

Gazeta dos Caminhos de Ferro

15.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 663

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 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'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Agosto de 1915

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

SUMMARIO

Caminhos de Ferro no Algarve — I — por J. Fernando de Sousa.....	225
Os caminhos de ferro e a batalha do Marne, por Raul Esteves.....	227
Parte official: Ministerio do Fomento — Portaria n.º 422.....	229
Reducção de tarifas.....	229
Madrid - Caceres - Portugal.....	230
Caminho de ferro directo de Madrid a Valencia.....	230
Caminho de ferro de Alicante a Denia.....	231
A lubrificação dos carris.....	231
A electricidade na Exposição do Panamá.....	231
Viagens e transportes.....	232
Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado.....	233
Ponte móvel sobre o canal do Panamá.....	235
A «Great Western of Brazil Railway».....	235
Explosões devidas ao oleo dos interruptores electricos.....	235
Publicações recebidas.....	236
Linhas Portuguezas — Sul e Sueste — Minho e Douro. — Linha electrica de Cascaes — Linha electrica de Cintra a Cascaes e Bocca-do-Inferno....	236
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	236
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	237
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	237
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	238
Arrematações.....	238
Horario dos comboios.....	238



Caminhos de ferro no Algarve

I

Quem viu e acompanhou carinhosamente o auspicioso inicio do movimento do turismo no nosso paiz, no periodo de 1906 a 1910, não póde deixar de sentir o seu patriotismo dolorosamente ferido pelo mallogro posterior dos esforços empenhados com exito muito superior, a principio, ao que dos recursos de que se dispunha então havia direito a esperar.

Circumstancias diversas, que a indole da *Gazeta* não permite enumerar e muito menos apreciar, determinaram o desvio d'essa corrente de viajantes attrahidos pelas bellezas ds nossa terra privilegiada, da qual se esperava poderosa contribuição para a regeneração economica do paiz.

Lembrarmo-nos de que Portugal podia ter sido, durante a medonha guerra que assola a Europa ha um anno, o pacifico refugio de milhares de viajantes ricos, que viriam buscar ás nossas praias, ás nossas thermas, ás nossas montanhas, o sossego e a distracção, que não encontram nas habituaes estancias de turismo!

São, pela força das circumstancias, quasi platonicos os estudos que se emprehendam agora para a resolução do problema do turismo em Portugal, o que não quer dizer que se ponham de parte. E porque a viação accelerada é um

dos factores principaes do seu desenvolvimento, e porque o Algarve poderia ser com vantagem frequentado pelos viajantes, não virão fóra de proposito algumas considerações sobre a viação accelerada n'aquella formosa provincia.

As serranias do Caldeirão e Monchique formam, da fronteira hespanhola até á costa occidental, uma barreira separando o Algarve do resto do paiz, delimitam uma região sobremodo pictoresca, de clima perfeitamente definido e caracterizado pela sua suavidade. As serranias alcançadas, pouco povoadas e pobres, que a esteva reveste e em que raros montados accusam a quasi exclusiva aptidão florestal d'esse prolongamento do baixo Alemtejo, são substituidas, na sua vertente sul, por uma faixa jurassica de collinas e planicies, risonha, povoadissima, de flora quasi africana. A alfarrobeira, a amendoeira, a figueira, a oliveira, a vinha, associadas ás culturas arvenses, ás hortas e pomares, no fertil solo calcareo-argilloso, retinctamente vermelho, revestem-no de vegetação pujante. As brisas maritimas temperam o ardor do sol, e a latitude e exposição põem aquelle abençoado torrão ao abrigo dos frios e geadas, fadando-o para rendosas culturas temporãs.

Entre as suas villas e cidades, bulliciosas e tagarellas, animadas pelo trafego maritimo, alvejam no campo os cascaes, parecendo toda a zona littoral interminavel arrabalde de uma grande cidade.

