento, e à testa de cada uma está um oficial do estado-maior, dos que preparam o horario ferroviario para o caso de guerra. Cada estação reguladora dispõe de um parque de vagões, deposito de munições, de gado, de viveres, de forragem, etc. A partida dos comboios faz-se segundo a oportunidade; e seguem, desde o começo da guerra, à velocidade fixa de 25 kilometros à hora. Ha um numero constante de comboios diarios, e entre estes intercalam-se os extraordinarios.

Só os caminhos de ferro é que tornam possível esta guerra de milhões de combatentes.

armado, e o oleo de petroleo para illuminação em vagões reservatorios.

Na 2.^a, entre muitas outras, o aço em obra, o arame de aço ou de ferro, azulejos, os cimentos magnesianos, mosaico; na 3.^a a cal apagada e a commum em pedra e em pó, chumbo, estanho e outros metaes, pasta de madeira, os ocres, tijolos, telhas e outros productos ceramicos; na 4.^a os mineraes, os combustiveis fosseis, as diversas sucatas de metaes, de vidro, de papel, etc.; na 5.^a o basalto, cascalho e saibro, e na 6.^a o bagaço d'azeitona e a pedra britada para construcção d'estradas.

Concede bonificações para o transporte de cal commum em pedra ou em pó eguaes ás da tarifa 7.

Para volumes de dimensões anormaes estabelece os minimos de peso eguaes aos da tarifa 7.

Tambem concede o retorno gratuito de encerados.

N.^o 9—*Cereaes, legumes, farinhas, batatas, forragens, verduras, etc.*—É similar da 11 da Companhia Portugueza. Tem preços para minimos de vagões completos, divididos em tres series. — Bases de \$022, \$02 e \$015 por tonelada e kilometro.

Tambem concede o retorno dos encerados.

N.^o 10—*Adubos, correctivos, machinas e instrumentos agricolas.*—Similar da 12 da Companhia Portugueza. Os preços d'aplicação geral (§ 1.^o) são divididos em tres series; os da 1.^a correspondendo ás diversas machinas agricolas, base de \$025 por tonelada e kilometro; os da 2.^a aos instrumentos agricolas, base de \$018 por tonelada e kilometro; e os da 3.^a aos diversos adubos e correctivos, base de \$015 para remessas de detalhe e de \$014 para as de vagão completo.

No § 2.^o tem preços especiaes de gáre a gare para adubos e correctivos por vagão completo e para remessas de detalhe, da estação de Tua para todas as de Mirandella a Bragança, e da de Santa Comba para as do ramal de Vizeu, sem reciprocidade.

Estabelece as sobretaxas d'a 10, 20 e 30% para volumes de pesos vidicinaes de 3 a 4 toneladas, mais de 4 até 6 e mais de 6 até 10, respectivamente, e minimos de peso para pesos de grandes dimensões e pouco peso como na 8.

N.^o 11—*Carvão vegetal, casca para cortumes, cortica etc.* por vagão completo. Similar da 13 da Companhia Portugueza. Só tem preços d'aplicação geral em 5 series — Bases de \$028, \$025, \$020, \$015 e \$012 por tonelada e kilometro.

Concede retorno d'encerados.

N.^o 12 — *Disposição sobre transportes em vagões de propriedades dos expedidores.*—Corresponde a tarifa 14 da Companhia Portugueza, sobre a qual se pôde dizer foi decalcada.

Condições geraes d'aplicação das tarifas internas de pequena velocidade.—Estabelecem varias disposições sobre zona d'acção, reexpedições, mudanças de destino, prazos de transporte, agrupamentos para vagões completos, etc., semelhantemente ás que vigoram nas linhas da Companhia Portugueza.

Das antigas tarifas combinadas de pequena velocidade continuam em vigor a B. V. n.^o 1 e sua ampliação de Outubro de 1901, combinadas com a Companhia da Beira Alta para os transportes de telha e tejolo.

Como acima dissemos esta remodelação representa um progresso na tarificação da Companhia Nacional que com ella consegue attingir tres fins: beneficiar, pelo barateamento, um grande numero de transportes, augmentar as suas receitas, e simplificar o processo das taxas, o que tambem é importante.

Transporte de cereaes, farinhas e legumes

Em harmonia com as disposições de decreto N.^o 1223 de 30 de Dezembro de 1914 e do seu complementar de

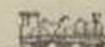
8 de Janeiro de 1915, as estações de caminhos de ferro não aceitam para expedir, remessas de trigo ou de farinha em quantidade superior a 30 litros, bem como de milho, farinha de milho, centeio, arroz, feijão branco ou de côr, feijão frade e fava em quantidade superior a 80 litros, que tenham de transitar de um para outro concelho do Paiz, quando não sejam acompanhadas de uma guia de qualquer modelo ou mesmo manuscrita, em papel não sellado, authenticada pela administração do concelho ou pelas regedorias de parochias de origem, e na qual se mencione os nomes do remettente e consignatario e respectivas residencias, numero de volumes, quantidade das mercadorias e a via que seguem.

As referidas guias acompanharão a escripturação das remessas até destino e serão entregues aos consignatarios que terão de as apresentar nas regedorias das parochias destinarias ou nas administrações dos respectivos concelhos.

Os transportes do Estado estão, é claro, isentos d'estas prescripções.

Passageiros para além da fronteira

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro de Beira Alta, as estações da sua rede só vendem, por determinação do governo, bilhetes para além da fronteira, a passageiros que apresentem bilhetes de identidade ou passaporte emitidos pelos governos civis.



Viagens caseiras

VIII

Vizeu e as suas antiguidades. — Um excellent hotel. — O que concorre para o bem da cidade.

Já aqui fallámos, mais de uma vez, de Vizeu, e apenas hoje voltamos a referir-nos à interessante cidade de Viriato porque ahi terminou a nossa *viagem caseira* do anno passado.

Pouco tem progredido ella, desde a ultima vez que a visitámos, conservando o seu *cachet* da cidade antiga, com as suas velhas habitações solarengas, em que os brasões de velhas familias denotam a linhagem fidalga dos seus passados habitantes.

Se a democracia moderna, no seu furor demolidor do passado, quizesse tirar essas recordações de gerações idas, muito tinham que fazer alli os canteiros.

Não só pelos brasões, mas pela luxuosa ornamentação de janellas e portaes de vetustas casas, se torna interessante um passeio pelas ruas, o que ainda não fizeramos com este espirito observador.

Por exemplo: a casa que faz esquina da rua João Mendes no largo Alves Martins, e tem os numeros 9 e 11, é curiosissima pela sua fachada ornamentada e pe'a sieira de gargulas, de variadas formas, algumas bastante comicas que lhe deram o nome de «casa das boccas».

Tambem na rua Direita, as casas com os numeros, 51, 153 e 155 teem importantes frontarias com as janellas e portas ricamente ornamentadas.

As modernas instituições transformaram o antigo paço do Foutello, residencia do bispo, em tribunaes e prisão militar, mas, á parte pequenos trabalhos de apropriação do edificio, nada fizeram em melhoria do parque e da estrada—a carreira—que alli conduz, e que bem o merecia, porque ha alli arvores seculares de uma beleza extraordinaria, exemplares magnificos que, a falta de tratamento do terreno em que estão, e o completo abandono á acção do tempo e ao vandalismo dos ignorantes que passam, vão fatalmente condemnando ao anniquilamento.

Tambem a *Casa do Viriato* e parte do campo annexo poderiam constituir um bello jardim, mas Vizeu pouco tem

cuidado de melhoramentos locaes; apenas, como em tempo notámos, se prepara um novo bairro, e uma nova avenida que, de futuro, conduzirá à estação do caminho de ferro.

