

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

7.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 655

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

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

LISBOA, 1 de Abril de 1915

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

## Collecções de 1914

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1914, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o prego de \$85

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Minho e Douro — Aviso ao publico Bilhetes de ida e volta em Porto e Abrantes e vice-versa.

## SUMMARY

Vidago a Chaves, por J. Fernando de Sousa.....	97
O valor economico da locomotiva e o melhor aproveitamento da sua capacidade de produção, por Raul Esteves.....	99
Parte official—Ministerio do Fomento: Repartição do Caminhos de ferro.....	100
A organização militar dos caminhos de ferro na Suíça.....	100
O limite de comprimento dos comboios.....	102
Antonio Carrasco Bossa.....	103
Mello de Mattos.....	103
Sanatorio para os empregados dos Caminhos de ferro do Estado.....	103
Viagens e transportes.....	104
Notas de viagem—Carta d'um amigo—Como se viaja hoje até Paris—Comboios lentos e gente triste—Paris sem «au'os» e sem gente—Os grandes armazens-hospitais—A noite terrivel—Espectaculo assombroso—Salve-se quem poder.....	106
Linhas portuguezas—Companhia Portugueza—Beira-Alta—Credito especial.....	108
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	108
Boletim commercial e financeiro.....	108
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	109
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	109
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	110
Publicações recebidas.....	110
Folhetos sobre a guerra.....	110
Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro — Relatorio.....	111
Alumínio-nickel.....	111
Arrematações.....	112
Horario dos comboios.....	112

## Vidago a Chaves

Sob este titulo dei noticia minuciosa, na *Gazeta* de 1 de abril de 1910, do projecto do primeiro lanço d'este ultimo troço da linha do Corgo, comprehendido entre Vidago e Moure e actualmente em construcção adeantada.

Ao mesmo tempo referia-me, á questão já então candente da escolha da margem em que devia ser collocada a estação de Chaves e por tanto da que devia seguir o traçado entre Moure e a fronteira.

Seguindo sempre a margem esquerda e construindo a estação na veiga em frente da ponte, evitavam-se duas pontes sobre o Tamega e serviam-se melhor as povoações da região que demora a nascente de Chaves. As inundações do inverno de 1909 tinham porém attingido proporções taes que cobriram o local escolhido para a estação cortando as communicações com a villa. Passando pois a linha para a margem direita, seria levada por terrenos enxutos e de menor valor, para deixar a estação em local ao abrigo de inundações e proprio á futura expansão de Chaves.

Em seguida a linha procuraria, proximo da fronteira, local para transpôr novamente o Tamega, a fim de entrar em Hespanha pelo ponto que fosse determinado e que ao tempo se não achava escolhido. Promovi então, no exercicio

das minhas funcções officiaes, que se nomeasse a commissão internacional technica para fixar esse ponto de passagem.

Ficava pois a Administração habilitada, com o lanço de Vidago a Moure, na extensão de 9:500 metros, a proseguir a construcção, emquanto se assentava definitivamente na directriz entre Moure e a fronteira.

A esse tempo extremavam-se em Chaves os campos de *direitistas* e *esquerdistas*, em pugna não menos violenta que as guerras do *Alecrim* e *Mangerona* e não sendo extranhas ás preferencias as paixões politicas do tempo e a competição de influencias pessoases.

Sendo axiomatica a conveniencia do estudo completo das varias soluções de um problema de traçado, determinou avisadamente a Administração que se examinassem as duas hypotheses.

Na *Gazeta* de 16 de março de 1911 reproduzi os topicos do projecto apresentado pela Direcção do Minho e Douro, que escolhera a margem direita com decidida preferencia, acompanhando-o apenas de um perfil de reconhecimento pela esquerda, e enumerando as razões que haviam determinado a sua escolha.

Como atraz referi, a cheia de 1909 mostrara que a agua attingia 1<sup>m</sup>,5 de altura no local da estação, segundo o traçado da margem esquerda.

Haveria pois que construi-la em aterro de vasta superficie, sobre terrenos de alluvião, o que encareceria sobremodo as respectivas edificações. Era julgado por isso o local pouco asado para o futuro augmento da villa, que teria naturalmente a estação por centro da sua expansão.

O local da margem direita prestava-se ao delineamento de novo bairro em terreno excellente para construcções, preferivel sob todos os pontos de vista ao do bairro da Magdalena. Desfavoreciam-se as povoações da margem esquerda, mas o accrescimento do percurso não era grande, e, em compensação, as relações commerciaes com a villa eram favorecidas pelo movimento da estação.

O conjuncto de razões apresentadas era de ponderar e impressionava mesmo os que até então estavam, como eu, convencidos de que a natural solução era o seguimento ininterrupto da margem esquerda.

Findava pois o meu artigo com a seguinte reflexão:

«E' indubitavel que para a villa de Chaves propriamente dita e nos termos em que o plano de communicações está previsto, é mais conveniente a estação na margem direita.

As considerações de salubridade, de fundações baratas, de preservação das cheias, são da capital importancia, contrapesando o excesso do percurso para as relações da margem esquerda, excesso que ainda tem que ser balanceado com a economia para as da margem direita, embora menos importantes.

Pôr a linha e a estação ao abrigo de inundações é objectivo que se não deve perder de vista, sendo a despesa de construcção da ponte sobre o Tamega compensada pelas avultadas economias que o traçado da margem direita permite realizar na construcção.

Demais, as paixões locais, os amores-proprios, as rivalidades pessoases, tendem a dar demasiado vulto ás considerações secundarias e a perturbar a serenidade com que deve ser julgada uma questão technica.

Examinem-na attentamente, resolvam-na os competentes e proceda-se quanto antes á conclusão da linha até Chaves».



Pouco depois, a Comissão técnica internacional escolheu o ponto da passagem da fronteira, na margem esquerda, entre a povoação de Feces e a foz da ribeira d'esse nome. Era mais um elemento, e de importancia, para a determinação da directriz.

Deixava de ter logar a hypothese do seguimento pela margem esquerda em direcção à estância thermal de Villarelho da Raia.

O projecto já apresentado tinha por consequencia forçosa a construcção de duas pontes sobre o Tamega, ambas evitadas pela outra solução.

Elaborou pois a Direcção do Minho e Douro o projecto entre Moure e Chaves pela margem esquerda, e procedeu ao levantamento tacheometrico de uma zona, a montante de Chaves, sufficientemente larga para abranger os dois traçados e permittir a apresentação dos respectivos perfis de reconhecimento.

Vamos dar noticia d'esse projecto e dos resultados da sua comparação com o da margem direita, designando-os em abreviatura, respectivamente pelas iniciaes M. D. e M. E. e occupando-nos primeiro do troço Moure a Chaves.

A sua extensão e custo são os seguintes:

M. D.....	8:800 <sup>m</sup> ,0	180:145\$00
M. E.....	7:709 <sup>m</sup> ,5	174:592\$00
Diferença .....	1:090 <sup>m</sup> ,5	5:553\$00

Apesar do aterro da estação e do excesso de custo de alvenarias, o traçado da M. E. é mais curto e mais barato.

To havia, nem as differenças de extensão nem a de custos taes que houvessem de prevalecer sobre outras razões de preferencia ponderosas, como o exigem as conveniencias locais.

Nem mesmo as melhores condições de planta e perfil bastariam para as contractar. Na M. E. predominam as curvas de 150<sup>m</sup> e a rampa maxima é de 13<sup>m</sup>/<sub>m</sub> e a distancia minima entre curva e contracurva 50<sup>m</sup> contra raios de 100<sup>m</sup> rampa de 15<sup>m</sup>/<sub>m</sub> e alinhamento de 20<sup>m</sup> na M. D.

Se considerarmos a extensão total até à fronteira, temos:

M. D.....	16.509 <sup>m</sup> ,5
M. E.....	16.694 <sup>m</sup> ,3
Diferença.....	184 <sup>m</sup> ,8

O alongamento até Chaves é compensado no troço seguinte, de modo que, no conjuncto, é insignificante a differença de extensão dos dois traçados, subordinado o da M. D. a nova passagem do Tamega para vir ao ponto da fronteira escolhido.

Essa ponte sobre o Tamega teria 60 metros de vão em vez de um pontão de 20 metros que no traçado da M. E. haveria sobre um ribeiro.

Não ha pois na linha propriamente dita, razões de preferencia na extensão, condições technicas e custo, tão ponderosas que determinem a solução. Tem esta de ser subordinada exclusivamente às conveniencias de Chaves e da região tributaria da sua estação. Se mais favorecidas fossem pelo traçado da M. D., pouco importaria um excesso de custo de alguns contos, que se gastam por uma vez, enquanto os encargos da má localização da estação pesarão permanentemente sobre a economia da região.

As duas estações ficam sensivelmente à mesma distancia do centro de Chaves. O local da margem direita é innegavelmente mais hygienico e presta-se melhor ao engrandecimento da villa, em condições mais economicas de construcção, pelo valor do terreno e pela natureza do solo. Com o movimento da estação lucra a villa. Portanto, pelo que respeita aos interesses d'esta, é preferivel a estação M. D. O confronto cabal das duas soluções exigiria um plano de arruamentos proximo da estação M. E., que

posse em relevo as condições em que a villa se poderia expandir para esse lado.

As povoações a oeste de Chaves lucram com a estação na M. D., contra a qual militam apenas as conveniencias da M. E. e a possibilidade da interrupção de communicações por occasião das cheias excepcionalmente grandes do Tamega, interrupções aliás raras e de pequena duração e que se poderiam remediar.

Ambas as soluções são pois defensaveis, dependendo a escolha de considerações cujo valor relativo póde variar muito, conforme o modo d'encarar os interesses locais. Se Chaves está destinada a consideravel engrandecimento, como centro commercial de uma região populosa que se estende para leste e oeste, não podem ser indifferentes as condições hygienicas e economicas d'essa futura expansão, e crear um centro de attracção em terreno enxuto e de construcção facil não é razão para desprezar, embora o Estado haja de gastar mais alguns contos.

Se, como é possivel, esse engrandecimento seja um pouco exaggerado pelas aspirações locais, a economia realzada pelo traçado da M. E. e a melhor serventia da região oriental, podem levar a dar-lhes a preferencia.

Para findar descreverei summariamente o projecto de Moure a Chaves, M. E.

Em planta ha 5.523<sup>m</sup>,30 em alinhamento recto e 2.434<sup>m</sup> em curvas, em 28 curvas de raio de 80<sup>m</sup> a 410<sup>m</sup>.

O raio de 80<sup>m</sup> encontra-se apenas n'uma com o desenvolvimento de 60<sup>m</sup>,80.

No traçado M. D. havia 5.761<sup>m</sup>,55 em recta e 3.038<sup>m</sup>,45 em 75 curvas, sendo uma de 75<sup>m</sup> e predominando nas outras o raio de 100<sup>m</sup>.

Em perfil ha 5.397<sup>m</sup>,20 em patamar e 2.560<sup>m</sup>,10 em pendente.

Os patamares representam 67,7 % da extensão total contra 61<sup>m</sup>,10 no traçado M. D.

A'lem de Chaves haverá rampas de 20<sup>m</sup>/<sub>m</sub> e 15<sup>m</sup>/<sub>m</sub> na M. D. contra as de 13 a 10<sup>m</sup>/<sub>m</sub> na M. E.

As terraplenagens representam os seguintes volumes:

Terra fraca.....	10.185 <sup>m</sup> 3
» compacta.....	7.759
Rocha branda.....	24.172
» dura.....	22.505
Totalidade do aterro.....	139.292

O movimento é de 17<sup>m</sup>3, por metro corrente.

As expropriações importam em 22:527\$38 contra 15:673\$64 na M. D.

As obras d'arte são: um pontão de alvenaria de 10<sup>m</sup>, 2 pontes metallicas de 12<sup>m</sup> e alguns muros de suporte.

E' previsto um apeadeiro intermedio. A estação de Chaves fica com a rasante 1<sup>m</sup> acima do nivel da cheia de 1909. A linha fica em condições de não serem os seus aterros corroídos pelas aguas.

Eis o resumo do orçamento:

Restabelecimento do traçado.....	55\$70
Expropriações.....	22:527\$38
Terraplenagens.....	40:205\$25
Obras de arte.....	22:085\$00
Estações.....	31:683\$66
Via e accessorios.....	57:396\$70
Telegrapho.....	638\$11
Arredondamento.....	\$20
	174:592\$00

Oxalá que em breve prazo seja levada a linha até Chaves.