Ao longo das pulverulentas estradas, que cortam o littoral em todas as direcções, ha uma activa circulação de diligencias, de *carrinhas*, de pacificos e famelicos jumentos, que aos domingos esperam, pachorrentos e pacientes, ao longo das ruas das cidades em filas interminaveis, que os donos tenham terminado a sua modesta labuta commercial, para voltarem á casinha campestre.

Essa zona jurassica é que é verdadeiramente o Algarve; o resto chamam elles a *serra*, e com razão, pois a constituição geologica, a orographia, hydrographia, flora, condições agronomicas, são profundamente diversas, como os costumes dos habitantes, entre os quaes ha profunda antinomia. *Serrenho* e *Algarvio* são typos que se não confundem. O Algarvio vive na casinha branca no meio da pujante vegetação dos seus figueiraes, alternando em vistoso matiz com as outras culturas que enumerámos. Os Serrenhos, dispersos pelas montanhas schistosas e aridas em pequenos casaes denegridos, desnudam as asperas encostas no rude labor das roças e queimadas, alternando em folhas com largos annos de pousio, para que a esteva cresça de novo. Apenas no fundo dos valles, na estreiteza dos corregos, teem alguns minusculos hortejos, com tal pulverização da propriedade, que as raras figueiras e oliveiras, que amenizam aquella desolação com o tom viridente da sua folhagem, pertencem a diversos proprietarios, colhendo-se os fructos de cada arvore e repartindo-se tantos montinhos quantos os donos! As raras terras em volta do *monte*, adubadas com estrume do curral e reservadas á cultura do trigo, estão de tal modo divididas, que formam um microscopico xadrez. Na avalia-

ção das fortunas, a unidade superior em uso, que bem mostra quanto são insignificantes, é o *cento de mil reis*. No verão as ceifas da Huelva e da Andaluzia offerecem um supplemento de recursos aos homens validos, que facilmente emigram por algumas semanas, para voltarem com um pequenito peculio á parcimoniosa vida da sua amada serra. De inverno encontram recurso apreciavel na caça, que veem vender, assim como os ovos e gallinhas, ao littoral. E, no dizer escarninho dos Algarvios, o Serrenho, ao assomar ás portellas, de onde avista o fertil e povoado littoral, tira o chapéo e pede a Deus que lhe ensine as manhas com que ha de enganar os Algarvios.

N'aquellas montanhas invias quasi que não ha estradas. Caminhos de pé posto, que são reparados em commum pela usança da prestação de trabalho no dia de carnaval, offerecem um trilho pouco seguro á mula robusta ou ao paciente jumento.

As freguezias do littoral extendem-se para a serra na extensão de leguas, de modo que os restos mortaes dos serrenhos teem que ser trazidos ao cemiterio no dorso da mula entre dois saccos de palha.

São quasi patriarchaes os côstumes nos *montes serrenhos*. Finda a refeição da noite, tomada em commum, toda a familia reza em voz baixa e vem desfilar, salvo os seus chefes, deante dos hospedes, se os ha, obedecendo á ordem de ir pedir a benção *aquelles tios*, por humildes que sejam. Assim se affirma a noção tradicional da hospitalidade.

O que deixamos escripto refere-se principalmente á parte da serra ao norte de Tavira.

A zona jurassica é mais larga no centro, e na serra que se lhe segue abundam os montados de sobro. E' pois a região mais rica.

Na orla do littoral, ora se aprumam as arribas desde o cabo de S. Vicente até além de Portimão, ora se extendem as praias com as suas dunas, ou os bancos de areia, como de Faro a Cacella, deixando entre si e a terra firme um vasto meandro de canaliculos, pelo meio dos salgados, que a maré cobre.

A numerosa e irrequieta população piscatoria pullula nas povoações da beiramar, dando largas á sua loquacidade em exuberante e hyperbolica linguagem, cantada e a miudo prenhe de ameaças terriveis, que se não realizam, desfazendo-se, como a neblina da manhã, sangrentos conflictos que parecem iminentes e ficam em palavras.