Bem precisa d'isso, porque as ruas que hoje alli conduzem são más e obrigam a uma grande volta inutil, de mais de um kilometro, que poderia ser reduzida a metade pela nova estrada.

E' n'esse bairro que se encontram alguns novos edificios estylo moderno e principalmente o *Hotel Portugal*, que merece especial menção.

Desde muito que, por todas as formas ao nosso alcance, preconiza quem estas notas escreve, a construcção de pequenos hoteis de provincia, com um certo conforto, com muito asseio, boa comida; hoteis habitaveis por outra população que não seja a vulgar dos que vão comprar ou vender aos mercados, dos caixeiros viajantes e classes similares que com tudo se accommodam.

Sempre entendemos que um bom hotel, n'uma cidade ou villa, é um verdadeiro attractivo para os que viajam por prazer ou por hygiene, do corpo ou do espirito, pelo desejo de conhecer terras, pelo gosto de passear, apenas.

O automobilismo tem, nos ultimos annos, desenvolvido extraordinariamente a excursão em todos os paizes e por todas as povoações, mesmo as mais modestas; mas para o exercer é indispensavel ter a certeza de encontrar, no caminho, onde comer razoavelmente, onde pernoitar confortavelmente.

A' falta de um bom hotel, o excursionista evita o caminho onde não o encontra, e vae em busca de outro ponto onde tenha essa commodidade.

O hotel é, portanto, um attractivo para a cidade ou a villa; e é até banal repetirmos isto que é hoje axiomatico por toda a parte, e tão antigo que desde dezenas de seculos, se fundaram na Palestina os conventos-dormitorios para os peregrinos, e na Argelia os caravans-serralhos, que outra coisa não eram que hoteis primitivos para abrigo das caravanias que atravessavam o deserto.

Não havia, n'esse tempo, automoveis nem caminhos de ferro.

Nos tempos modernos, em todos os paizes se pensou n'isso, e por toda a parte se elevaram grandiosos e pequenos edificios para alojamento dos forasteiros. Haja vista os pequenos e galantes hoteis da Noruega, sem os quaes não podia fazer-se a travessia, que ainda ha poucos annos era obrigatoria, por não haver caminho de ferro, entre a costa atlantica e a capital.

Entre nós pouco se tem feito, e não falta quem desdenhe da prósperidade do receituário.

Pois o exemplo ahi está.

Se Vizeu tivesse, bem organizada, uma estatística do numero dos visitantes, ha dez annos e hoje, veria o beneficio influxo que, para o desenvolvimento da cidade, tem sido o hotel que um Viziense de iniciativa alli construiu, e que outro Viziense de provada competencia explora.

O *Hotel Portugal* não é rodeado de parques ou jardins, mas tem uma bella exposição, ar e sol por todos os lados; não tem concerto ao jantar, mas tem excelente cozinha, bem feita; não nos serve complicados pratos à francesa mas dá-nos comida limpa feita com generos sãos e bons; não nos oferece luxuosas cadeiras *maple*, sofás alcatifas d'Aubusson, mas os seus alojamentos são de um asseio irreprehensivel, o chão bem lavado, as roupas cheiram a linho novo e... os enxergões são de arame e os colchões de lã; não tem pessoal agalado e porteiro de *bonnet* de dourado monogramma, mas os creados vestindo o seu modesto e alvissimo jaleco branco, as creadas com os seus satinhos de chita, são de uma amabilidade captivante, e o dono da casa e a sua irmã dirigem tudo, olham por tudo, attendem a tudo, com o cuidado e a sinceridade da nossa sympathica provincia.

Por isso a affluencia alli é continua; a todo o momento

entram hospedes, pâram á porta os automoveis, chegam bagagens dos que vão vindo.

E a tudo attende o gerente, o proprietario, que é, afinal, o estimado cavalleiro tauromachico Casimiro d'Almeida.

Quem nos diria que no estofo de um arrojado toureiro se abrigava um competente hoteleiro!

Nós proprios o duvidâmos, quando o soubemos.

Enganâmo-nos; ainda bem. Uma só falta tem o hotel: um omnibus que nos traga da estação e nos conduza alli. Para a chegada, ainda se encontram uns carrinhos que, a 200 reis por cabeça, nos conduzem ao hotel. Para a sahida ha que mandar vir um trem que, por pouco mais de um kilometro, exige 1.500 reis! E' demais! Um omnibus ou um automovel faria a comodidade do publico e dava lucro ao hotel.

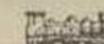
*

Aqui terminam as notas sobre a nossa excursão do anno findo. A do anno corrente onde será? Não fazemos programma como antigamente, porque os tempos mudaram. O estrangeiro não está viajavel.

Mesmo que a guerra acabe, se acabar em mezes (?) não dá gosto visitar paizes assolados pela desgraça ou afectados pelas consequencias d'um tremendo cataclysmo.

Alem d'isso, com francos a 270 ou mais e libras a 6⁵70 (ou mais tambem) quem pode viajar por prazer? Só os ricos, e n'essa honrosa classe não ensileiramos

Ficar-nos-hemos, pois, por cá, onde, apesar de todo o paiz conhecermos, ainda ha muito que ver. Ponto é que outras circumstancias não no-lo impeçam.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diario de Noticias, sua fundação e seus fundadores, por Alfredo da Cunha. — Duplicando a comemoração de cincocentenario d'este jornal, já celebrada pela festa a que nos referimos ha quinze dias, publicou o seu actual director este livro, que é, incontestavelmente, de um valor extraordinario.

Revela elle, no seu conjunto a veneração de um espirito superior pelos homens trabalhadores e intelligentes que fundaram o *Diario de Noticias* e em especial por Eduardo Coelho, a um tempo pae da instituição benemerita que o auctor com tanto saber tem continuado e pae da esposa digna e querida a quem o livro é dedicado. E' portanto um livro baseado, todo elle, em sentimentos nobres que dignificam.

Mas é, álem disso, para o jornalismo portuguez e para a sua historia, um repositorio de documentos de um valor inestimável, porque n'elle se registam e se condensam não só todos os factos da genesis e da successiva evolução da vida d'aquella folha, n'uma das mais importantes do paiz, como um sem numero de notas e investigações preciosissimas sobre os primeiros jornaes mundiaes e especialmente, no que se refere ao nosso paiz, sobre todas as mais antigas gazetas que aqui se publicaram, e da qual o livro reproduz as fac-similes das primitivas paginas.

N'uma longa serie de *notas finaes* encontramos um estudo proficuentemente baseado em dados e documentos que só um espirito investigador e tenazmente observador pôde rebuscar nos archivos e bibliothecas publicas e particulares. Ilustram o livro setenta gravuras primorosamente impressas, algumas a cores e ouro.

E' pois, um livro que se estima como um thesouro, e terá que ser consultado e estudado por todos que de futuro se occupem da historia do periodismo em Portugal.

Agradecemos á Empresa do «*Diario de Noticias*» a amavel offerta que d'elle nos fez.



Ramal de Coimbra, e Linha da Louzã.—Pôde considerar-se normalizado o serviço de comboios na linha da Louzã, onde já a 8 de corrente logar os comboios n.ºs 601, 602, 605 e 606.

O restabelecimento do serviço entre as duas estações de Coimbra não pôde ser desde já anunciado, embora se espere consegui-lo de um momento para o outro. Já hontem transitaram pelo ramal alguns vagões que a interrupção detivera em Coimbra-B.