O seu prolongamento à fronteira depende da construcção da linha hespanhola até Orense, não sendo pois opporuna a sua realização sem que aquella seja construida.

J. Fernando de Souza.



## O valor economico da locomotiva e o melhor aproveitamento da sua capacidade de producção

N'um estudo em se accentua bem a caracteristica feição pratica norte-americana, apresenta o engenheiro Goodwin, na «*Railway Age Gazette*», varias considerações tendentes a pôr em relevo a necessidade de um melhor aproveitamento da capacidade de producção das locomotivas, reduzindo no maximo possivel o espaço do tempo que ellas estão sem trabalhar *effectivamente* no reboque de comboios.

Esse interessante estudo é baseado em dados estatísticos de real valor, e o methodo empregado na deducção das suas conclusões affigura-se-nos digno de toda a attenção. Estas conclusões referem-se a quatro pontos essenciaes:

a) a percentagem da receita liquida de exploração, que pode ser considerada como correspondendo ao trabalho de cada locomotiva;

b) o valor economico que se pode attribuir a uma locomotiva;

c) o emprego de tempo de uma locomotiva em cada 24 horas;

d) meios a empregar para uma maior utilização da locomotiva no seu verdadeiro trabalho productivo.

\*

Os dados estatísticos sobre que assentam as considerações deduzidas no estudo a que nos estamos referindo, abrangem os resultados obtidos em todas as linhas ferreas dos Estados-Unidos, no anno de exercicio que findou em 30 de junho de 1913.

Para esse anno as receitas brutas de exploração, classificadas para o fim que se tem em vista, foram as seguintes (expressas em milhões de dollars, numeros redondos):

Mercadorias.....	2.204
Passageiros.....	716
Outras receitas de transportes.....	225
Total das receitas de transportes...	3.145
Outras receitas.....	36
Total das receitas de exploração...	3.181

Pela analyse d'estes algarismos, conclue-se que a receita correspondente a transportes representa 99% da receita total.

O numero de locomotivas empregados foi de 63.198, mas attendendo a que 11% d'estas locomotivas estão normalmente em reparação nas officinas, restam 56.246 locomotivas como o elemento principal a considerar para a producção d'aquella receita bruta. Portanto, podemos concluir que a cada locomotiva corresponderá uma receita annual de 56 mil dollars por anno, ou sejam 153 dollars diarios.

Applicando ao numero assim obtido o coefficiente de exploração 71,33, resulta para cada locomotiva a receita liquida diaria de 44 dollars, ou seja o valor produzido por ella, descontando já as despesas de reparações e outras diversas.

\*

Para a deducção de valor economico da locomotiva, que é, como dissemos, a segunda questão apresentada no estudo de que nos occupamos, varios methodos podem ser empregados.

O valor que deduzimos, pela consideração da receita liquida de exploração, pôde ser um termo de comparação muito apreciavel. Entretanto, para chegar a conclusões mais directas, o auctor do estudo serviu-se de estatísticas

obtidas em 24 das maiores linhas americanas, para o mesmo exercicio findo em 1913. Por essas estatísticas obteve como receita media total, para cada locomotiva do serviço de mercadorias (que é o que mais importa considerar), a quantia de 189 dollars por dia. Applicando o mesmo coefficiente de exploração, temos para receita liquida, diaria, de cada locomotiva, 54 dollars, quantia superior á que corresponde ao total das linhas. Esta differença é perfeitamente explicavel, pois que até a mesma locomotiva pôde ter uma capacidade de producção diversa, conforme trabalhe n'uma ou n'outra linha, e assim o seu valor economico varia com as condições de trabalho, as tarifas de transportes, etc.

Um outro processo indicado tem por base o preço de aluguel estabelecido nas diversas companhias. Este preço obedece a varios criterios, conforme as companhias de que se trata, e pôde ser calculado em relação ás caracteristicas da locomotiva, designadamente o esforço de tracção, ou em relação ao preço de custo da locomotiva tomando em consideração o juro e a depreciação. Algumas companhias tomam como media: meio dollar por 1000 libras de esforço de tracção, e é o preço mais simples de calcular. Outras companhias, em que o calculo é feito sobre o custo primitivo da locomotiva, admittem as seguintes percentagens: juro, 5%; depreciação, 5%; taxas e seguros, 1% proximaemente; reparações, variavel entre 7 e 11 dollars por dia. Com estas bases, o valor de um dia de trabalho de locomotivas de varios typos, cujo custo primitivo vae de 10 a 30 mil dollars, é computado respectivamente entre 10 e 20 dollars, pouco mais ou menos. E' este o processo mais rigoroso, devendo admittir-se que, para as locomotivas mais modernas, é o unico que permite levar em conta os aperfeiçoamentos que produzem uma mais economica execução de trabalho.

\*

A terceira questão a estudar, o emprego de tempo de uma locomotiva em cada 24 horas, é, sem duvida, o mais importante para as conclusões a que se pretende chegar.

De facto, uma locomotiva só produz *effectivamente* enquanto está empregada em rebocar carga. Mas, resta ver em quanto espaço de tempo de cada dia, uma locomotiva tem realmente aquelle emprego.

Do estudo comparado de varias estatísticas relativas a diversas linhas, concluiu o auctor que a media diaria de percurso, para uma locomotiva de mercadorias, era apenas de 57 milhas, o que representa um trabalho diario de 4 horas a 14 milhas á hora. E' um resultado deveras mesquinho, para um engenho de tão elevado valor commercial.

Para se detalhar mais precisamente a maneira como uma locomotiva emprega o seu dia, procedeu-se a investigações directas, em que intervieram relatorios do pessoal das machinas, das rotundas, dos comboios, e emfim de todos que, mais ou menos, tinham interferencia no assumpto que se pretendia esclarecer.

Os resultados obtidos foram deveras curiosos, e damos em seguida a media diaria apurada no mez de outubro, na companhia a que pertence o illustre engenheiro auctor do estudo:

Tempo que a locomotiva esteve sob a alçada da divisão de officinas (rotundas, reparações, etc).....	12 <sup>h</sup> 57 <sup>m</sup>
Tempo que a locomotiva esteve parada na estação de destino (2 <sup>h</sup> 55 <sup>m</sup> da tabella e o restante tempo por circumstancias extraordinarias).....	4 <sup>h</sup> 2 <sup>m</sup>
Tempo perdido durante a marcha, por varios motivos (cruzamentos de comboios, manobras em estações, desarranjos em marcha, etc).....	2 <sup>h</sup> 45 <sup>m</sup>
Tempo effectivamente empregado no percurso rebocando carga.....	4 <sup>h</sup> 16 <sup>m</sup>
Total.....	24 <sup>h</sup> 0 <sup>m</sup>



D'estes resultados conclue-se, pois, que a locomotiva em cada dia só produz *effectivamente* durante 4<sup>h</sup> e 16<sup>m</sup>, ou seja pouco menos de 18% do total de um dia.

E' muito pouco, na opinião do auctor, e urge que se estude a maneira de conseguir que a locomotiva seja mais largamente aproveitada no seu verdadeiro trabalho productivo. Ainda a este respeito, cita-se a opinião do engenheiro Henderson, que preconiza que se gastem mais depressa as locomotivas, não por falta de tratamento e conservação, mas sim por se empregarem mais activamente no seu proprio trabalho. «Tanto mais depressa ellas se gastem, diz este engenheiro, tanto mais depressa serão substituidas por outras novas, e os agigantados passos feitos no progresso dos recentes typos de locomotivas foram taes que, uma locomotiva de ha dez annos apenas, é já comparativamente de uma bem pequena utilidade».

\*

Para indagar os meios que devem ser empregados, com o fim de consagrar a locomotiva durante mais tempo ao seu trabalho proprio, basta recorrer a um exame attento dos resultados que acima indicámos sobre o que actualmente succede.

No tempo alli mencionado como occupado na divisão das officinas, podem discriminar-se as seguintes parcellas: rotunda 6<sup>h</sup> 49<sup>m</sup>, reparações correntes 2<sup>h</sup> 41, outras reparações 3<sup>h</sup> 27<sup>m</sup>.

Ora, para abreviar o tempo empregado no serviço da rotunda, e que é o mais longo, aponta o auctor do artigo varias soluções que deveriam ser adoptadas. Umas referem-se a aperfeiçoamentos a introduzir no systema de grelhas, no desenho dos cinzeiros, e no processo de lavagem das caldeiras. Outras referem-se a condições de trabalho, bom funcionamento das placas, numero sufficiente de poços de inspecção, e pessoal bastante para despachar o serviço.

Sobre a diminuição do tempo a empregar em reparações correntes, considera o auctor do estudo que não será difficil consegui-la por um exame das principaes avarias notadas, e, no caso de ser frequente a avaria n'um determinado órgão, modificar o desenho d'esse órgão a fim de se introduzirem as correcções que o serviço fôr mostrando serem necessarias.

Se se considerar que uma machina recebe reparações geraes todos os 18 mezes, e que em media está durante 60 dias fóra de serviço, conclue-se que estão sempre nas officinas 11% das locomotivas. Ora 60 dias computados à razão de 44 dollars, que, como vimos, é a receita liquida de cada locomotiva, dá uma perda total de 2.640 dollars para o tempo em que a locomotiva está nas officinas.

Mas, ha ainda um ponto a notar que tem certa importancia para a economia do tempo empregado na permanencia nas officinas. Havendo, naturalmente, epochas de menor movimento de mercadorias, é n'essas epochas que de preferencia as locomotivas seriam confiadas às officinas, comtanto que as officinas estejam tambem devidamente preparadas para receber as locomotivas e dar rapido andamento ao trabalho. E' o caso de fazer prevenções anticipadas sobre a natureza das reparações provaveis a fazer, e sobre o material que deverá estar preparado para essas reparações.

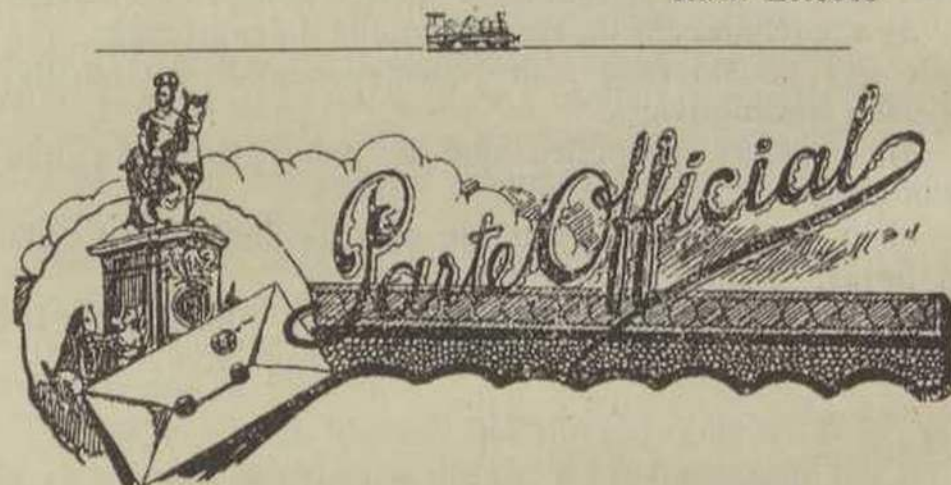
Para a economia de tempo no trabalho das officinas, indica-se, no estudo que estamos analysando, a conveniencia de adoptar para esses estabelecimentos todas os mais recentes melhoramentos que possam conduzir ao desejado fim. Suppondo que uma officina póde despachar o trabalho de reparações em 360 locomotivas por anno, e suppondo que um determinado melhoramento póde dar a economia de quatro dias para cada machina, considerando por outro lado que durante 3 mezes do anno ha trabalho sufficiente para occupar estas locomotivas, sempre que ellas estejam promptas para serviço, a economia resultante

póde reputar-se como igual a 90 (numero das locomotivas em tres mezes), multiplicado por 4 (numero de dias economizados), o que dá 360 dias de trabalho a 44 dollars, ou seja 15.840 dollars. Deve ainda notar-se que, para esta hypothese, a capacidade de trabalho das officinas fica augmentada.