Assim, para injuriar o adversario de momento, assacam-lhe de punhos cerrados e bem chegados á cara o labéo de filho de cincoenta... mulheres de má nota, o que é o *record* da hyperbole.

Boa gente afinal, pacifica, religiosa, soffredora, com o *facies* do *Algharb* de áquem-mar, harmonizando-se com a paizagem africana, em que os vallados de piteiras orlam as estradas e as palmeiras esbeltas ostentam a grande altura o feixe de folhas, que se abre elegante e se projecta no céu de retincto azul.

As serranias, que separam as planicies alemtejanas do littoral algarvio, attingem altitudes superiores a 500 metros desde Alcaria do cume, ao norte de Tavira, até á serra de Mu. Mais para o occidente ergue-se, a 902 metros, a Foia.

Entre as serras do Caldeirão e Monchique, a linha de cumiada abaixa-se á cota de cerca de 200 metros na portella dos Termos, ponto de passagem obrigado para a linha de ligação do Algarve com o resto do paiz.

O delineamento do systema de caminhos de ferro que serve a provincia comprehende, pois, essencialmente essa arteria, que entra por Messines na zona fertil e povoada, e uma transversal, que de nascente ao poente ligue entre si e com a linha principal os mais importantes centros de população.

Antes de entrar em mais particularidades, convem analysar a distribuição da população na provincia.

O censo de 1911 attribue ao districto de Faro 272:861 habitantes, com a densidade de 54,4 por kilometro quadrado. Em relação a 1900 houve o augmento de 17:690 habitantes apenas e de 3,6 na densidade.

Em vista d'essa pequena differença, aproveitarei para poupar tempo, o trabalho que em 1910 fiz sobre o censo de 1900 para servir de base, no Congresso Nacional, então realizado, ao estudo da situação demographica do paiz.

Divide-se o districto, como já ponderei, em duas zonas perfeitamente distinctas: littoral e serra. Assim, os concelhos de Alcantarilha, Castro Marim, Monchique, Villa do Bispo e Aljezur, com 37:856 habitantes teem 1.770,9^{km}², a que correspondem 21,4 habitantes por kilometro quadrado, media pouco superior á do vizinho Alemtejo. Os concelhos de Tavira e Silves, que abrangem area grande da serra e uma faixa littoral, teem 54:636 habitantes em 1.288,40^{km}² ou 42,4 por kilometro quadrado.

Os restantes concelhos, com 162:696 em 1.959,6^{km}², teem a população especifica de 83 habitantes.

Juntando n'um só os dois ultimos grupos a media é de 66. Graças á consideravel proporção da população urbana a densidade da rural desce a 27. Com effeito, a primeira era de 119:493 habitantes contra 135:698 ruraes, considerando população urbana a das cidades e das sédes dos concelhos.

As produções do Algarve: figo, alfarroba, amendoa, cortiça, vinho, sahém, na quasi totalidade, pela via maritima. O mesmo succede com as conservas de peixe, que teem, em Villa Real, Portimão e Lagos, os seus principaes centros industriaes.

A navegação de cabotagem traz igualmente ao Algarve as mercadorias para o seu consumo, fazendo concorrência activa aos caminhos de ferro, sobre os quaes é grande o percurso desde Lisboa, principal mercado de abastecimento da provincia.

O trafego de passageiros e de recovagens, em que predominam o peixe fresco, as fructas, hortaliças e legumes verdes é e será o mais importante para os caminhos de ferro, embora a pequena velocidade não seja para desprezar, como veremos.