Pelo que respeita a passageiros e bagagens, pôde contar-se com o serviço da tracção eléctrica que a Câmara municipal de Coimbra gentilmente accedeu em combinar com a Companhia portugueza, inclusivamente para a hora matutina da passagem dos comboios n.ºs 51 e 601.

As povoações servidas pela linha da Louzã estão muito gratas à Câmara de Coimbra, que assim accudiu a evitar os transtornos que a interrupção do serviço lhes causaria.

Japão
O Japão aceitou as propostas feitas pela «A. E. G.» de Berlim, para a electrificação do caminho de ferro de Usni-Toge, de via de 0,607, que reune as costas oriental e occidental, atravessando uma grande aresta montanhosa e que, para se vencer, n'uma extensão de 11 kilómetros, o desnível de 560 metros, foi dotado em 1893, de uma cremalheira entre Yokogawa e Kanizawa, assegurando-se o percurso de 26 locomotivas de cremalheira de tres eixos e com a velocidade de 9 a 10 kilómetros à hora. Apesar de tudo, o serviço foi julgado insuficiente, e para o remediar, e suprimir ao mesmo tempo o incomodo do fumo nos seus 26 túneis, recorreu-se por fim à electrificação.

As obras careceram do dispêndio de cerca de 1.050.000\$ de escudos; e 12 locomotivas de cremalheira, movidas por corrente continua de 650 volts, conduzida por tres carris, estão em serviço desde 1912.

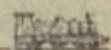
Estas máquinas foram construídas pelo sistema mixto; isto é, com motores distintos para a marcha por adherencia e para a marcha por cremalheira; podem rebocar cada uma um comboio de 90 toneladas em pendente de 67 milímetros, à velocidade de 16 kilómetros. A duração do percurso de Yokogawa a Kanizawa pôde reduzir-se assim, de hora e meia que era, a quarenta minutos, como é actualmente.

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1914, dos fundos do Estado, títulos

Bolsa	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa	Divida Interna 3% assentamento..	39,50	38,90	40	39,15	40,30	39,75	40,50	40,05	40,55	40,48	40,70	39,50
" "	3% coupon.....	39,25	38,82	39,70	39,10	40,10	39,60	40,15	39,85	40,45	40,15	40,30	39,20
" "	4% 1888 c/ premios	21,500	20,75	21,300	20,80	21,50	21,500	21,530	21,520	22,520	21,540	22,500	21,50
" "	4 1/2 % 1888/9.....	56,50	56,50	59,50	57,50	58,50	57,50	57,510	56,560	57,590	56,580	58,500	57,500
" "	4% 1890.....	50,50	50,50	50,50	50,50	50,50	50,50	50,540	50,500	50,540	50,530	50,575	50,550
" "	3% 1905 c/ premios	9,500	9,500	9,510	9,505	9,520	9,515	9,520	9,505	9,515	9,500	9,510	9,500
" "	4 1/2 % 1905 C. F. E.	80,530	80,50	80,500	80,500	80,530	80,500	80,510	79,560	80,520	80,500	80,520	78,550
" "	5% 1909 ob. C. F. E.	80,500	79,550	80,540	80,540	81,500	80,580	80,540	79,520	80,550	80,550	81,500	80,510
" "	4% 1912 ouro.....	—	—	—	—	89,500	88,550	89,500	88,550	89,500	88,520	89,580	89,540
" "	Externa 3% 1.ª serie.....	67,510	66,530	66,590	66,51	67,510	66,580	67,510	66,590	67,580	66,590	68,500	67,540
" "	3% 2.ª serie.....	66,520	66,500	66,520	65,580	66,520	66,500	66,520	66,500	66,550	66,510	66,560	66,550
" "	3% 3.ª serie.....	68,560	68,530	70,500	68,540	69,540	68,580	69,530	68,50	70,520	69,520	70,550	70,530
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	103,560	102,500	101,560	101,560	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	159,550	157,500	167,580	162,500	163,550	158,500	167,500	166,500	166,570	166,550	168,550	166,520	166,520
" " Commercial de Lisboa	142,500	141,500	138,500	138,500	140,500	140,500	145,530	142,500	146,500	145,550	146,500	145,550	145,550
" " Nacional Ultramarino	101,520	100,560	102,500	100,550	100,570	99,550	100,550	99,570	100,520	99,560	99,580	98,560	98,560
" " Lisboa & Acores.....	116,550	116,500	115,500	108,570	108,550	106,585	109,560	107,500	109,580	109,500	111,500	110,500	110,500
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	59,500	59,500	—	—	—	—	—
" " Nacional.....	5,560	5,550	—	—	—	—	5,500	5,500	4,560	4,560	—	—	—
" " dos Tabacos..	68,510	67,580	68,500	67,580	65,500	64,500	64,580	64,510	68,500	66,500	67,500	66,500	66,500
" " dos Phosphoros.	58,520	57,560	59,500	58,520	59,500	58,50	55,530	54,570	55,520	54,560	54,560	53,550	53,550
Obrig. Comp. Através d'Africa.....	87,550	86,500	86,560	86,540	87,550	86,550	86,590	86,60	88,500	86,570	88,500	87,580	87,580
" " Benguela.....	—	—	—	—	79,550	79,550	79,550	79,550	79,550	79,550	—	—	—
" " C. F. P. 3% 1.º grau	64,520	63,550	63,570	63,530	63,550	63,530	63,570	63,500	63,550	63,500	62,590	62,550	62,550
" " C. F. P. 3% 2.º grau	47,540	45,530	46,510	45,550	45,590	45,510	43,530	43,500	43,530	43,500	41,500	39,570	39,570
" " B. Alta 3% 1.º grau.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,550	58,550	58,550
" " B. Alta 3% 2.º grau.	17,530	17,500	16,595	16,580	16,580	16,510	16,545	16,510	16,560	16,510	16,535	16,500	16,500
" " Nac. coupon 1.ª serie	74,500	74,500	74,500	74,500	75,520	74,500	74,500	73,500	74,500	74,500	75,550	74,550	74,550
" " Nac. coupon 2.ª serie	63,520	63,520	63,560	63,560	63,560	63,560	64,500	64,550	64,500	64,500	64,550	64,550	64,550
" " Aguas.....	—	—	—	—	77,526	77,500	77,530	77,500	77,580	77,550	77,530	77,530	75,500
" " prediaes 6%	—	—	87,540	87,500	87,540	87,530	87,540	87,520	89,520	89,500	90,500	89,500	89,500
" " 5%.....	77,500	77,500	76,500	75,510	75,580	75,510	75,550	76,500	76,570	75,500	78,500	76,550	76,550
" " 4 1/2 %.....	—	—	71,550	71,550	72,530	72,550	73,500	73,500	73,500	73,560	73,550	75,550	75,550
Paris... 3% portuguez, 1.ª serie.....	64	62,10	62,80	62,40	63,37	62,50	62,50	62,00	63,40	62,15	65	64	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " Madrid-Caceres-Portugal..	27	24	32	26,50	28	25	25	24	24	23	23	15,75	15,75
" " Madrid-Zaragoza-Alicante	438,75	435,50	456	449	453	441	450	433	450	439	456	450	450
" " Andaluzes	307,50	307	327	318	327	316	324	316	324	315	323	318	318
Obrig. Comp. Cam. F. P. 1.º grau	301	294	301	297	301	296	300,50	296	298,50	296	301	296	296
" " Cam. F. P. 2.º grau	221	210	219	216	218	207	206	202	204	190	193	187	187
" " da Beira Alta.....	275	266	275	275	277	274,25	276,50	274	277	276	274,75	2	

Decrescimento da produção siderúrgica

A produção siderúrgica que muito decresceu na Europa por efeito da conflagração actual, também bastante tem sofrido nos Estados Unidos, onde a produção media mensal, desde agosto, é a que corresponderia a uma produção anual de 20.000:000 de toneladas, enquanto em 1913 passou de 30.000:000. Não tendo continuado a diminuir a produção, calcula-se que se terão obtido, em 1914, uns 23.000:000 de toneladas, ou seja, 7.500:000 de toneladas menos que em 1913. Em analoga proporção (25% approximadamente), descerá, consequentemente, o fabrico do aço bruto e o do manufacturado, o que terá representado para os Estados Unidos, uma menor produção de riqueza, em 1914, de 200 milhões de dólares.