\*

Terminando as considerações apresentadas n'este interessante estudo, o seu illustre auctor diz que, quando se considera que uma locomotiva representa em media 44 dollars por dia, póde bem avaliar-se a perda que representa qualquer demora no seu aproveitamento. Bastantes vezes parece que se perde de vista o facto de que uma locomotiva vale dinheiro, e só se vê que existem muitas em deposito, sem se indagar se podem ser rapidamente reparadas.

Raul Esteves



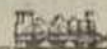
## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela Companhia concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, e referente ao primeiro semestre do ano económico de 1914-1915, na importância de 51.472\$62(7) está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer, de 5 do corrente, do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a esta Companhia seja paga a referida quantia de 51.472\$62(7), relativa ao primeiro semestre do ano económico de 1914-1915, que deverá ser considerada como provisória, enquanto se não fizer a medição definitiva da referida linha férrea.

Paços do Governo da Republica, em 18 de Março de 1915.—O Ministro do Fomento, José Nunes da Ponte.



## A organização militar dos caminhos de ferro na Suissa

A organização militar dos caminhos de ferro suíços baseia-se na lei federal de 12 de abril de 1907, que organiza militarmente a Confederação, e no regulamento dos transportes militares aprovado pelo Conselho federal, no dia 1.º de julho de 1907. Da mesma forma que em França, estas disposições instituem uma collaboração estreita entre os funcionarios dos caminhos de ferro e as auctoridades militares.

**Estado-maior general.**—A' frente do exercito encontra-se o estado-maior general (art. 38.º, lei federal de 1 de julho de 1907) a quem incumbe principalmente a preparação para a mobilização e a concentração e preparação para a guerra, do serviço dos caminhos de ferro (art. 170.º da lei).

Compõe-se do corpo do estado-maior general e dos officiaes de caminhos de ferro.

Os officiaes de caminhos de ferro são escolhidos entre os funcionarios dos caminhos de ferro e dos barcos a vapor. Depois de cursarem um curso de vinte dias, tomam parte, segundo as necessidades, nos trabalhos do estado-



maior general, ou em cursos especiaes. Os outros funcionarios dos caminhos de ferro podem tambem seguir estes trabalhos ou cursos (art. 140.º).

Graças a esta collaboração constante, o pessoal superior dos caminhos de ferro fica assim preparado para a missão que lhe é destinada em caso de guerra.

**Pessoal das redes.** — O pessoal inferior e subalterno dos caminhos de ferro é empregado nos diversos elementos do exercito, principalmente na engenharia e no serviço de estações (*étapes*) e dos caminhos de ferro, classificado como serviço auxiliar, encarregado de estabelecer a comunicação entre o serviço territorial e o exercito, assegurando o abastecimento, os transportes de tropas e de material.

Os empregados de caminhos de ferro indispensaveis ás empresas de transporte determinadas por decreto do Conselho federal, são exemptas do serviço pessoal enquanto durem as suas funções. Esta exempção de serviço não se obtem, todavia, senão quando esses agentes tenham cursado uma escola de recrutas (art. 13.º e 14.º da lei de 12 de abril de 1907).

Um decreto do Conselho federal determina o pessoal indispensavel a estas empresas em tempo de guerra. Se as necessidades do exercito o exigirem, juntar-se-lhe-hão, para completar os serviços dos transportes, homens pertencentes aos serviços complementares, e que, n'essa qualidade, são dispensados dos serviços de instrucção, não pagando, nos annos em que fizerem serviço, o imposto militar (art. 20.º da citada lei).

Em caso de mobilização, o pessoal das empresas de transporte é submettido á jurisdicção militar para todos os crimes ou delictos previstos pelo Código penal militar, bem como para os delictos indicados no decreto de 6 de agosto de 1914, no que respeita ás disposições penaes no estado de guerra, e ainda para os crimes ou delictos referentes ao serviço das empresas publicas de transporte. As faltas ao serviço, as infracções dos deveres profissionais, os actos de insubordinação são reprimidos pelas autoridades militares dos caminhos de ferro; estas autoridades podem infligir aos agentes as penas disciplinares previstas em tempo de paz, e podem ainda applicar outras em caso de necessidade.

**Requisição dos caminhos de ferro.** — Em caso de guerra, o Conselho federal, ou o general em chefe logo que seja nomeado, póde decretar o serviço de guerra nos caminhos de ferro (art. 217.º).

Este decreto confere ás autoridades militares a disposição dos caminhos de ferro, do seu material e do seu pessoal, e confere-lhes ainda a direcção da exploração.

Desde esse momento o pessoal não poderá mais deixar o serviço; fica submettido ás leis militares.

A direcção da exploração e a disposição do pessoal e material ficam confiadas ao director militar dos caminhos de ferro, o qual está por sua vez subordinado ao chefe do serviço dos transportes, que faz parte do estado-maior do exercito. (Regulamento de 1 de julho de 1907, art. 2.º e n.º 3.º).

O Conselho federal, ou o general, póde ordenar o estabelecimento de novas vias, a construcção, a installação, ou a destruição das que existiam anteriormente.

**Serviço das gares.** — A organização do serviço das gares em tempo de guerra, funda-se na collaboração da auctoridade militar e dos agentes de caminhos de ferro. Em cada *gare* importante, junto do chefe de *gare*, encarregado das questões technicas, encontra-se um commandante de *gare* escolhido entre os officiaes do serviço de estações. (Regulamento de 1 de julho, art. 10.º). Este official vigia os interesses militares da estação e serve de intermediario entre os funcionarios de caminhos de ferro e os commandantes das tropas.

Todas as disposições dos commandantes de *gare* Jevem ser tomadas de accordo com os chefes de *gare*.

Nas estações onde não tiver sido designado nenhum commandante de *gare*, serão as suas funções desempenhadas pelo chefe de *gare* accumuladas com as que de ordinario lhe pertencem. (Art. 10.º e 11.º do Regulamento).

**Transportes.** — No que se refere a transportes militares, entre os funcionarios dos caminhos de ferro e os commandantes das tropas devem observar-se as seguintes regras: Os agentes dos caminhos de ferro devem abster-se de qualquer intervenção em questões de disciplina militar. Os chefes, pelo seu lado, não devem intrometer-se em assumptos do serviço de caminhos de ferro. No transporte de tropas, é o commandante d'estas que constitue o chefe de transportes.

E' segundo as indicações gerzes dos funcionarios dos caminhos de ferro (commandante de *gare* ou chefe de *gare*) que o commandante das tropas organiza as operações de embarque ou desembarque. (Art. 3.º do Regulamento).

Pelo que respeita aos transportes, o regulamento de 1 de julho de 1907 distingue, segundo a exploração, sob o ponto de vista militar, se realiza em tempo de paz ou em tempo de guerra:

*Em tempo de paz*, a exploração é dirigida pelo pessoal das administrações de caminhos de ferro, de forma a assegurar a regularidade da marcha dos comboios pelo horario.

A execução dos transportes é ordenada pelas auctoridades federaes e dos cantões, ou pelos commandantes das tropas, intendentes d'arsenaes e chefes de depositos providos d'uma auctorização especial. (Art. 3.º, n.º 1.º, regulamento de 1 de julho de 1907).

O aviso de transportes deve ser dado n'um certo prazo e por escripto ás gares e estações designadas (Regul., art. 4.º); apenas poderão ser dados verbalmente os avisos de transportes pequenos (art. 5.º).

Os transportes são effectuados quer pelos comboios do horario, quando seja possivel, quer por comboios especiaes, se a auctoridade militar competente assim o prescreve ou se a administração dos caminhos de ferro assim o decidir (art. 8.º).

*Em tempo de guerra*, a exploração dos caminhos de ferro, bem como a disposição de todo o seu pessoal, é dirigido pelo director militar do serviço dos caminhos de ferro, que está subordinado ao chefe de serviço de transportes, fazendo parte do estado-maior do exercito (art. 2.º).

Os transportes são ordenados pelo commandante em chefe do exercito ou pelos commandantes do serviço de estações, pelos commandantes de corpo de exercito (quando as suas ordens não entrarem as disposições do commandante em chefe ou as do commandante do serviço de estações) e pelos commandantes de estações (art. 3.º, n.º 2.º). Os outros commandantes de tropas tambem teem direito de pedir a execução de transportes militares, mas unicamente quando possam ser effectuados em comboios regulares; de contrario devem dirigir os seus pedidos aos commandantes dos corpos do exercito.

No que se refere á execução dos transportes, o prazo regulamentar de aviso-previo não é exigido: os transportes devem fazer-se o mais depressa possivel (art. 7.º).

O aviso do transporte deve ser dirigido ao chefe da estação de partida ou directamente ao director da exploração.

Para os grandes transportes, emprega-se um formulario intitulado: «Disposição dos transportes», que é redigido pelo serviço do estado-maior ou pelo competente commandante de tropas, e que deve ser entregue ao director militar do serviço dos caminhos de ferro ou ao director da empresa exploradora interessada.

Este fixa os horarios e remette-os a quem ordenou o transporte, bem como ao commandante das tropas a transportar.

Os transportes são effectuados pelos comboios regula-



res do horario em tempo de guerra ou pelos comboios facultativos previstos n'esse horario. Podem utilizar-se para os transportes militares as carruagens de viajantes, os vagões de mercadorias e os *fourgons* (art. 19.º do regul.).

A formação e a composição do comboio, bem como a ordem segundo a qual os vehiculos se seguem, são exclusivamente attribuição da administração do caminho de ferro; todavia essa ordem é feita, nos comboios puramente militares, da forma seguinte: locomotiva, *fourgon* para bagagens, carruagens para as tropas, carruagens para os officiaes, vagões de cavallos, vagões de munições e viaturas de guerra (art. 22.º do Regulamento).

Os transportes de mercadorias militares, que exigem um vagão completo, devem ser acompanhados por um comboieiro.

**Comboios sanitarios.** — Quanto ao transporte dos doentes, póde fazer-se pelos comboios sanitarios, reservados aos grandes feridos e organizados com antecedencia, ou pelos comboios sanitarios auxiliares, destinados aos homens que carecem de ser transportados deitados, e que, por serem muito numerosos, não podem ser collocados nos comboios sanitarios; póde fazer-se ainda o transporte por meio de carruagens de passageiros, para os feridos ou doentes que podem viajar sentados (art. 75.º).

As carruagens dos comboios sanitarios destinados aos feridos, são carruagens de 3.ª classe preparadas segundo as instrucções do medico. Cada comboio sanitario deve poder transportar, deitados, 140 a 200 feridos.

Os comboios sanitarios auxiliares são constituídos por vagões de mercadorias ou carruagens para passageiros preparadas com padiolas, montantes, pensos e ligaduras; se o material não abunda, é sufficiente estender no chão uma espessa camada de palha ou de feno. O Regulamento contem disposições referentes ao aquecimento dos comboios e regula as condições do transporte de material e de explosivos.

Se se reconhece a necessidade, para fins exclusivamente militares, de fazer modificações ou proceder a installações complementares de *gares* e de material circulante, as administrações dos caminhos de ferro, sob pedido da auctoridade militar superior, são obrigadas a assim proceder, sendo as despesas a cargo da administração militar (art. 25 do Regul.).

**Tarifas de transportes militares.** — As taxas dos transportes são differentes em tempo de paz e de guerra.

Em tempo de paz, as taxas são calculadas segundo a tarifa, para os transportes militares. Os militares isolados pagam metade da taxa em vigor para a classe em que viagem.

Para os destacamentos compostos de mais de 10 homens, a tarifa é de 2 c. 6 (52 reis) por cada homem e kilometro.

Para as bagagens, a tarifa é de 2 c. 5 (50 reis) em cada 100 kilogrammas e kilometro.

Nos comboios especiaes, se o total da taxa a pagar não attinge 5 francos (1.000 reis) por kilometro, toma-se esta ultima quantia para taxa definitiva.

Os cavallos, mulas, gado, o material e as mercadorias de guerra são transportadas segundo uma tarifa estabelecida conforme a sua natureza e peso (art. 99.º a 102.º).

Em tempo de guerra, os officiaes, subalternos e soldados que se dirigem ao lugar de mobilização, são transportados sem pagamento de bilhete ou *bon* (art. 95.º, n.º 2).

Os transportes de tropas, de material de guerra e de munições do exercito, são taxados pela metade da tarifa em tempo de paz (art. 104.º).

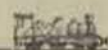
Os doentes e feridos são transportados gratuitamente (art. 2.º)

**Indemnização.** — O art. 219.º da lei de 1907 dispõe nos termos mais gerês o principio de indemnização ás empresas dos caminhos de ferro: «A Confederação inde-

muiza as empresas de caminhos de ferro pelo prejuizo que lhes cause o serviço da guerra.