Alem das bellezas da paizagem e da excepcional doçura do clima, que permittiria crear no Algarve admiraveis estancias de inverno, ha que mencionar as suas excellentes thermas de Monchique em região sobremodo pictoresca e as praias de Lagos, da Rocha em Portimão, de Pera, Quarteira, Montegordo e outras. A bahia de Lagos, de incontestavel importancia para a navegação transatlantica e os attractivos que pelas recordações historicas, alliadas á majestade do panorama, offerece Sagres aos seus visitantes, são elementos que não devem esquecer no estudo do problema da viação da provincia. No outro extremo fica, em frente de Villa Real, a cidade de Ayamonte, em breve ligada por caminho de ferro com a formosa Andaluzia e com todo o sul da Hespanha, tão querido dos turistas.

Como atraz dissemos, duas linhas principaes tem que haver no Algarve: a que serve as relações internas do littoral desde Lagos até Villa Real, e a de ligação com o resto do paiz através da unica passagem praticavel na serra. Com ou sem solução de continuidade, por carris ou por vapor na travessia do Guadiana, a primeira tem que ligar o seu serviço com o da linha de Ayamonte a Huelva. Entrando a segunda pelo centro da provincia, é natural que de certo ponto por deante se confunda com aquella, na qual tem de entroncar para vir a Faro, capital da provincia e seguir até Villa Real, devendo pois seguir o troço do entroncamento para oeste em direcção a Lagos de modo que a linha do littoral fique directa e sem reversão.

Não faltou quem opinasse que preferivel seria uma unica linha, que depois de percorrer o littoral até Lagos, cortasse os ultimos contrafortes do Espinhaço de Cão, prologamento da serra de Monchique, para a contornar por

Aljezur e Odeseixe e ir por Odemira em demanda de Lisboa.

Basta o exame attento de uma carta hypsometrica para reconhecer a inferioridade de tal solução, que alongaria consideravelmente o percurso, não só para Faro e Villa Real, como até para Portimão e Lagos.

A ligação racional de Lisboa com o Algarve é constituída pela linha do Sado, directriz que Sousa Brandão aventara em tempos e que foi sacrificada á preocupação de servir com uma só linha passando em Beja, o Alemtejo e o Algarve.

No seguimento d'este estudo recordarei rapidamente a historia das linhas que servem aquella provincia.

Abstraiamos por agora da sua existencia e olhemos para a carta. Desde logo se nos impõe uma directriz, separando-se da linha do Sul, que no Pinhal Novo, vá por Setubal e Alcacer, siga o valle do Sado, em excellentes condições de planta e perfil, pelas proximidades de Grandola, Alvalade e Garvão, atravesse a divisoría das aguas do Sado e do Mira, corte este rio e procure a portella dos Termos, para ir por S. Marcos e Messines, proximidades de Albufeira e Loulé, a Faro, Olhão, Tavira e Villa Real.

Nas alturas de Tunes novo ramal em reversão sahiria para Lagôa, Portimão e Lagos, deixando Silves a poucos kilometros para não alongar demasiado o percurso para aquelles dois principaes centros.

Confrontando esta directriz theorica, chamemos-lhe assim, com a das linhas construídas, vemos que coincidem, se bem que a construcção da linha do Sado foi uma verdadeira rectificação do traçado.

De Garvão a Villa Real foi a linha pouco mais ou menos por onde devia ir. Pena foi que um prurido de economia determinasse na passagem da serra o emprego de curvas de 300^m e rampas de 18 ^m/_m quando, com pouco mais dispendio se podiam manter os limites de 350^m e 16 ^m/_m, que caracterizam a linha do littoral, salvo o curto prolongamento de Portimão a Lagos.

Não podia a linha approximar-se de Loulé mais do que se approximou, sem prejudicar o seguimento para Faro.

O entroncamento em Tunes, com a convergencia das linhas para o nascente, acha-se tambem no local conveniente.

Os lineamentos principaes da viação accelerada no Algarve foram pois judiciosamente estabelecidos.

Alem de Lagos a importancia da linha diminue de tal modo, que representa um simples troço secundario.