BRINDES RECEBIDOS

— Do Sr. Carlos Rodrigues de Azevedo, encadernador, calçada do Sacramento, 29 (ao Carmo), uma microscópica agenda, com calendário, muito elegante, que agradecemos.

— Do Sr. A. G. Perdigão, encadernador, R. da Saudade, 8, uma bonita agenda, com chromo, que também agradecemos.

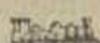
— Do Sr. John Sumner & C.ª, da «Industria Social»,

de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno		
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	
44	39,45	—	—	—	—	40	39,80	39,80	39,50	39,80	39,80	Julho	41 Janeiro	38,90
40,05	39,45	—	—	—	—	39,95	39,40	39,40	39,40	39,80	38,50	Junho	40,30 >	38,82
21\$50	21\$00	—	—	—	—	21\$40	21\$00	21\$30	20\$90	21\$10	20\$9	Maio	22\$20 "	20\$75
58\$00	57\$70	—	—	—	—	57\$50	54\$90	55\$30	55\$00	55\$50	55\$00	Fevereiro ..	59\$00 Outubro ..	54\$90
51\$00	50\$50	—	—	—	—	49\$40	49\$30	48\$50	48\$50	49\$00	48\$70	Julho	51\$00 Novembro ..	48\$50
9\$15	9\$00	—	—	—	—	9\$10	9\$00	9\$00	8\$85	8\$95	8\$90	Março e Abril	9\$20 "	8\$85
78\$50	78\$00	—	—	—	—	—	—	78\$50	78\$00	80\$50	80\$50	Março e Dez.º	80\$50 Julho e Nov.º	78\$00
79\$00	78\$10	—	—	—	—	77\$50	77\$50	79\$00	78\$00	79\$50	79\$00	Março e Jun.º	81\$00 Outubro ..	77\$50
88\$00	87\$20	—	—	—	—	87\$80	87\$00	88\$20	86\$50	89\$50	88\$50	Junho	89\$80 Novembro ..	86\$50
67\$00	65\$60	—	—	—	—	70\$00	67\$500	70\$50	67\$80	70\$00	69\$80	Novembro ..	70\$50 Julho	65\$60
66\$00	65\$20	—	—	—	—	66\$00	66\$00	69\$00	67\$50	69\$20	69\$00	Dezembro ..	69\$20 "	65\$20
69\$10	68\$30	—	—	—	—	70\$00	69\$500	71\$00	70\$50	71\$30	70\$30	"	71\$30 Jan.º e Julho.	68\$30
165\$60	165\$00	—	—	—	—	—	—	105\$00	105\$00	110\$00	110\$00	"	110\$00 Abril	101\$20
146\$00	140\$00	—	—	—	—	164\$80	164\$500	165\$50	164\$80	170\$00	160\$00	"	170\$00 Janeiro	157\$00
99\$20	96\$00	—	—	—	—	143\$50	143\$500	142\$60	142\$50	144\$00	144\$00	Maio, Jun.º e Julho	146\$00 Fevereiro ..	138\$00
111\$00	108\$00	—	—	—	—	95\$00	95\$00	96\$50	95\$00	99\$00	98\$00	Fevereiro ..	102\$00 Out.º e Nov.º	95\$00
—	—	—	—	—	—	—	—	108\$50	108\$00	108\$00	108\$00	Janeiro	116\$50 Marco	106\$85
68\$50	68\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Abri	59\$00 Abril	59\$00
51\$70	53\$50	—	—	—	—	51\$70	50\$60	51\$50	50\$50	52\$50	51\$00	Fevereiro ..	59\$00 Novembro ..	50\$50
85\$70	84\$00	—	—	—	—	82\$00	82\$00	81\$50	82\$00	86\$10	84\$50	Maio e Junho	88\$00 Out.º e Nov.º	82\$00
60\$50	60\$20	—	—	—	—	77\$50	77\$500	77\$50	77\$50	77\$50	77\$50	Março, Abril e Maio	79\$50 Outubro ..	77\$00
41\$10	38\$00	—	—	—	—	61\$00	61\$00	65\$00	61\$60	66\$00	65\$50	Dezembro ..	66\$00 Julho	60\$20
—	—	—	—	—	—	—	—	58\$00	58\$00	59\$00	59\$00	Janeiro	47\$40 "	38\$00
15\$85	15\$30	—	—	—	—	16\$50	16\$50	15\$00	15\$00	15\$00	15\$00	Dezembro ..	59\$00 Novembro ..	58\$00
75\$50	75\$50	—	—	—	—	72\$50	72\$50	73\$00	72\$50	73\$50	72\$50	Junho e Julho	75\$50 Jul.º Nov.º e Dez.º	72\$50
63\$50	63\$00	—	—	—	—	63\$00	63\$00	—	—	—	—	Junho	64\$50 Julho e Out.º	63\$00
75\$10	75\$00	—	—	—	—	75\$00	74\$500	76\$20	74\$20	78\$50	77\$00	Dezembro ..	78\$50 Outubro ..	74\$00
87\$60	87\$50	—	—	—	—	89\$10	89\$00	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	Junho	90\$00 Fevereiro ..	87\$00
76\$00	75\$00	—	—	—	—	75\$00	75\$00	76\$00	75\$30	77\$50	76\$50	Dezembro ..	77\$50 Abril	74\$00
72\$00	71\$50	—	—	—	—	71\$00	71\$00	71\$00	71\$00	—	—	Junho	75\$50 Out.º e Nov.º	71\$00
65	63,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Junho e Julho	65 Abril	62
18,25	15,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Fevereiro ..	32 Junho e Julho	15,75
459	373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Julho	459 Julho	373
336	283	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	"	336 "	283
299i	285	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Janeiro	304 "	285
291	183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	"	221 "	183
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Março e Maio	277 Janeiro	266
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Fevereiro ..	163 Junho	139
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Junho	65 Jan.º e Fev.º	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Julho	83 1/4 Janeiro	80,75

Avenida da Liberdade, 29 a 37, «machinas para as indústrias, agricultura e colonias», um grande calendario de parede.

— Um calendario de escriptorio, de Henry Gris & C.ª, gravadores-fabricantes, rua do Ouro, 83.



O Banco Nacional Ultramarino

Completo este banco, no anno findo, o seu cincoente-nario, e celebrou-o publicando uma monographia, em luxuosa edição, que fica nas estantes como documento de alta valia para futuros estudos da vida financeira colonial e metropolitana de tão importante estabelecimento

Orna o interessante album o retrato do fundador, o grande banqueiro Francisco Chamiço — unico retrato que alli figura, como justa homenagem, não tendo a actual direcção querido evidenciar-se figurando n'essa publicação, nem que outro qualquer retrato alli aparecesse; e tanto que, nas vistas do interior do estabelecimento, suas filias e agencias, as mesas e os balcões se apresentam desertos.

Acompanham tambem o livro, além das vistas a que nos referimos, interessantes graphicos do movimento d'aquella casa bancaria, desde o seu inicio até o fim de 1913, do qual dão ideia clara e suggestiva.