Em caso de contestação entre a Confederação e uma empresa de transporte, sobre a importancia da indemnização, pronunciar-se-ha o tribunal federal».

Desde o dia 3 de agosto ultimo, os caminhos de ferro suissos estão sob a auctoridade d'um director militar, que dirige a exploração dos caminhos de ferro principaes e secundarios, dos funiculares, tremvias e barcos a vapor. Este director é secundado por mais cinco. Suspendeu-se ás administrações o direito de disporem das suas linhas e do seu material. As ordens são dadas pelos directores, segundo as instrucções do director militar. A'lem d'isso, como já atraz fica dito, os caminhos de ferro estão á disposição do general em chefe do exercito suizo. Finalmente, o pessoal ao serviço dos caminhos de ferro está militarizado.



## O limite de comprimento dos comboios

A proposito de uma lei votada no Estado de Indiana (America do Norte), relativa á fixação do limite para o comprimento dos comboios de mercadorias, traz o ultimo numero da *Railway Age Gazette* um artigo, de que julgamos interessante apontar as principaes considerações apresentadas em contrario d'aquella disposição.

No movimento de opposição levantado contra tal medida, figuram varias corporações commerciaes, e Mr. Riley, secretario de uma das principaes associações de cereaes, formulou nos seguintes termos a sua opinião: «O maior embaraço com que luctavam d'antes os carregadores era a falta de comboios com a tonelagem sufficiente para transportar as grandas remessas de carga. Agora que se adoptaram poderosos typos de locomotivas, e que se diminuíram os declives e as curvas nas linhas, podem ser rebocados com facilidade e economia comboios de mais de 100 viaturas, em melhores condições ainda do que anteriormente o eram os comboios de 50 viaturas».

Ha a observar que uma falta já notada era de locomotivas em numero sufficiente para fazer entrar em circulação todas as carruagens que existem. Com a lei de limitação no comprimento dos comboios, essa falta mais se agravará decerto.

Como argumentos principaes contra essa limitação apresenta-se o consequente augmento que advirá para as despesas de exploração, e tambem a maior probabilidade de accidentes. Estes argumentos fundam-se essencialmente nas seguintes razões:

a) As companhias compraram, por elevado preço, locomotivas de um maior poder de tracção. Se a lei impede estas locomotivas de utilizarem toda a sua força, no maximo de carga que podem rebocar, fica um excesso de potencia não aproveitado, e as companhias serão forçadas, por outro lado, a comprar mais locomotivas.

b) As companhias de caminhos de ferro gastaram importantes sommas para reduzir as rampas e as curvas das suas linhas, com o fim de facilitar a circulação de comboios mais extensos. Por este modo calculavam ellas compensar as despesas effectuadas com as economias a realizar na exploração feita com grandes comboios.

c) A redução de comprimento dos comboios implicará necessariamente a formação de um maior numero d'elles, e, portanto, um augmento correlativo no pessoal do movimento e no consumo de combustivel.

d) Em egualdade de circumstancias, um augmento no numero de comboios augmentará tambem as probalidades de um maior numero de accidentes. Para prevenir este risco haverá ainda a contar com um maior desenvolvimento do serviço de signaes, e com mais pessoal para a via.

Emfim, como se vê, todas estas considerações produ-



zem, em ultima analyse, a promessa de uma elevação nos preços dos transportes por caminhos de ferro, e a opinião dos interessados manifesta-se muito claramente contra a adopção da referida lei.

E precisamente o articulista, que na *Railway Age Gazette* trata d'este assumpto, insurge-se calorosamente contra os legisladores que teem ultimamente produzido algumas leis, que aggravam as condições de exploração dos caminhos de ferro nos Estados-Unidos. Terminando as suas considerações, diz elle:

«O maior factor que tem permittido aos caminhos de ferro dos Estados-Unidos fazer transportes mais baratos do que quaesquer outros de todo o mundo, apesar de pagar tambem ao seu pessoal os mais altos salarios, tem sido o successivo augmento conseguido na carga dos comboios de mercadorias. Limitar a composição dos comboios seria dar o mais terrivel golpe na efficiencia e na economia da exploração ferroviaria.



### Antonio Carrasco Bossa

Tendo este nosso estimado amigo pedido a sua demissão do logar de sub-director da Companhia Portugueza, a qual lhe foi concedida, veio expôr-nos o seu desejo de deixar tambem o cargo que ha quatro annos assumira de engenheiro-consultor da nossa *Gazeta*.

Não tendo sido attendidas todas as razões, nem mesmo as da velha amizade, com que tentámos demovê-lo d'este proposito, comprehende-se com quanto sentimento temos que submeter-nos a este desejo, que nos priva da cooperação d'um espirito intelligente, e d'um amigo dedicado de muitos annos.



### Mello de Mattos

Ha cinco mezes que o nome d'este nosso distincto collaborador não figura n'esta *Gazeta*, firmando um artigo.

Uma pertinaz doença afastou de junto de nós esse infatigavel trabalhador, ao qual este jornal tantos serviços deve, pelos primorosos escriptos com que, d'uma forma effectiva e sempre intelligente, e sempre revelando profundo estudo dos assumptos de que se occupava, tem esmaltado as paginas do nosso jornal desde os ultimos annos.

Muito de proposito pomos no presente estas agradaveis recordações d'um passado recente, porque é, felizmente passageira—embora tenha sido muito mais prolongada do que se esperava—esta interrupção da valiosa cooperação do distincto engenheiro, visto que a sua convalescença lenta, lentissima, se vae accentuando; e não avança com mais presteza por motivo do pessimo tempo que tem feito. O inverno é mau para os doentes, mesmo para os que, d'uma constituição resistente e d'um caracter energico e activo, estão no caso de reagir, pela propria força, contra a teimosia da enfermidade.

O Sr. Mello de Mattos está consideravelmente melhor, sem que, todavia, possamos prever quando possa considerar-se restabelecido, e apto para retomar os seus trabalhos officiaes e desempenhar aqui o cargo de que com tanto sentimento o vemos afastado.

Fraco, abatido como está, vimo-lo ha dias, e mais uma prova tivemos do seu genio laborioso e da sua dedicação pelo nosso jornal. Apesar do seu estado, tentara escrever um artigo para esta *Gazeta*.

Não lhe consentimos que o concluisse, privando os leitores de mais aquelle escripto, mas preferindo que o nosso querido doente não disperse desde já as poucas forças que vae adquirindo, antes as reuna e poupe para de vez restabelecer a sua saúde e voltar a exercer o logar que tão honrosamente desempenhou.

São esses os nossos votos.

## Sanatorio para os empregados dos Caminhos de ferro do Estado

Sob a epigraphe «Sanatorio para os empregados do Sul e Sueste» demos no nosso ultimo numero a noticia da criação de um Sanatorio na Guarda, e hoje, melhor informados, sabemos que elle é extensivo ao Minho e Douro e portanto se trata de todos os Caminhos de Ferro do Estado.

Uma das doenças, que infelizmente se acha mais espalhada no nosso paiz, é a tuberculose, e por isso natural é que a classe dos ferroviarios seja tambem uma das suas maiores victimas.

A iniciativa particular, coadjuvada pelo Estado, poderá produzir beneficos resultados, auxiliando as victimas da terrivel enfermidade, que exige para a combater meios muito differentes dos das outras doenças.

Em geral, obriga á deslocação do doente para climas propicios, além de uma super-alimentação, o que torna o tratamento muito dispendioso e fóra do alcance das magras bolsas dos empregados dos caminhos de ferro.

Foi com esse intento, que um empregado superior do Sul e Sueste se dirigiu ao pessoal das duas Direcções, sendo a sua ideia accollida com o maior enthusiasmo.

Ha fundadas esperanças de se conseguir em breve a construcção de um pavilhão em local adequado na Guarda para a enfermagem dos doentes, contando-se desde já com terreno offerecido, mobiliario para dez quartos, que o proprietario da Fabrica de Portugal generosamente pôz á disposição do iniciador, loiças, etc.

Entretanto, tambem se trata desde já de hospitalizar alguns doentes no Sanatorio da Assistencia de Tuberculosos, ainda que em numero muito restricto por falta absoluta de logar, o que só devido á extrema boa vontade da Direcção e á muita sympathia que lhe mereceu esta obra, se conseguirá.

Consta-nos mais, que para pôr em pratica a execução d'este projecto se constituiu uma commissão presidida pelo engenheiro vogal do conselho de administração Sr. Antonio Lourenço da Silveira, tendo como vogaes os directores das duas linhas e como secretarios o engenheiro chefe de serviço do Minho e Douro e o chefe de serviço da Fiscalização e Estatística do Sul e Sueste e thesoureiro o chefe de expediente da Caixa de Reformas e Pensões d'esta Direcção.

Todos os nossos louvores são poucos para tão benemerita iniciativa; sentindo não poder endereçá-los aqui possoualmente ao seu auctor, cuja modestia no-lo prohibe expressamente.



## Obra necessaria

Referimo-nos, sob este titulo, ao troço, que falta construir, do ramal da linha do Vouga, entre a estação actual de Aveiro e o centro da cidade.

Por iniciativa da Commissão Executiva da Junta Geral do Districto realizou-se no dia 25 na sala das sessões da Junta uma reunião de representantes das corporações locais, sob a presidencia do Sr. Governador Civil do Districto.

Achavam-se representadas a Junta Geral e a Camara Municipal pelos seus respectivos presidentes, a Associação Commercial, a Caixa Economica, a imprensa local e outras corporações.

Foi deliberado que cada uma das corporações elaborasse uma representação ao Governo sollicitando a construcção do prolongamento, e que fosse a Lisboa uma commissão composta de delegados d'ellas, que o Sr. Governador civil acompanharia e apresentaria ao Governo, apoiando as suas instancias.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas da Semana-Santa e Feira em Sevilha

Grande tem sido já o numero de bilhetes vendidos para Sevilha, e se, como é de esperar, o tempo não continuar agreste, muitas centenas de Portuguezes irão assistir ao tão grandioso como curioso espectáculo das festas da Semana-Santa n'aquella linda cidade, que começaram no dia 28 do mez passado, terminando no dia 4 do corrente, assim como á grande feira que tem lugar de 17 a 22 d'este mez.

Os preços dos bilhetes de ida e volta, incluídos os impostos, são os seguintes:

PERCURSOS	1. <sup>a</sup> classe		2. <sup>a</sup> classe		3. <sup>a</sup> classe	
	Perc. port.	Perc. hesp.	Perc. port.	Perc. hesp.	Perc. port.	Perc. hesp.
	Esc.	Pes.	Esc.	Pes.	Esc.	Pes.
De Lisboa-R ou Entroncamento a Sevilha e volta..	9\$32		6\$32		3\$90	
De Porto-Campanhã a Sevilha e volta.....	12\$32	30,20	8\$32	36,90	5\$40	26,45

O preço total dos bilhetes será cobrado em moeda portugueza, fazendo-se a conversão do participe hespanhol a escudos ao cambio annunciado nos respectivos Avisos ao Publico affixados nas estações.

Estes bilhetes são pessoas e intransmissíveis, devendo ser assignados pelos portadores; só poderão, portanto, á volta ser utilizados pelos mesmos passageiros que os utilizaram á ida.

No dia 30 do mez findo effectuou-se o primeiro comboio especial de ida, no qual tomou lugar grande numero de passageiros, sendo de esperar que muito maior affluencia ainda haja para o que se deve realizar no proximo dia 16, o qual partirá de Lisboa-Rocio ás 17 horas.

Para o regresso realizar-se-hão dois comboios, o primeiro no dia 5 que chega a Lisboa ás 14-50 de 6, e o segundo no dia 23 que chega ás 14-44.

Estão annunciadas magnificas touradas em que figurarão os melhores artistas hespanhoes que lidarão touros das mais afamadas *ganaderias*. Essas touradas devem realizar-se nos dias 4, 17, 18, 19, 20, 21 e 22 d'este mez.

Como dissemos no nosso ultimo numero, os bilhetes d'este serviço especial teem um largo prazo de validade-regresso até 30 de junho—o que dá boa margem para os senhores viajantes darem um passeio pela Andaluzia, onde ha tantas preciosidades historicas e artisticas a admirar.

Aos passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe que se queiram utilizar dos comboios rapidos, convem marcar os seus logares para o que poderão adquirir os seus bilhetes na vespera da partida de Lisboa-Rocio.

Para esses comboios, cujo numero de logares é limitado, são validos os bilhetes especiaes d'este serviço, e quando haja logares disponiveis, os bilhetes ordinarios de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe de ou para qualquer das estações do trajecto em que tenham paragem, tendo comtudo, preferencia, no regresso de Sevilha, os passageiros que regressem a Portugal, comtanto que avisem a estação com 3 horas de antecedencia. A venda nas estações intermedias ou para essas será aberta á ultima hora.

Vá, leitor amigo, é preparar as malas e ir até Sevilha, porque a vida são dois dias e... morrer sem ver Sevilha...

Os cartazes artisticos que já se acham affixados em

Lisboa são bem suggestivos. Aquella figura de Andaluza salerosa parece mesmo estar a convidar-nos para a vermos e ouvirmos n'umas deliciosas *sevilhanas*.

## Feira e tourada em Badajoz

Já começam a despertar interesse entre os amadores da tauromachia, as corridas que se projectam para o proximo mez de maio por occasião da grande feira annual de gado na cidade de Badajoz.

Contam os nossos vizinhos d'alem-Guadiana que, a exemplo do procedimento dos annos anteriores, os Caminhos de ferro estabeleçam serviço especial de bilhetes reduzidos por essa occasião, e é de esperar que não deixarão de ser attendidos.

## Exportação de peixe para Hespanha

### Demoras com o despacho na fronteira de Marvão

Conforme noticiámos no nosso ultimo numero, o peixe foi uma das mercadorias que o Governo resolveu deixar exportar, por considerar haver abundancia no paiz, mediante uma pequena taxa de direitos de exportação.

Succede, porém, que com o cumprimento das formalidades para essa exportação na fronteira de Marvão, teem occorrido excessivos atrazos no seguimento a Hespanha do comboio n.º 101, o que levou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes a publicar um Aviso declinando a responsabilidade pelas demoras que, para o cumprimento das referidas formalidades, alli se dêem, que obriguem a retenção das remessas até o comboio immediato, visto o comboio 101 ter de seguir para Hespanha a tempo dos passageiros não perderem o comboio hespanhol que com aquelle enlaça em Valencia d'Alcantara.

Lembra a Companhia aos expedidores interessados que, para evitarem que as suas remessas fiquem detidas em Marvão, por falta de tempo para o despacho, poderão fazê-las seguir já despachadas na origem, quando se trate de procedencias habilitadas a fazer taes despachos. N'esse caso despesa alguma sobrecarregará as remessas em Marvão.

## Augmento de tarifas

Segundo vimos noticiado nos jornaes, a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta já iniciou as suas *démarches* junto do Governo para augmentar uns 20 % nos preços das suas tarifas de transporte, e nada nos admira que na sua esteira se lhe sigam as demais empresas ferroviarias.

Assim como as empresas de navegação, que já augmentaram as suas tarifas em 40 e 50 %, e o commercio que tem elevado o preço de todos os generos, é natural que os caminhos de ferro que estão pagando o carvão por preço bastante mais elevado, e todos os seus materiaes que veem do estrangeiro aggravados com mais 40 e 50 %, do que lhes resulta uma exploração muito mais cara, se vejam forçadas tambem a levantar os preços de transporte para se resarcirem dos prejuizos consequentes d'essa guerra bestial que parece querer aniquilar o mundo inteiro.

Mas, assim como achamos natural que tanto empresas de transporte, como todas as outras industrias e o commercio procurem pelos meios ao seu alcance encontrar compensação aos prejuizos resultantes da conflagração, tambem nos occorre perguntar, embora tenhamos a certeza de que ninguem nos responde — aonde é que o povo que não é industrial nem commerciante irá buscar o dinheiro preciso para dar a estes a compensação?

Eis ahi um problema para cuja incognita se encontrará o valor talvez no... infinito.



A circulação dos comboios rápidos entre Lisboa e Porto, n.ºs 51 e 52, que havia sido prorrogada até 31 do mez findo, foi novamente prorrogada até 30 d'este mez.





Carta d'um amigo. — Como se viaja hoje até Paris. — Comboios lentos e gente triste. — Paris sem «autos» e sem gente. — Os grandes armazens-hospitais. — A noite terrível. — Espectáculo assombroso. — Salve-se quem poder.

A' minha partida de Lisboa, pediu-me V. que lhe enviasse de cá umas cartas, contando-lhe o que visse de novo, o não descripto ainda nas muitas vezes em que, na secção da *Gazeta* que V. preenche, se tem referido ao trajecto entre Lisboa e Paris, e à vida d'esta capital.

Ahi vão umas notas, mas não as publique na secção consagrada na *Gazeta* por vinte e oito annos de curiosissimas revelações sobre as mais interessantes excursões, por quasi todo o mundo, que V. tem feito, com excellente criterio. Não mescle, na partitura orchestral cheia de trechos alegres de motivos entusiasticos que tem sido executada n'esse concerto enorme, estas notas querulas, estes gemidos d'ave ferida, que lhe mando da capital mais vibrantemente alegre, mais loucamente frivola do mundo, nos tempos bellos em que a conhecemos e começámos a admirá-la e a amá-la.

Leitor assiduo da sua *Gazeta*, não me lembro se n'ella li ou se em conversa me contou, tratando da sua entrada na China, que o viajante deve n'esse momento, abstrahir de toda a ideia preconcebida, varrer da memoria quanto viu e quanto sabe, esquecer todo o mundo que conhece, e entrar no Celeste Imperio como se nascesse n'esse momento; porque tudo que vê e ouve, porque tudo que vae praticar e tudo que verá nos outros é absolutamente novo. Se assim não fizer, passará a deter-se a cada instante, perdendo tempo na comparação antinómica dos factos, dos usos, dos objectos que o rodeiam; dos sons que lhe ferem o auditivo, dos aromas que lhe affectam a pituitaria, em relação a tudo que conhece desde que nasceu.

Pois a viagem hoje, a Paris, offerece as mesmas surpresas: é tudo quanto ha de novo de emocionante, pela tristeza que nos invade desde que entramos a fronteira pyrenaica, e é nada do que era, a mais e a mais desde longos annos, quando vinhamos á Cidade-luz em excursão de prazer.

Para tudo ser novo — imagine-se — completamente ao contrario de que d'antes era, começo por lhe dizer que a parte mais agradável da viagem é o percurso até á fronteira.

Viaja-se hoje melhor em Portugal e Hespanha do que além Pyrenéos! Quem diria que a isso nos levaria uma horrorosa luta de quasi toda a Europa?

O *Sud-express* que nos trazia desde Hendaya em 10 horas; o rapido da manhã em que vinhamos em 12; o «Pyrenées-Côte d'Argent» que galgava o trajecto em 11, cederam o lugar aos comboios que levam 15 horas, 17 horas e meia e 20 horas e meia para fazerem o mesmo percurso.

E isto é quando o fazem sem atrasos, o que não é vulgar succeder.

Chega-se a Hendaya, tendo vindo commodamente no nosso rapido da tarde, de Lisboa, na carruagem directa a Medina, e ahi passando para o rapido de Madrid, com o mesmo bom material de antigamente.

Até Hendaya, pois, não ha alteração em relação á for-

ma porque viajavamos antes da guerra, não vindo no *Sud*.

E' na primeira estação franceza que principiam as novidades; tristes novidades, para quem tantas vezes por alli tem entrado na bella França.

Ao parar o comboio, ao chegarem os passageiros á porta da sahida, pelos guardas é-lhes exigido o passaporte.

Sentimo-nos transportados á fronteira da Russia.

Apresentados os nossos papeis, em ordem, algumas perguntas são feitas aos passageiros: qual é o nosso ponto de origem, qual o de destino, (ao que respondemos exhibindo o bilhete do caminho de ferro), e por fim, qual o hotel ou casa onde tencionamos ir alojar-nos em Paris.

E' a esta pergunta que temos mais difficuldade em responder. Quem sabe, no actual momento, qual o hotel em que vae ficar, se parte d'elles estão fechados, e outros, que conhecemos, podem não nos convir, porque tendo o pessoal partido para a guerra, o que o substitue não satisfaz?

Respondemos, ao acaso, o primeiro hotel que nos lembra e sabemos ser razoavel e estar aberto.

E'-nos então permittido, a todos os passageiros, sahir da estação, isto é para os que não se limitem a ir até qualquer ponto até Bordeus, porque esses podem seguir n'um comboio, assás ronceiro, que parte ás 11 e 20 da noite e chega a Bordeus ás 7 da manhã.

Oito horas quasi, para 233 kilometros, é como quem diz 30 kilometros cada hora!

Tomamos quarto no hotel *De la Gare*, ha pouco instalado mesmo em frente da estação; e ás 5 da manhã, com um frio de gelar os ossos, eis-nos a pé, a tomar uma bebida quente e o comboio para Paris.

Estação quasi deserta, áparte os militares que a guardam; comboio quasi vazio e os poucos passageiros que o tomam vão na 3.<sup>a</sup> classe e são mulheres.

Começa a marcha e com ella as nossas impressões.

Os campos já não estão cuidados como antigamente, notando-se alguns por cultivar; e nos semblantes dos que n'elles vemos, ha uma nuvem que lhes vela o sorriso e lhes amortece o olhar.

Onde está aquella alegria que illuminava a vida das populações francezas, aquella animação no fallar, aquella boa disposição de espirito que tão caracteristicamente sublinhava a vida franceza?

Muita gente de negro, não admira; foi sempre o preto a côr preferida pelo trabalhador dos campos na França; mas não o era tanto n'estas povoações basicas, mixto de francez e hespanhol e em que os usos das côres berrantes d'este paiz ainda predominavam.

Deve concorrer para o actual negrume o lucto que cobre muitos dos que perderam já na guerra os seus parentes; não o duvidemos.

Cerca das 11 horas chegamos a Bordeus, e pouco depois passamos a almoçar no restaurante, onde quasi não se ouve fallar; todos comem apressados, tristes. Não ha a animação que se notava nos comboios francezes, quando a maior parte dos passageiros eram turistas, quando todos riam despreoccupadamente, como o faz quem, como elles, segue uma viagem de recreio.

Hoje, os que viajam em França fazem-no por necessidade: por negocio, porque vão ver um parente ferido na guerra ou de o ver regressam; porque vão para as fileiras. Teem, portanto, pouca vontade de rir.

O céu conserva-se cinzento escuro, muito escuro, e frequentes bategas d'agua não lhe descarregam o aspecto carrancudo. Parece que tudo se associa para completar a tristeza que nos invade.

Pelas alturas de S. Pierre des Corps (Tours) são 5 da tarde (porque vamos atrasados), e já anoitece. O frio torna-se mais intenso; pomos o manipulo da carruagem em



*chaud* e só assim temos um ambiente temperado no compartimento em que apenas nos acompanha um outro passageiro pouco comunicativo, com quem em todo o caminho trocamos quatro phrases.

A' porta da estação os antigos fiacres e os *coupés* de varandim. Automoveis nenhuns; estão todos em serviço militar.

Voltaram a fazer serviço antigos omnibus, porque os *autobus* foram também para a guerra!

Alojado no hotel, o gerente previne-me logo de que, na manhã seguinte, tenho que ir ao commissariado de policia visar o meu passaporte. Continuo a sentir-me na Russia.

Saio para ver o aspecto da cidade. São 9 da noite e está deserta.

Ruas quasi ás escuras; cafés dos *boulevards* fechados de todo ou fechadas as portas, pelo menos. Já não ha a animação das *terrasses* com milhares de pessoas.

Letreiros-reclamos illuminados que se movimentavam a cada momento e davam certo brilhantismo ás ruas, tudo desapareceu.

«Paris tornou-se uma cidade pacata» vi-o escripto ha tempos. O escriptor foi bem modesto na phrase; poderia dizer uma cidade soturna, uma cidade triste!

Nem pensemos o que era esta grandiosa capital, por que sentimos o espirito de revolta levar-nos ao auge da indignação contra essa monstruosidade que ainda envergonha o seculo XX — a guerra!

D'aquelles bellos e luxuosos estabelecimentos, mais de um terço estão fechados. Nos outros, rareiam os caixeiros; e com razão porque também os freguezes são muito menos de metade.