O primeiro dá-nos a comparação das contas de «Lu-

eros e perdas», «Dividendo», «Fundo de reserva» e «Reserva para liquidações».

A simples vista se aprecia ahi que, em cinquenta annos, a primeira d'aqueellas contas passou por varias vicissitudes, elevando-se de 60 contos a 275 em 1879, para voltar a 60 em 1887, começando ahi a sua progressão, quasi constante, até 780 contos em 1913.

Os «Dividendos» oscillaram entre 8 e 7% nos primeiros 12 annos, decrescendo depois, e chegando mesmo a nada distribuir durante o periodo de crise, de 1882 a 1886, recomeçando depois a distribuição por 2% para ha dois annos estarem em 7%.

O «Fundo de reserva», nascido em 0,53% chegou a 15%, perdeu-se de todo em 1881 e 1882, e desde o anno seguinte subiu continuamente, desde 3,75% até 40% em que estava em 1913, com o total de 1.140 contos.

Em 1883 foi creada, com 35 contos, a reserva para liquidações na séde e no Ultramar, e está hoje em 1.720 contos.

O movimento total da Caixa em Lisboa e Porto, que em 1865 foi de 26.483 contos, foi em 1913 de 262.578 contos, on muito perto do decuplo. O de depositos, que se elevou a 72.000 contos em 1875, reduziu-se a quasi zero no periodo de crise; mas, restaurado o credito, começo a ascender e está hoje em 160.000 contos.

Para maior interesse, a parte commemorativa d'esta honrosa celebração foi pela Direcção confiada ás primorosas pennas dos nossos mais competentes economistas e coloniaes, como Anselmo d'Andrade, Alfredo Barjona, que escreve sobre Cabo-Verde; Carlos Pereira, sobre a Guiné-Francisco Mantero, sobre S. Thomé e Príncipe; Alves Roçadas, sobre Angola; Joaquim José Machado, sobre Moçambique; Arnaldo de Novaes, sobre Gôa; doutor Gonçalves Pereira, sobre Macau; Julio Montalvão Silva, sobre Timor e finalmente, Lobo d'Avila Lima, sobre a accão do Banco no Brasil, por meio da sua filial no Rio de Janeiro.

E' de justiça consignar aqui, que para o estado de extraordinaria prosperidade em que se encontra actualmente esta instituição bancaria, muito tem concorrido, pela sua rasgada iniciativa, a actual direcção, á qual aqui registamos o nosso aplauso e as nossas felicitações.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1915.

No passado dia 11 foi apresentado á Camara dos Deputados o orçamento geral do Estado, em harmonia do prescripto na Constituição.

N'esse importante documento as receitas e despesas para o proximo anno económico, são calculadas da seguinte forma, numeros redondos:

Receitas:

Ordinarias..... 76.923 contos
Extraordinarias..... 4.232 "

Despesas:

Ordinarias..... 75.313 "
Extraordinarias..... 5.629 "

havendo um saldo positivo de 213 contos approximadamente.

A simples vista se percebe que na elaboração do orçamento se procurou obter numeros precisos para apresentar saldos positivos, não se preocupando com a possibilidade da sua realização.

A nossa situação financeira agrava-se, devido em grande par-

te á crise europeia, é certo, mas mesmo sem contarmos com as extraordinarias despesas que já fizemos e que ainda teremos a fazer devido ás expedições á África, e quem sabe se também ao continente europeu, a situação, embora não seja grave, é comitudo de molde a desalentar, e o projecto do orçamento não é, parece-nos, a sincera expressão da verdade.

Notamos que algumas verbas da despesa estão lançadas por importâncias inferiores ás necessárias, e algumas das receitas vão além do que seria equitativo, tendo-se por objectivo avolumar a respectiva somma.

No orçamento apresentado, calculam-se os impostos indirectos em 24.926.000\$ contra 25.680.000\$ calculados para 1914-15, do que resulta uma diferença sómente de 754 contos.

Tendo as Alfandegas produzido até ao fim de dezembro proximo passado, menos 2.600 contos que no anno antecedente, é quasi certo que o seu rendimento será este anno muito menor, devido á crise que todos os paizes atravessam n'este momento.

As despesas do ministerio das Colonias, ordinarias e extraordinarias, que, no orçamento de 1914-15, foram calculadas em 2.312 contos, figuram reduzidas a 1.379 contos, menos 733 contos.

No ministerio do Fomento, passou-se de 4.834 contos a 4.013, menos 321 contos.

Nas do ministerio dos Estrangeiros figura uma diminuição de 377 contos, apesar do agravamento cambial.

Isto, sem fallar na crise operaria que se agrava dia a dia e obrigará a dispender enormes quantias em novos trabalhos.

Não pretendemos desanistar; é, porém, certo, infelizmente, que amargos dias nos estão reservados. Preferímos pois que os ministros das Finanças nos dissessem toda a verdade, embora isso muito custe aos bons Portuguezes.

Bolsa. — Com prazer notamos que as transacções sobre valores de credito foram deveras numerosas, o que é digno de nota n'este momento, mostrando todos os papeis tendencia firme como se verifica nas cotações que adeante publicamos

Grande foi a aquisição de diversos valores, principalmente do Estado, por parte dos capitalistas particulares, devido ao accrescimo de disponibilidades, proveniente da cobrança de juros.

O mappa comparativo que hoje damos e que o nosso jornal é o unico a publicar no paiz, demonstra, com efeito, que especialmente em valores do Estado, as cotações melhoraram, apesar da má situação financeira do paiz.

Se cotejamos esse mappa com o que publicamos ha um anno vemos que em dezembro de 1914 os fundos publicos, estavam á mesma cotação de 1913, e alguns até em subida; o mesmo succedia as accções do Banco de Portugal.

O papel dos outros bancos e companhias tinha certas alterações para menos; as obrigações Ambaca cotavam-se a menos 3\$00, o 1º grau da Companhia Caminhos de Ferro mais 1\$00, o Beira Alta idem e em Prediaes desceram as de 6% 12\$00, tendo subido as de 5% 8\$00 e as de 4 1/2 2\$50.

Das bolsas estrangeiras não fazemos comparação, porque essas só funcionaram até julho.

Os cambios tinham os seguintes cursos em dezembro de 1913 e 1914:

Preços de venda:

	1913	1914
S/ Londres.....	44 13/16	39 9/16
S/ Paris.....	63,5	78,7
S/ Madrid.....	1,5	1,30

Cambios. — No orçamento a que nos reportamos, nota-se que as diferenças de cambio dos encargos da Dívida Pública estão calculadas a 40%.

A diferença de cambio chega a ser já de cerca de 50%.

Caso não desça, será preciso uma somma bastante elevada para satisfazer os encargos da Dívida Pública.

E' da maior inconveniencia o governo fazer concorrência ao commercio, incumbindo um corretor de comprar para o Estado uma grande parte dos disponibilidades do mercado.

O mercado cambial que abriu no principio do anno a 37%, chegou a atingir agora 35 1/2 mantendo-se sempre firme, até que ante-hontem baixou um pouco. A Junta de Credito Público chegou a pagar o coupon da Dívida Externa a 2\$028!

Os cambios revelam-nos um dos maus aspectos da nossa situação; no entanto ha a contar com os recursos do nosso paiz e com a proxima normalização da situação brasileira, que muito nos ha-de animar.

Damos algumas cotações dos titulos mais importantes negociados nas Bolsas francesas:

Lyon:

Crédit Lyonnais, 1,109; Panamá, 98; Russo 1880, 73.

Marselha:

Russo 1906, 95; Japão 1903, 87; Japão 1907, 90; Panamá, 99; Crédit Lyonnais, 1,125; Russo 1903, 87.