Os grandes armazens reduziram muito as suas secções de modas, por falta de freguezes — porque Paris só está produzindo para exportação — por falta de caixeiros e porque, como no Louvre e no Bou-Marché, os annexos estão transformadas em hospitaes de sangue.

Pelas 2 da tarde um bem triste espectáculo se desenrola nas ruas: são os milhares de feridos, de mutilados que vão ás consultas e cruzam as ruas em todos os sentidos; a cabeça entapada, os braços ao peito ou mostrando vazia a manga dos que foram cortados; alguns em muletas, outros amparados pelas mulheres.

Um horror, que só não impressiona os grupos de rapazes que passam a caminho das estações para irem para a guerra, alegres, cantando com o coração cheio de esperança, de amor patriótico e de coragem admiravel.

Nas ruas anda-se á vontade; o movimento não excede o das nossas ruas da Baixa, pela tarde; nos cafés, as mesas quasi desertas. Nem os populares cafés Biard conservam a mesma animação de frequencia, porque lhes faltam muitos dos operarios, caixeiros d'armazem que alli iam tomar a sua chavena de café por dois *sous* — o nosso vin-tem. E parte d'elles estão fechados.

Os restaurantes só dão comida até ás 8 da noite, e os hoteis, depois d'essa hora, só servem pratos frios, com que tenho que me contentar, á volta.

Theatros só funcçãoam tres ou quatro á noite, com revistas patrióticas; alguns outros em *matinée* ás 3 horas, e á noite fecham. Cinematographos, uns quatro, e eis tudo.

A cidade dos prazeres está transformada n'uma cidade para dormir.

Nem isso, porque a noite de 20 para 21 passou-se em claro, em commoções violentas; noite horrivel que só será esquecida pelos que a passaram em Paris, se outras piores vierem.

Pela uma e meia, quando se estava no primeiro somno, fomos despertados por um ruido ensurdecedor.

Nas praças, grupos de corneteiros do exercito vibravam continuamente um toque como o de recolher nos quarteis; pelas ruas corriam automoveis dos bombeiros buzinando

desesperadamente. Parecia que um incendio devorava todo Paris.

O porteiro, os creados, o gerente do hotel em que eu estava, batiam á porta de todos os quartos, despertando os hospedes (que não eram muitos) e convidando-os a descer aos subterraneos.

E' que dois *zeppelins* vinham a caminho da cidade, certamente para a bombardearem.

Foi um momento terrivel!

No hotel todos gritavam; senhoras quasi desmaiadas e em trajos mais que menores desciam, chorando, as escadas, á luz de vellas de estearina que os creados traziam nas mãos, porque a electricidade e o gaz haviam sido cortados, em toda a cidade.

Ainda assomei á janella.

Nas ruas só bombeiros e soldados corriam a avisar os incautos para que se prevenissem. E eram sombras que mal se viam, porque não havia luz senão a de um ou outro phosphoro que transeuntes apressados accendiam, para não esbarrar com as paredes.

Com a curiosidade de quem não duvida arriscar a vida para gosar d'um espectáculo unico, consegui em vez de descer á *cave*, subir ao ultimo andar do hotel e ahi, do quarto d'um creado, pagando o aluguer d'uma janella mais caro que um camarote na Opera, gosar o imponente espectáculo.

Era 1 hora e tres quartos.

O céu claro, sem nuvens, mas sem lua, era illuminado de todos os lados por uns doze projectores do campo entrincheirado, do monte Valeriano, da Torre Eiffel, do Sacré-Cœur, das Buttes Chaumont e outras alturas, cujos fogos se cruzavam em todos os sentidos, em busca das aeronaves inimigas.

Dez minutos depois, distinguia-se perfeitamente, evolu- cionando sobre nós, primeiro uma, depois duas, das infernaes machinas que vinham cobardemente, a 2000 metros d'altura, matar alta noite, uma população indefesa.

Os fortes romperam fogo contra ellas e as detonações succediam-se como n'um campo de batalha.

Certamente parte d'estes estampidos eram produzidos pelo rebentar das bombas que os dois *zeppelins* lançaram e vieram cahir bem perto do nosso hotel, todas no bairro de Batignolles, proximo da linha de Oeste e da de Cintura.

Mais de dois mil tiros dos potentes obuzes de 75 foram disparados sobre as aeronaves, sem nenhum lhes acertar. Isto sem fallar na fuzilaria das metralhadoras, collocadas sobre o arco do Triumpho, a Torre Eiffel, no parque Monceau, nos telhados dos armazens do *Printemps*, *Dufayel*, etc.

Junte-se ainda os esfusiar constante de foguetes luminosos, com que se illuminava o espaço em que evolu- cionavam os dirigiveis inimigos.

O espectáculo era impressionante ao ultimo ponto, e valia bem o risco que corria quem a elle assistia.

E atravessando os faxos luminosos dos potentes projectores, um numero grupo de aeroplanos evolu- cionava em perseguição dos grandes barcos aereos, tentando attingi-los com os tiros das suas metralhadoras.

Infelizmente, estes e os canhões em terra não conseguiram mais que afugentá-los, cumprida que foi a sua missão, do que resultou umas duzias de edificios ao norte de Paris e arredores arruinados por bombas incendiarias, umas duzias de pessoas feridas, e a morte de uma se- nhora, na rua das Damas.

No dia seguinte, um domingo de sol primaveril, a romaria a ver os destroços foi enorme; e outras duas romarias se notavam também: uma, formando grande cauda, aos commissariados de policia, a visar telegram- mas (porque não se expedem sem o visto da policia) dos que queriam dar noticias de si ás familias ausentes; e outra, de fiacres cheios de gente e de malas, para



as estações do Norte, de S. Lazaro e do Caes d'Orsay— gente que abandonava Paris.

A cidade, que se animara um pouco uns dias antes, voltou ao desolamento anterior, ou peor.

Esta carta vae enorme, corte-a onde poder e quizer; mas V. pediu-me notas impressionantes, e as que lhe mando não o podiam ser mais.

E. F.



**Companhia Portuguesa.** — A estação do Entroncamento está sendo transformada interiormente, a fim de dar melhor commodidade não só aos passageiros como também aos empregados.

— Prosegue o reforço da via na linha de Cintra, entre Campolide e Bemfica, na via ascendente.

— A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, resolveu em virtude do comboio rapido n.º 56 chegar a hora bastante adeantada da noite, fazer partir do Rocio à 1-25 da noite os ultimos carros para a Graça, Estrella, Praça do Brasil, Dafundo e Lumiar e esperarem até à 1-35 quando o comboio traga até 15 minutos de atraso.

**Beira-Alta.** — Está passando por grandes reparações a estação de Celorico da Beira.

— Está já a funcionar a rede de telephones n'esta linha, podendo já fallar-se da Figueira para Pampilhosa, Mangualde e Guarda, estando para breve a montagem do aparelho em Villar Formoso.

**Credito especial.** — No ministerio das finanças foi aberto, a favor do do fomento, um credito extraordinario de 1.200.000\$, para os caminhos de ferro do Estado; sendo 972.883\$73 para occorrer ao augmento da despesa e à diminuição de receitas que proveem da conflagração europeia e 227.116\$27 para encargos dos empréstimos autorizados pelas leis de 29 de outubro de 1909 e 3 de abril de 1913.

No proximo numero publicaremos este decreto.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia Portuguesa de Phosphoros

*Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada*

Capital: Esc. 4.500:000

Dividendo do anno de 1914

Tendo sido fixado em 9 % o dividendo do anno de 1914, por conta do qual foi paga, em outubro ultimo, a quantia de 1\$50 (um escudo e cinquenta centavos) por acção, são avisados os Srs. accionistas d'esta Companhia de que a começar no dia 5 de abril proximo se effectuará o pagamento do dividendo complementar na razão de 2\$55 (dois escudos e cinquenta e cinco centavos) por acção, livre de imposto de rendimento, pela forma seguinte:

A's acções de coupon contra a entrega do coupon n.º 21.

A's acções de assentamento, nominativas ou ao portador, contra a apresentação dos respectivos titulos.

O pagamento effectuar-se-ha até ao dia 16 de abril proximo, inclusive, ás segundas, quartas e sextas-feiras, e d'ahi por diante em todas as quintas-feiras, das onze ás quatorze horas.

*Em Lisboa:*

Na sede da Companhia: o dividendo das acções nominativas, ao portador e de coupon.

No Banco Lisboa & Açores: somente o dividendo das acções de coupon.

*No Porto:*

Na Agencia do Banco Lisboa & Açores: o dividendo das acções nominativas, ao portador e de coupon.

O pagamento dos dividendos atrasados continua a effectuar-se ás quintas-feiras, ás mesmas horas e nos mesmos estabelecimentos.

Os Srs. accionistas da provincia que preferam receber os seus dividendos nas sedes dos concelhos em que residem, podem depositar as suas acções na sede da Companhia, que lhes passará uma cautela do respectivo deposito de guarda, sem despesa alguma para os Srs. accionistas. Nas epochas proprias a Companhia enviar-lhes-ha a formula de recibo preenchida e contra a apresentação da qual, devidamente assignada, lhes será paga no local da sua residencia a importancia do dividendo.

Lisboa, 31 de março de 1915. — Os administradores, (a) Antonio Bello e J. W. H. Bleck.

**Companhia Nacional do Caminhos de Ferro.** — Não se tendo verificado a reunião da Assembleia Geral ordinaria convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 17 do proximo mez de abril, ás 13 horas, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do Relatorio e contas da gerencia do anno findo, sua discussão e votação, procedendo também á eleição da Mesa da Assembleia Geral e dos corpos gerentes para o biennio de 1915 e 1916.

O prazo para o deposito de acções para os efeitos do artigo 27.º dos Estatutos, termina no dia 5 de abril proximo.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de Março de 1915.

**Companhia dos Phosphoros** — Sob a presidencia do Sr. Izidoro José de Freitas, reuniu-se, hontem, a assembleia geral d'esta Companhia para apreciar o Relatorio e contas da gerencia finda, cujas conclusões, a que já nos referimos, foram approvadas.

Estiveram presentes 19 accionistas, representando 3.779 acções. O dividendo começa a pagar-se no dia 5 do corrente mez, conforme o annuncio que publicamos acima na secção «Carteira».

No ultimo relatorio da Companhia acham-se exarados alguns considerandos relativamente á venda clandestina de accendedores automaticos ou congenes, considerandos que não devem deixar de merecer especial attenção dos altos poderes e designadamente dos agentes que teem a seu cargo a fiscalização directa, empregando toda a actividade na repressão do que constitue contrabando, crime punivel consoante a lei com multa até ao maximo de 1.000 escudos.

A Companhia, o Estado teem o dever indeclinavel de zelar os respectivos interesses; porém é indispensavel que a repressão e fiscalização continuem — como sempre — a ser effectivadas com ponderação meticulosa. O bom nome da Fiscalização não pôde ser depreciado no desempenho dos serviços que na maioria dos casos parece vexatorio, mas os interesses de uma empresa também não podem ser cerceados por praticas contrarias ás leis

**Bolsa.** — Sem movimento, continuando todos os valores com regular firmeza, excepto o *Fundo Interno* que fraquejou um pouco, cotando-se a 40,05.

O *Externo* desde 71\$ a 71\$30. Banco Ultramarino tem tido grande procura, cotando 107\$ e 104\$. Phosphoros a 56\$, - 56\$50. Tabacos tem havido comprador a 70\$. As Ambacas attingiram 89\$. Também as obrigações das Aguas attingiram o preço de 81\$.

Todos os valores conservam os cursos altos, devido á grande disponibilidade de numerario que ha actualmente, em mãos dos particulares, e que não tendo collocação rapida elles empregam em valores de credito, dando em resultado os preços elevados que quasi todos conservam.

Deve-se esta plethora de numerario aos dividendos que algumas companhias já teem distribuido e também ao producto da venda de libras que muitos fizeram, aproveitando o alto preço que ellas attingiram.

**Cambios.** — Quinzena quasi sem movimento, não se fazendo negocios cambiaes.

Desde que o Governo deixou de concorrer ao mercado para a aquisição de cambias, o cambio afrouxou um pouco, tendo tido



uma baixa rápida na segunda-feira, em que se chegou, nas primeiras horas da manhã, o cotar o cheque sobre Londres desde 35 1/4 até 38, havendo um Banco que chegou até a oferecer 40!

Continuam elementos hespanhoes a comprar ouro no nosso mercado, e tendo adquirido grande quantidade de libras, pretendem agora comprar francos em ouro e dollars de mesma especie, não querendo adquirir barras de ouro, que actualmente ha em grande quantidade em todos os cambistas.

Hoje os cambios firmaram-se de novo, como se vê da nossa tabella adeante, ficando a libra a 7500-7510; o ouro a 50 0/0. O Rio-Londres está a 12 15/16 ou 18550, moeda brasileira.

## Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE MARÇO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	36 1/8	35 7/8	35 1/4	35 1/8
" 90 d/v. ....	36 1/2	—	35 1/2	—
Paris cheque .....	780	790	805	810
Berlim " .....	280	295	300	310
Amsterdam cheque .....	545	555	560	570
Madrid cheque .....	1380	1400	1355	1395

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	MARÇO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	—	40,20	40,40	40,40	40,40	40,35	40,35	40,30	40,20	40,20	40,20	40,20	40,40	—
Divida interna 3% coupon .....	40	40,15	04,25	—	40,20	40,20	40,15	40,10	40,05	40,05	40,20	40,10	40,15	40,25
" 4% 1888, c/premios .....	—	—	22,800	—	—	—	—	—	22,800	—	—	—	—	22,800
" 4% 1888, 9 .....	—	—	—	—	58,500	58,500	—	58,500	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 .....	—	51,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios .....	9,335	—	93,500	—	—	—	—	—	—	93,500	—	—	—	—
" 5% 1905, (C.º de F.º Est)	—	81,550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	81,530	—	81,530	—	—	—	—	—	81,500	—
" 4% 1912, ouro .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3% coupon 1.ª serie .....	70,570	70,580	70,590	71,500	71,510	71,520	71,520	71,520	71,520	71,520	71,520	71,520	—	—
" 3% 2.ª serie .....	—	—	—	—	—	70,550	70,550	—	—	—	—	70,550	—	—
" 3% 3.ª serie .....	73,510	73,530	73,530	73,530	73,530	73,530	—	73,520	73,530	73,530	73,530	73,530	73,530	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 % .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147,500	—	—	—
" Nacional Ultramarino .....	—	104,500	104,520	104,500	104,570	105,500	105,500	115,500	105,490	105,460	105,450	104,580	—	104,500
" Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	112,500	112,500	102,500	—	—	113,500	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	—	—	—	69,530	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon .....	55,550	—	—	56,500	56,560	56,500	56,500	56,500	56,500	56,550	56,550	56,550	56,550	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa .....	—	88,510	88,510	88,510	88,510	88,510	—	—	88,520	88,540	89,500	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau .....	—	—	73,500	73,540	73,540	—	73,580	—	—	74,500	74,500	74,500	74,500	74,500
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau .....	40,560	40,500	40,560	—	40,540	—	40,540	—	—	—	—	40,540	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau .....	15,500	—	15,500	15,500	15,500	—	15,500	15,500	—	14,590	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie .....	—	79,500	79,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,550
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie .....	—	67,500	—	—	—	67,520	—	67,550	67,560	67,580	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa .....	81,500	81,500	81,500	81,500	—	81,500	81,500	—	81,500	—	81,500	81,500	—	—
" prediaes 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99,500
" 5% .....	—	78,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totaes	Kil	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral .....	4 Março	1.073	1.028.956,500	1.073	920.555,500	+ 108.001,500	958,595	858,529	+ 100,566
	Vendas Novas...	" "	70	22.707,500	70	19.044,500	+ 3.663,500	324,538	272,505	+ 52,533
	Coimbra a Louzã	" "	29	4.098,500	29	4.722,500	- 624,500	141,531	162,582	- 21,551
Sul e Sueste.....	20 "	681	345.737,590	681	372.961,501	- 27.223,511	507,569	547,566	- 39,597	
Minho e Douro .....	10 "	471	260.553,500	471	314.093,591	- 53.540,591	553,519	666,586	- 113,567	
Beira Alta .....	21 Janeiro	253	24.144,500	253	19.893,536	+ 4.250,564	95,543	78,562	+ 16,581	
Companhia Nacional .....	18 Fevereiro	185	17.736,532	185	18.111,581	- 375,549	95,585	97,590	- 2,503	
Valle do Vouga.....	20 Março	176	30.218,561	165	25.013,590	+ 5.204,571	171,569	151,560	+ 20,509	
Porto á Pova e Famalicão ....	31 Janeiro	56	15.278,571	56	15.937,503	- 658,532	272,583	281,558	- 11,575	
Guimarães .....	31 Dez. 1914	64	140.228,547	64	150.327,549	- 10.099,502	2.191,506	2.348,586	- 157,580	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Março	3.681	26.134.496	3.681	26.603.378	- 468.882	7.099	7.227	- 128	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	28 Fevereiro	3.664	19.364.142	3.664	19.921.911	- 557.769	5.284	5.437	- 153	
Andaluzes.....	10 Março	1.083	5.167.158	1.083	5.419.466	- 252.308	4.771	5.004	- 233	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 "	777	1.813.301	777	1.967.072	- 153.771	2.333	2.531	- 198	
Lorca a Baza e Aguilas.....	" "	168	624.777	168	895.205	- 270.428	3.718	5.328	- 1.610	





### Hespanha

Em breve começarão os trabalhos de construção de um caminho de ferro electrico, da via provavelmente dupla e de 60 centímetros de largura, de Fonsagrada ao porto de Ribadeo.

Seguirá esta linha pelo valle de Langreo, fertilissimo em pastos e fructa, regado pelo Rodil e muito abundante em gado vaccum e lanigero. Passará em seguida ao valle de Santa Eulalia, região productora em abundancia, e entrará depois na bacia do rio Eo, cujas ingremes montanhas conteem importantes jazigos de ferro, que só aguardam por um facil meio de transporte para lançarem no mercado toda a sua riqueza.

As serras de Sadrarin, Armada, Mestre, Acebedo e Vilaboa, da direita, e as de Peñacoba, Meira, Sejosmil, Judan, Riotorto e Villaméa, pela esquerda, estão cheias de minas, bosques, casaes e povoaes, que se encontrarão de um dia para o outro com uma fonte de beneficios inesperada.

A Companhia Hispano-Belga de Caminhos de Ferro, Minas e Industria foi feita a concessão d'esta linha, cujos trabalhos de construção vão ser encetados brevemente.



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos e agradecemos os volumes d'este anno do «Anuario Commercial de Portugal», 35.º da sua publicação, excellente repositório de utilissimas indicações, fundado e dirigido pelo nosso velho amigo e collega da imprensa, Sr. João Joaquim do Carmo Caldeira Pires, a quem felicitamos muito cordialmente pelos melhoramentos alcançados n'este numero.

O summario dos dois volumes (1.º: Lisboa; e 2.º Provincias, Ilhas e Colonias) é o seguinte:

### Volume 1.º — Lisboa

PARTE I — Caça. — Contribuições. — Correio e telegrapho. — Medidas antigas. — Pauta das alfandegas de Portugal. — Registo Civil. — Sello. — Tabellas de cambio. — Taxa militar.

PARTE II — Parte administrativa de Portugal. — Presidencia da Republica. — Constituição politica. — Legislação decretada. — Ministros. — Congresso. — Ministerios.

PARTE III — Lisboa (*Suas divisões*). — Roteiro. — Indicações diversas (*Diversos meios de transporte, theatros e atracções*). — Moradas de Lisboa.

PARTE IV — Parte administrativa de Lisboa (*Instituições, commerciaes, instructivas, judiciaes, militares e de saúde e beneficencia*).

PARTE V — Profissões de Lisboa (*Commerciantes, industriaes e profissionaes*).

PARTE VI — Caminhos de ferro. — Navegação. — Praias. — Sanatorio. — Thermas.

Secção de annuncios.

### Volume 2.º — Provincias, Ilhas e Colonias

PARTE VII — Portugal, por districtos, na parte continental e insular, e em provincias na colonial. Plantas Chorographicas com a indicação das respectivas capitães dos concellos; e nas provincias do Ultramar, sua divisão por districtos.

Concelhos de Portugal, continental e insular, agrupados alfabeticamente, com o brasão de armas e o panorama da séde de cada concelho; freguezias, povoações e logares comprehendidos em cada um d'elles. Na parte colonial, por provincias, com os brasões dos differentes districtos e sua divisão por concellos.

Principaes centros de fabricação e produção (por ordem alfabetica de profissões e localidades).

Feiras e Mercados (epoca e locaes em que se effectuam).

## Folhetos sobre a guerra

Da casa Garland Laidley & Comp.<sup>a</sup> recebemos seis pequenos folhetos, em portuguez, destinados, pelo que se vê, a afirmar nos paizes de lingua portugueza — Portugal continental e africano e Brasil — as razões da Inglaterra no actual conflicto. São elles:

*A Inglaterra e os seus esforços pela manutenção da paz.* Narrativa das negociações anglo-germanicas, 1898-1914, por Eduardo Cook.

*Porque é que a Grã-Bretanha se acha em guerra, causas e effeitos.* Exposição summaria da correspondencia diplomatica e discursos ministeriaes, pelo mesmo auctor.

*A Guerra Europeia,* discurso do ministro da Fazenda Lloyd George, na Queen's Hall, em setembro de 1914.

*Os paizes neutraes e a guerra,* pelo visconde de Bryce.

*Resposta ao appello feito ao mundo civilizado pelos homens de lettras allemães,* por S. H. Church.

E' interessantissima, no actual momento, esta collecção de documentos, discursos e escriptos, com que a nação nossa alliada afirma a justiça da sua causa.

Sem d'estes trabalhos podermos fazer larga analyse, posto que haja n'elles muito que ler, que aprender e que registar na Historia — não nos furtamos a dar, como curiosidade, aos nossos leitores, a transcripção das pasmosas theorias que se citam, no quarto d'estes folhetos, expendidas em 1911 n'um livro do general Von Bernhardt (Allemão) denominado: «A Allemanha e a proxima guerra».

«A guerra em si é uma boa coisa. É uma necessidade biologica de importancia primordial (pag. 18).

A inevitabilidade, o idealismo, a benção da guerra, como lei indispensavel e estimuladora do progresso devem ser frisadas repetidamente (pag. 37).

A guerra é o maior factor na promoção da cultura e poder.

Os esforços para assegurar a paz são extraordinariamente detrimenetaes logo que influenciam a politica (pag. 28).

Felizmente taes esforços nunca podem attingir sen ultimo alvo em um mundo erigido de armas, e em que um são egoismo ainda dirige a politica da maior parte das nações. «Deus providenciara», diz Treitschke, «para que a guerra sempre tenha o seu logar como remedio drastico para a raça humana» (pag. 36).

Os esforços tendentes á abolição da guerra não só são insensatos, como tambem absolutamente immoraes e devem ser estigmatizados como indignos da raça humana (pag. 34).

Os tribunaes d'arbitragem são illusões perniciosas. Toda a ideia representa uma usurpação presumçosa do dominio das leis do desenvolvimento, que só podem conduzir ás mais desastrosas consequencias para a humanidade em geral (pag. 34).

A manutenção da paz nunca deve ou pôde ser o alvo de uma politica (pag. 25).

Os esforços para a paz, se attingissem o seu alvo, conduziriam á degeneração social, como succede sempre na natureza em que se elimina a lucta pela existencia (pag. 35).

Os grandes armamentos são em si desejaveis. São a precondição mais necessaria da nossa saúde nacional (pag. 11).

Todo o objectivo e toda a existencia de um Estado é a força, e quem não for bastante corajoso para encarar com esta verdade não deve intrometer-se com politica («Treitscke Politik», pag. 45).

O seu mais elevado dever politico é o augmento do seu poderio (pag. 45-46).

O Estado tem o justo direito de fazer conquistas, sempre que assim o pareça exigir a sua propria vantagem o augmento de territorio (pag. 46).

A conservação propria é o ideal mais elevado do Estado, e justifica qualquer acção que possa tomar, se essa acção for conducente ao fim. A força é o direito.

O Estado é o unico juiz da moralidade dos seus proprios actos. De facto, está acima da moralidade ou por outras palavras, precisamente o que for necessario é moral.

Direitos reconhecidos (i. e., direitos contrahidos) nunca são direitos absolutos; são de origem humana e portanto imperfeitos e variaveis. Ha condições em que elles não correspondem á verdade real dos factos; n'este caso o infringimento do direito parece justificado moralmente (pag. 49). De facto o Estado é uma lei para si.