Os cambios ficaram hoje a $35\frac{15}{16}$ e $35\frac{13}{16}$ e a libra a 6,60 compra e 6,70 venda. O Rio-Londres a $14\frac{1}{16}$ ou 17,066 reis a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	$35\frac{15}{16}$	$35\frac{13}{16}$	37	$36\frac{7}{8}$
" 90 dv.	$36\frac{5}{16}$	—	$37\frac{3}{8}$	—
Paris cheque	793	801	775	780
Berlim "	300	320	300	320
Amsterdam cheque	552	557	525	535
Madrid cheque	1320	1335	1260	1300

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO													
	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	—	39,80	—	—	—	—	—	—	38,75	38,75	38,75	38,80	—	—
Dívida interna 3%, coupon	—	20,80	38,55	38,60	38,60	—	38,65	—	38,75	38,75	—	38,95	—	—
4%, 1888, c/premios	—	55,820	—	20,90	21,80	—	21,850	—	—	21,860	21,870	—	—	—
4%, 1888/9	—	49,800	—	55,850	55,830	—	55,850	—	—	—	—	56,800	—	—
4%, 1890	—	—	—	—	—	—	49,820	—	—	—	—	—	—	—
3%, 1905 c/premios	—	—	—	8,95	—	—	9,800	—	—	9,800	—	—	—	—
5%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	79,850	79,850	—	—	80,800	—	—
5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	78,850	—	—	—	88,800	88,800	—
4%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	87,860	—	—	88,800	88,800	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	—	68,880	—	69,810	69,850	70,800	70,830	70,860	70,860	70,860	70,860	—	—	—
3%, 2.ª serie	—	—	—	69,850	70,800	—	71,850	—	72,800	—	72,800	—	—	—
3%, 3.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%, 4%	—	—	—	—	175,800	—	—	175,800	175,800	—	—	—	—	—
Acções Banco do Portugal	—	144,800	—	99,820	99,830	99,850	—	99,880	100,800	100,800	100,800	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	99,800	99,820	99,830	99,850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	108,850	—	—	—	—	108,850	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	66,800	—	—	67,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	52,850	—	52,850	52,850	52,850	—	—	54,800	70,800	70,800	—	—	—
Companhia Através d'Africa	—	83,80	—	83,850	83,850	—	—	—	—	54,800	54,800	54,800	54,800	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	66,850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º gran	—	—	—	—	39,800	—	—	—	—	—	—	39,800	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	73,880	—	—	—	—	—	—	—	62,800	—	—	62,820	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	76,850	—	77,800	77,800	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	76,850	—	76,850	87,850	—	89,800	—	—	—	—	—	—	71,850
prediaes 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguesas										
Companhia Caminhos de ferro Portugueses	Rede geral	31	1.073	6.679.514,500	4.073	6.990.089,500	-310.575,500	6.225,508</		

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1914.

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 32.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de junho do corrente anno, accusando os livros, n'esta data, o seguinte:

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1914

Propriedade.....	59.028\$93,7
Moveis e utensilios.....	20.669\$78,6
Construção.....	12.439:342\$85,4
Estudos álem de Ambaca.....	36.842\$23,6
Thesouro portuguez, conta nova.....	317.959\$84,6
Papeis de credito.....	188.019\$50
Trustees..... £ 48.035.3.6	216.158\$28,7
Capital.....	3.600.000\$00
Obrigações.....	8.289.900\$00
Banco de Portugal.....	169.580\$77,6
Obrigações sorteadas.....	7.200\$00
Lucros suspensos.....	1.843.074\$39
Trustees c/ de dep. £ 5.000.000	22.500\$00
Letras a pagar.....	48.146\$71,9
Acções em caução.....	34.200\$00
Corpos gerentes, conta de caução.....	34.200\$00
Theseuro, conta de reclamações.....	574.603\$05
Artigos 25.º e 26.º do contrato de 25 de setembro de 1885.....	574.603\$05
Administrador delegado em Lisboa.....	6.045\$06,7
Banco Alliança, conta corrente caucionada.....	45.371\$79
Direcção em Loanda.....	16.397\$79,8
Devedores e credores.....	29.902\$26,5
Exploração.....	629.589\$74,4
Caixa.....	1.017\$35,5
	14.612:276\$72,5
	14.612:276\$72,5

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:	
1 obrigaçao da Companhia a.....	79\$50
2.000 accões da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$00.....	90.000\$00
2.000 accões da Mala Real Portugueza (Memoria).....	20\$00
1.600 accões da Companhia a 61\$20.....	97.920\$00
	188.019\$40

Obrigações

Creadas:	
9.450 de 450\$00.....	4.232.500\$00
47.250 de 90\$00.....	4.252.500\$00
	8.505.000\$00
Menos sorteadas:	
236 de 450\$00.....	106.200\$00
1.210 de 90\$00.....	108.900\$00
	215.100\$00
	8.289.900\$00

Explicações

Somma das obrigações creadas....	8.505.000\$00
Da qual:	
Receivedo dos Trustees, em pagamento da construção.....	6.186.150\$00
Diferença na emissão.....	2.236.350\$00
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contrato respectivo £ 5.000.....	22.500\$00
	8.505.000\$00

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de drogas diversas

No dia 4 de fevereiro, 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 drogas diversas.

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

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

Fornecimento d'artigos electricos

No dia 4 de fevereiro, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento d'artigos electricos.

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

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

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 4 de fevereiro, 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 drogas e tintas.

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

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

Fornecimento de bitas

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 o fornecimento de 500 bitas.

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

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 barris

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 3.300 barris vazios servidos a oleos diversos.

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

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

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha d'Evora a Reguengos

No dia 26 do corrente mez, pelas 14 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder à arrematação das empreitadas IV e D, respectivamente de construcção das estações de Perdigonite e Montoito e suas dependencias, da linha de Evora a Reguengos.

Para a empreitada IV, a base de licitação, é de 7.058\$00 e para a D, é de 7.986\$00; e os depositos provisórios respectivos que devem ser efectuados em qualquer dos Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até às 15 horas do proximo dia 25, são de 178\$45 e de 190\$65.

Os programas do concurso e caderno de encargos, estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na séde da secção em Evora, rua do Mesquita, n.º 39, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 às 16 horas.

OLYMPIA O mais distinto Cinema de Lisboa

RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores espectaculos cinematographicos da Capital

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

por combinação com todos os caminhos de ferro de Portugal fornece na sua Redacção—
Rua Nova da Trindade, 48

Bilhetes circulatorios ou de excursão

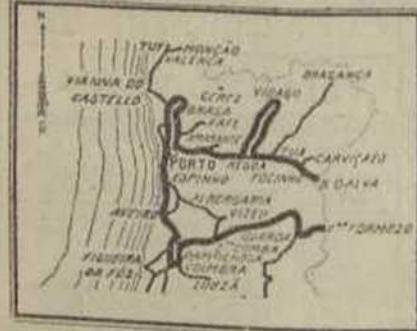
Itinerario A



Lisboa, Valencia d'Alcantara (saída para Espanha), Villar Formoso (entrada), Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfarelos, Lisboa.

Validade 60 dias
1.ª classe, 11\$10; 2.ª, 8\$28

Itinerario B



Porto, Vidaço, Barca d'Alva (saída para Espanha), Villar Formoso (entrada), Coimbra, Porto, Braga, Porto.