As nações pequenas, não teem o mesmo direito á existencia que as nações poderosas e vigorosas (pag. 34).

Qualquer acto em favor da humanidade collectiva fora dos limites do Estado e nacionalidade, é impossivel (pag. 25).



# Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Relatorio apresentado á assembleia geral ordinaria de 30 de maio de 1915.

SENHORES ACCIONISTAS

Para dar cumprimento á disposiçao do artigo 29.º dos Estatutos, vamos apresentar-vos o Relatorio e Contas referentes á gerencia de 1914.

O resultado da exploração das linhas de Mirandella, Vizeu e Bragança, póde vêr-se no seguinte quadro:

	Linha de Mirandella		Linha de Vizeu		Linha de Bragança		Conjunto das linhas	
	1913	1914	1913	1914	1913	1914	1913	1914
Extensão das linhas:—kilometros.....	55	55	50	50	80	80	185	185
Receitas do Trafego.....	64.833.336	58.252.502	66.539.565	52.710.510	55.063.577	49.697.512	186.426.578	160.659.524
Despesas da Exploração.....	32.771.575	31.335.925	35.133.503	34.158.593	47.668.566	45.577.560	115.573.544	111.072.545
Diferença a favor da receita.....	32.061.551	26.916.509,5	31.406.562	18.551.517	7.395.511	4.119.552	70.853.534	49.586.578,5
Receitas fóra do Trafego.....	1.946.535	1.574.599,5	3.002.576	2.730.552	2.490.559,5	2.293.599	8.439.570,5	6.599.550,5
Media por kilometro de via:								
Das receitas do Trafego.....	4.178.560	4.059.512	1.330.579	1.054.520	688.529	621.521	1.001.571	868.543
Das despesas de exploração.....	595.585	569.574,5	702.566	683.517	595.585	569.572	621.572	600.539
Dos productos liquidos.....	582.575	489.538	628.513	371.503	92.544	51.549	382.599	268.504
Numero de kilometros percorridos.....	(38.364)	(54.917)	(76.077)	(71.003)	(85.003)	(79.352)	(220.444)	(203.444)
Media por kilometro de trem:								
Das receitas do Trafego.....	1.509	1.506	587	574	564	562	584	573
Das despesas da Exploração.....	555	537	546	548	556	557	552	551
Dos productos liquidos.....	554	549	541	526	508	505	532	521
Numero de toneladas rebocadas.....	(4.724.200 T)	(4.291.332 T)	(4.782.200 T)	(4.063.324 T)	(6.867.256 T)	(6.241.810 T)	(16.370.656 T)	(14.598.496 T)
Media por km. de tonelada rebocada:								
Das receitas do Trafego.....	13.73	13.57	13.90	12.99	8.01	7.96	11.38	11.00
Das despesas da Exploração.....	6.93	7.30	7.34	8.40	6.94	7.30	7.05	7.60
Dos productos liquidos.....	6.80	6.27	6.56	4.59	1.07	0.66	4.33	3.40
Relação da despesa para a receita	50,55 %	53,79 %	52,80 %	64,80 %	86,57 %	91,67 %	61,99 %	69,13 %

## Productos liquidos

Os productos liquidos da exploração no conjunto das linhas no exercicio de 1914 foram de 49.586.578,5; em 1913 foram de 70.853.534. Houve menos 21.266.555,5.

Na linha de Tua a Bragança, os productos liquidos em 1914

foram de 31.035.561,5; em 1913 tinham sido de 39.446.572. Houve menos 8.411.510,5.

Na linha de Santa Comba Dão a Vizeu os productos em 1914 foram de 18.551.517; em 1913 tinham sido de 31.406.562. Houve menos 12.855.545.

(Continua)

## Aluminio-nickel

O Sr. M. J. Carnac inventou um processo que permite sobrepôr directamente ao aluminio um deposito ou capa adherente e susceptivel de polimento, obtendo-se assim um producto a que o inventor deu o nome de aluminio-nickel.

Para o conseguir, procede-se á limpeza do aluminio por meio de um banho de potassa em ebulição, dá-se em seguida uma tintura de cal, submerge-se n'um banho de cyaneto de potassio durante alguns minutos, e, por fim, submete-se á acção de um banho chlorhydrico ferruginoso, composto de 500 grammas de acido chlorhydrico, 500 de agua e um gramma de ferro.

Para a composiçao do banho para a nickelagem, dá bom resultado a seguinte formula:

Agua..... 1,000 centimetros cubicos  
Chloreto de nickel.... 50 grammas  
Acido borico..... 20 grammas

A corrente mais apropriada para se effectuar a nickelagem é de 2,5 volts, com a densidade de 1 ampere por decimetro quadrado.

O bom exito do processo parece depender da perfeição da limpeza e do facto de depositar-se devidamente sobre o aluminio uma capa delgada de ferro proveniente do ferro do banho. O facto da existencia da dita capa delgada de ferro na superficie do aluminio, é indiscutivel, porque, experimentando-o com a balança magnetica, observa-se que a sensibilidade do metal, quando este tenha sido submettido ao banho em questao, é quatorze vezes mais que a do metal que tenha sido submettido sómente ao effeito da potassa, sem o ferro.

N'estas condiçoes, o nickel que se deposita fica como infiltrado no aluminio e forma corpo com elle, tão intimamente, que qualquer que seja a espessura do deposito, é impossivel arrancar o nickel sem se arrancarem ao mesmo tempo particulas de aluminio.

Os objectos assim nickelados resistem perfeitamente á acção do ar humido, dos acidos e das bases quentes e frias, das soluçoes salinas concentradas e do alcool.

Ficam tambem impermeaveis ao petroleo. O aluminio assim nickelado póde empregar-se na construcção de carris, de barcos, no fabrico de utensilios de cozinha e em outras applicaçoes semelhantes.

## ARREMAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'agua-raz

No dia 26 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissao Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 kilos d'agua-raz de 1.ª qualidade.

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

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

## THEATRO DA RUA DOS CONDES

A revista Feira da Vida

por Severim d'Azevedo (Crispim) e Vasconcellos e Sá





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 13 de abril sahirá o paquete AVON

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

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens incluye-se vinho de pasto, comida á pougueza, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>-R. do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>**

**NO PORTO: TAIT & Co.-R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>**

## Vapores a sahir de Lisboa

### Africa Oriental

Vapor portuguez **MOÇAMBIQUE**. Sahirá a 8 de abril.  
Empresa Nacional de Navegação.  
R. do Commercio, 85.

### Gibraltar, Marselha, Napoles, Suez e Africa Oriental

Vapor inglez **BERWICK CASTLE**. Sahirá a 4 de abril.  
Agentes, Eduardo Pinto Basto & C.<sup>a</sup> C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

### Leixões e Liverpool

Vapor inglez **BENEDICT**. Sahirá a 9 de abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

### Liverpool (directo)

Vapor inglez **MERCHANT**. Sahirá a 4 de abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

### Natal, Lourenço Marques Beira e todos os outros portos da Africa Oriental

Vapor inglez **CLAN SUTHERLAND**. Sahirá a 10 de abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

### Pará e Manaus

Vapor inglez **HUBERT**. Sahirá a 2 de abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

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

Vapor hollandez **TUBANTIA**. Sahirá a 5 de abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

### Pernambuco, Cabedello e Natal

Vapor inglez **MATADOR**. Sahirá a 4 de abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>

### Providence e New York e mais cidades da America do Norte

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 3 de abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

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

Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de abril.  
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>

### Vigo, Folkestone e Amsterdã

Vapor hollandez **GELRIA**. Sahirá a 6 de abril.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>

### A sahir de Leixões

### Brazil e Rio da Prata

Vapor francez **AMIRAL TROU-DE**. Sahirá a 12 de abril.  
Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.<sup>a</sup> R. de S. Francisco, 7.

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

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	Cintra
7 16	8 45	5 30	6 37
9 48	10 54	7 5	8 6
10 50	11 56	7 55	8 58
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 27
9	10 11	a 6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15

### Lisboa-R. Queluz

4 15	4 42	9 1	9 37
------	------	-----	------

### C. Sodré

6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59
9 10	10 18	b 8 50	9 37
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 14	12 50
3 40	4 48	12 5	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	3 50	4 36
b 6	6 51	b 5 20	6 9
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46
7	8 8	6 25	7 25
7 45	8 48	b 7 50	8 37
8 40	9 43	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	12 10	1 16

### C. Sodré

7 15	7 51	7 5	7 38
8 15	8 45	8 15	8 50
4 30	5 6	8 55	9 30
5 20	5 56	9 16	9 36
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25

### Mais os de Cascaes, excepto os a

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	V. Franca
6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 51
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		

### Lisboa-R

6 46	7 27	6 23	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 53	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 37	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

### Lisboa-R

6 46	7 27	6 23	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 53	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 37	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

### Lisboa-R

6 46	7 27	6 23	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 53	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 37	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

### Lisboa-R

6 46	7 27	6 23	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 53	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 37	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

### PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	E. Prata
9 7 35	7 45	9 6 40	6 50
9 5 10	5 21	9 9 25	9 33
		9 5 40	5 50

### Lisboa-P

6 56	8 7		
------	-----	--	--

### Lisboa-R

8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8
c 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		

### Lisboa-R

8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5

### Lisboa-R

5 5	7 20	9 55	11 57
-----	------	------	-------

### Entronc.

3 22	9 44	2 35	8 6
1 12	9 3	4 5	11 28

### Figueira

2	4 5	7 22	9 4
a 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	2 54	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 40
a 8 45	10 22	11 39	1 34
10 40	12 25		

### Coimbra

5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14

### Figueira

10 30	10 55	3 35	4 36
-------	-------	------	------

### Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	Figueira
8 10	3 5	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35

### Lisboa-R

5 54	8 43	6 20	9 37
------	------	------	------

### Porto

6 28	8 31	6 5	8 50
2 27	4 56	6 45	9 26
6 56	9 25		

### PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	Badajoz
9 10	10 14	4 15	5 23
8 5	7 40		5 26
		6 24	1
			5

### Entronc.

6 17	11 8	8 4	1 30
------	------	-----	------

### Lisboa-R

9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5			5 26
9 35	10 8	3 40	a 1 8
			5 5

### Setil

9 12	11 4	5 20	8 30
7 11	10 20	7 32	9 50

### BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	Pampilhosa
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17

### Pampilh.

10 50	5	1 58	9 25
11 15	5 34	11	6 47

### Pampilh.

5 30	2 7	4 32	10
------	-----	------	----

### Pampilh.

12 33	2 3	10 2	11 10
-------	-----	------	-------

### SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa	Barreiro
6 25	7	6 20	7
8	8 35	7 25	8
9 10	9 45	9 15	9 50
10 20	10 55	10 25	11
11 49	12 15	11 25	12
2 30	3 5	1 25	2
4 30	5 5	4 5	4 40
5 35	6 10	5 55	6 30
8 15	8 55	6 45	7 25
9 11 30	12 10	9 35	10 15
h 1	1 40		

### Lisboa

8	9 35	8 10	9 59
11 40	1 5	10 40	12
2 33	4 10	3	4 40
4 30	5 58	5	6 30
5 33	7 10	8 30	10 15
8 15	10 5		

### Lisboa

9 10	10 40	8	9 50
11 40	1 10	12 10	2
4 30	6 30	4 40	6 30
8 15	10 5	8 20	10 15

### Lisboa

9 10	1 26	9 33	2
4 33	9 13	4 30	7 25
8 15	12 10	2 12	7

### CHEG. PART. PART. CHEG.





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

*Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*

## AVISO AO PUBLICO

### BILHETES DE IDA E VOLTA ENTRE PORTO E ABRANTES E VICE-VERSA

Desde 20 de Março de 1915, serão vendidos ao público bilhetes de ida e volta, entre Porto e Abrantes ou vice-versa, válidos por tres dias, pelos seguintes preços:

	Preços		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Do Porto a Abrantes e volta ou vice-versa.....	8\$40	6\$54	4\$69
Participe do Minho e Douro.....	\$18	\$14	\$11

Os portadores destes bilhetes ficam sujeitos ao disposto nas condições da Tarifa especial interna n.º 7, de Grande velocidade, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em vigor.

Porto, 22 de Fevereiro de 1915.

O Engenheiro Director

*F. Figueiredo e Silva*

D. n.º 922

Tráf.-Exp. T-758