Validade 60 dias
1.ª classe, 11\$70; 2.ª, 8\$78

Itinerario C



Lisboa, Beira-Baixa, Beira-Alta, Pampilhosa, Porto, Braga, Porto, Entroncamento, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 15\$30; 2.ª, 11\$48

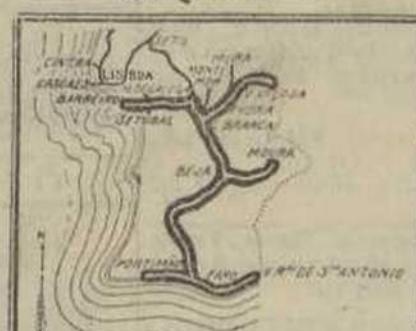
Itinerario D



Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (saída para Espanha e entrada), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 15\$51; 2.ª, 11\$48

Itinerario E



Lisboa (Sul) Villa-Real e vice-versa, com extensão até Villa-Vicosa, Moura e Portimão. Este itinerário serve, especialmente, para ligar com qualquer dos A, C, D, F, G, I, para as pessoas que querem do norte visitar o sul ou vice-versa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$38

Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Viana, volta até Alfarelos, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 18\$90; 2.ª, 14\$18

Itinerario G



Lisboa, Pampilhosa, Santa-Comba, Vizeu, Pampilhosa, Porto, Regoa, Pedras Salgadas, Ermesinde, Braga, Caminha, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 80 dias
1.ª classe, 20\$44; 2.ª, 16\$42

Itinerario H



Pequeno círculo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Villa-Vicosa a Lisboa

Validade 30 dias

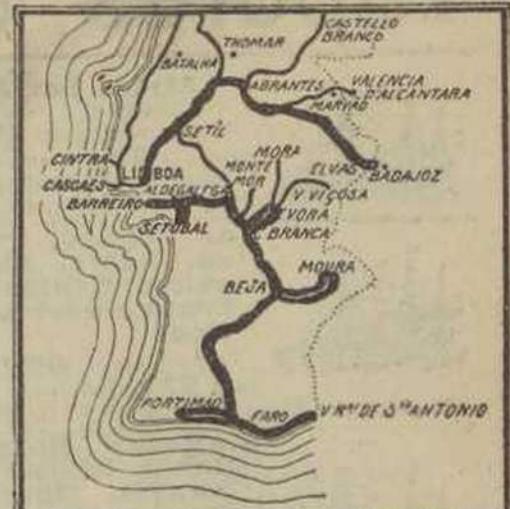
Itinerario I



Lisboa, Coimbra, Louzã, Pampilhosa, Vizeu, Porto, Pampilhosa, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$36; 2.ª, 11\$16

Itinerario M



Lisboa-Rocio, Badajoz, Villa-Real de Santo Antonio, Faro, Portimão, Tunes, Beja, Moura, Casa Branca, Evora, Pinhal Novo, Setúbal, Lisboa-Praca do Commercio.

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$90; 2.ª, 10\$90

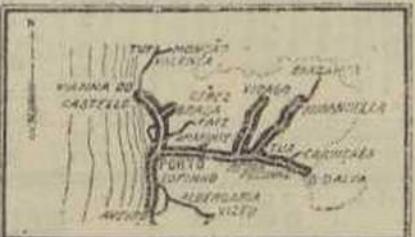
Itinerario J



Porto, Valença, Braga, Vidaço, Mirandela e volta ao Porto.

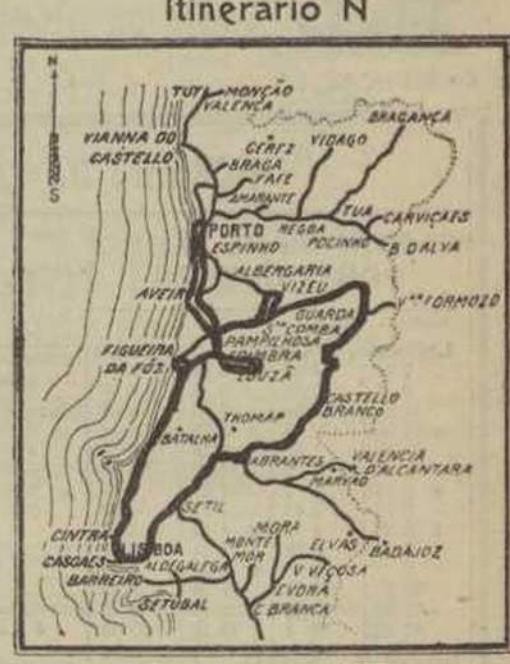
Validade 60 dias
1.ª classe, 12\$30; 2.ª, 9\$38

Itinerario K



Porto, Aveiro, Viana, Braga, Vidaço, Mirandela, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$10; 2.ª, 10\$58



Lisboa-Rocio, Abrantes, Covilhã, Guarda, Santa Comba, Vizeu, Pampilhosa, Coimbra, Louzã, Alfarelos, Figueira, Leiria, Caldas, Torres Vedras, Lisboa-Rocio.

Validade 80 dias
1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$72

Coupons supplementares

Linha de Guimarães

Para ampliar os itinerários B C F G J K L:

Trofa a Guimarães e volta, ou vice-versa, 1.ª classe 1\$08.

Trofa a Fafe e volta, ou vice-versa, 1.ª classe 1\$38.

Linha do Vale do Vouga

Para todos os itinerários excepto A E H J e N:

Espinho a Albergaria-a-Velha e volta ou vice-versa, 1.ª classe 1\$66, 2.ª classe 1\$21.

Aveiro a Oliveira-a-Azemeis e volta ou vice-versa, 1.ª classe 1\$91, 2.ª classe 1\$39.

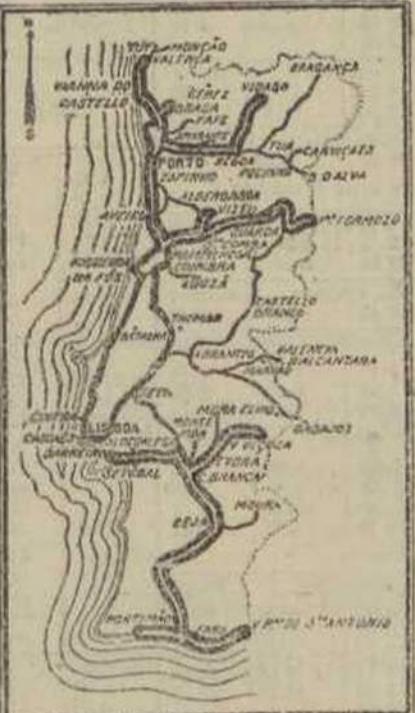
Aveiro a Espinho ou vice-versa, simples, 1.ª classe 1\$36, 2.ª classe 1\$05.

Em negociações: bilhetes de Aveiro e de Espinho a Vizeu.

Linha de Salamanca

Para os itinerários A B D K L.

Bilhetes de Fuentes de Onoro e de Barca d'Alva a Salamanca e vice-versa.



Comprende, por assim dizer, todo o país, desde Valença a Villa-Real de Santo Antonio, com ramificações até Braga, Vidaço, Povoas de Varzim, Vizeu, Guarda, Villa-Formoso, Figueira por Oeste a Lisboa, Villa-Vicosa e Portimão.

Validade 140 dias
1.ª classe, 36\$10; 2.ª, 27\$08

Estarem promptos á venda todos os dias úteis, das 10 da manhã ás 6 da tarde;

Poderem ser utilizados no sentido indicado ou no inverso; A viagem poder começar em qualquer ponto do percurso, e ahí terminar sem aumento de preços;

O assinante poder requisitar durante todo o anno quantos bilhetes quiser, para si, senhoras e menores da família, sócios das firmas commerciaes e seus calxeiros viajantes, sendo as colecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos á

Redacção: Rua Nova da Trindade, 48 1.º LISBOA

Vantagens d'estes bilhetes

1.ª classe, 15\$51; 2.ª, 11\$48

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental



Vapor portuguez **MALANGE**. Sahirá a **22** de janeiro. Empresa Nacional de Navegação. R. do Comercio, 85.



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

Vapor inglez **ORONSA**. Sahirá a **27** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 64, 1.º



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

Vapor inglez **ALCANTARA**. Sahirá a **18** de janeiro. Agentes, James Rawes, & C.º R. do Corpo Santo, 47, 1.º



Madeira, S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal

Vapor portuguez **S. MIGUEL**. Sahirá a **20** de janeiro. Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires

Vapor portuguez **LEON XIII**. Sahirá a **10** de janeiro. Agentes, Henry Burnay, & C.º R. dos Fanqueiros, 10, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **HERSCHEL**. Sahirá a **28** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º

Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor holandez **ZEELANDIA**. Sahirá a **17** de janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor frances **AMIRAL JAU-RÉGIBERRY**. Sahirá a **18** de janeiro. Agentes, Armando Daniel de Matos Límit.º R. de S. Francisco, 7.

Marselha



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



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

Vapor holandez **KAWI**. Sahirá a **29** de janeiro. Agentes, Henry Burnay, & C.º R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



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

Vapor holandez **TUBANTIA**. Sahirá a **25** de janeiro. Agentes Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Providence e New York e mais cidades da América do Norte

Vapor frances **BRITANNIA**. Sahirá a **27** de janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires

Vapor holandez **LEON XIII**. Sahirá a **10** de janeiro. Agentes, Henry Burnay, & C.º R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



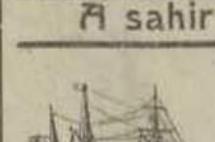
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **HERSCHEL**. Sahirá a **28** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor holandez **ZEELANDIA**. Sahirá a **17** de janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor frances **AMIRAL JAU-RÉGIBERRY**. Sahirá a **18** de janeiro. Agentes, Armando Daniel de Matos Límit.º R. de S. Francisco, 7.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.					
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	6:37	Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	6:50	Lisbon-R	Badajoz	Lisboa-R	6:55	Lisboa	Móra	Lisboa	Tua	Bragança	Tua			
7:16	8:45	5:30	8:45	7:35	7:45	g 6:40	8:50	9:10	10:14	4:15	a 2:35	9:10	3:15	6:55	1:50	11:10	8:12	13:32		
9:48	10:54	7:5	8:6	9:50	11:56	7:35	8:58	8:5	5:21	g 9:25	9:33	8:5	7:40	5:26	2:30	8:10	2:40	8:50		
a 12:15	12:36	a 8:28	9:9	a 12:50	1:47	9:23	10:26	9:10	8:42	a 8:37	2:35	a 6:55	12:30	a 6:48	1:8	4:30	1:42	8:50	1:50	
a 5:13	6:5	1:12	2:13	a 5:31	4:9	11:15	12:13	a 6:56	f 1:15	7:55	6:25	a 9:35	7:56	—	6:24	5:59	11:15	—	—	
b 6:15	7:4	a 4:10	4:49	b 6:15	8:24	5:21	5:27	b 6:11	a 6:48	7:29	7:36	b 12:59	9:10	10:7	9:11	7:11	10:20	7:32	9:50	—
7:17	8:24	a 4:10	4:49	7:17	8:24	5:21	5:27	9:11	a 6:48	7:29	7:36	11:33	7:30	8:36	10:24	9:11	10:25	8:37	9:50	
9	10:11	a 6:48	7:29	10:24	11:33	7:30	8:36	11:53	9:10	10:7	12:55	12:59	9:10	10:7	12:55	11:13	12:15	11:14	12:15	
11:53	12:59	9:10	10:7	12:55	11:13	12:15	11:14	12:55	11:13	12:15	11:14	12:55	11:13	12:15	11:14	12:15	11:14	12:15		
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	9:37	Lisboa-R	Queluz	9:37	10:15	4:15	4:42	9:1	9:37	Mais os de Cintra,	C. Sodré	C. Sodré	7:16	8:45	5:30	6:37	7:16	8:45
5:25	5:25	6:31	7:16	8:1	b 7	7:47	8:10	8:10	8:50	8:50	9:37	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	
6:31	6:31	7:16	7:16	7:16	8:1	b 7	7:47	8:10	8:50	8:50	9:37	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	
7:16	8:1	b 7	7:47	8:10	8:50	8:50	9:37	9:10	9:10	9:10	9:37	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	
8:10	9:1	b 8:10	8:59	9:10	9:18	b 8:50	9:37	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	9:10	
9:10	9:18	b 8:50	9:37	10:45	11:53	9:35	10:41	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	
10:45	11:53	9:35	10:41	11:53	12:55	9:35	10:41	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	10:45	
a 11:29	12:5	b 10:35	11:22	12:20	1:28	11:20	12:26	2:5	2:5	4:30	a 8:55	10:40	a 8:45	10:22	11:39	1:34	1:34	2:35	1:34	
2:5	3:8	a 12:14	12:50	3:40	4:48	12:50	12:50	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	3:40	
3:40	4:48	12:50	12:50	4:48	5:46	12:50	12:50	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	4:48	
a 5:10	5:46	2:20	3:26	b 5:15	6:30	2:20	3:26	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	
b 5:15	6:6	3:50	4:56	b 6:51	7:20	3:50	4:56	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	5:10	
b 6:51	7:20	4:56	5:51	b 7:21	a 6:10	4:56	5:51	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	6:5	
b 7:21	a 6:10	6:46	7:45	b 7:45	8:25	6:46	7:45	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	7:25	
7:45	8:25	6:46	7:45	8:45	9:10	6:46														

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

Serviço directo combinado com a
Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

Aviso ao público

Despacho Central de ((El Barco de Ávila))

Segundo comunicação da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, acha-se aberto a todo o serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, um Despacho Central na povoação de **El Barco de Ávila**, em correspondência com a estação de Béjar, situada na linha do Oeste de Espanha (a 235 quilometros da fronteira de Valencia d'Alcantara e a 76 quilometros de Plasencia-Empalme.)

As taxas a cobrar pelo transporte das remessas expedidas directamente do Despacho Central com destino ás estações desta Companhia, ou vice-versa, são as estabelecidas nas respectivas tarifas para as procedências ou destinos de Béjar, mais as sobretaxas seguintes:

Camionagem entre a estação de Béjar e o Despacho Central de El Barco de Ávila , ou vice-versa	Preço		Mínimo de cobrança por expedição	
	Escudos	Pesetas	Escudos	Pesetas
MERCADORIAS DE TODAS AS CLASSES				
EM GRANDE VELOCIDADE:				
Até 50 quilos, inclusivé, por fracções de 10 quilogramas.....	505,4	0,30	509	0,50
Passando de 50 quilos, por fracções de 10 quilogramas	504,5	0,25	-	-
Prazo de transporte: trinta e seis horas				
EM PEQUENA VELOCIDADE:				
Por tonelada, aplicável por fracções de 10 quilogramas.....	2516	42,00	518	1,00
Prazo de transporte: setenta e duas horas				

Serão taxados pelos preços acima indicados com um aumento de 50 %, tanto nos transportes em grande como em pequena velocidade, os objectos de arte e os espelhos.

A camionagem será convencional para as massas indivisíveis que pesarem mais de 1.000 quilos, e para os objectos cujo comprimento seja superior a 10 metros.

Lisboa, 13 de Janeiro de 1915.

B. 2.446

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 4407

950 exemplares

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