No seguimento d'este estudo veremos quaes são os complementos necessarios e a feição do trafego, quer conquistado já, quer por conquistar.

J. Fernando de Souza



Os caminhos de ferro e a batalha do Marne

Uma das mais interessantes narrativas que temos lido, a proposito do importantissimo papel desempenhado pelos caminhos de ferro na actual guerra, é a correspondencia enviada pelo reporter especial da revista americana *Railway Age Gazette*, ácerca da grande batalha do Marne.

Nunca na historia dos caminhos de ferro, diz aquelle jornalista, os ferroviarios trabalharam em condições semelhantes ás que existiam em França durante os mezes de agosto e setembro do ultimo anno, quando o territorio a nordeste de Paris foi theatro de uma das mais gigantescas batalhas.

Na espantosa tarefa que precedeu a batalha do Marne, as direcções dos caminhos de ferro mandaram aos seus empregados a seguinte recommendação:

«Pensae na protecção de vossas esposas e filhos; trabalhae para enviar tropas para a frente do inimigo». Os ferroviarios, lembrando-se do que se contava ácerca do modo como os Allemães, na Belgica, tinham procedido para com as mulheres e as creanças, trabalharam arduamente, dormindo e comendo nos seus postos durante semanas inteiras, e empregando toda a sua actividade para fazer transportar as tropas aos pontos onde eram necessarias.

Tinha sido já deveras notavel a tarefa ferroviaria executada durante o periodo de mobilização, em que, no espaço de 20 dias, andaram em circulação 10:000 comboios, transportando primeiro os militares que reuniam aos seus corpos, e depois estes mesmos corpos já mobilizados para o local que lhes competia na frente de batalha, e tudo isto sem haver nenhum accidente serio.

Mas, o serviço dos caminhos de ferro que se liga ao periodo da batalha do Marne, é, na opinião do correspondente que citámos, um trabalho que constitue um eterno monumento de gloria para os ferroviarios francezes, e isto é confirmado pelo elevado numero de condecorações da Legião de Honra que foram concedidas ao pessoal das diversas linhas.

A queda de Charleroi foi o começo da batalha do Marne. Os 58 corpos de exercito allemães, formanda oito exercitos poderosos, arremessavam-se sobre a França.

Os caminhos de ferro francezes tinham justamente acabado de concentrar os sete exercitos de primeira linha, e entre 12 e 20 de agosto os caminhos de ferro do Oeste, do Nordeste e de Orleans tinham transportado o pequeno corpo inglez de 200.000 homens, desde Boulogne, Nantes e Saint-Nazaire até Mons, empregando 420 comboios, muitos d'elles com intervallos de 6 minutos, e sem perturbar a concentraçáo geral do exercito francez.

Havia ainda a tarefa constante, e aliás bastante pesada, de transportar viveres e munições para a frente da batalha, e de trazer os doentes e feridos para a retaguarda, especialmente para Reims e Chalons. Cada um dos seis exercitos que se extendiam desde Maubeuge até Belfort (visto que o sétimo exercito estava em Paris), tinha a sua especial direcção de *étapes*, e os respectivos armazens de reabastecimento eram renovados todos os dias por 42 comboios destinados exclusivamente a esse fim. Póde avaliar-se por aqui a consideravel actividade de exploração que havia em todas as linhas que se dirigiam para a frente. Deve ainda notar-se que o quinto exercito allemão, que era commandado pelo principe imperial, tinha cortado a linha ferrea que ligava a rede de Nordeste com a de Paris-Lyão-Mediterraneo, logo ao sul de Longwy, e este facto exigiu o estabelecimento de novas ligações. Contudo, a 20 de agosto, perto de Morhange, o exercito da Baviera repelliu os Francezes para o Mosa e effectuou a sua junção com o quinto exercito.

A 22 de agosto, em Charleroi, aonde uma semana antes a Companhia de Paris-Lyão-Mediterraneo tinha levado os 66:000 homens das tropas de Africa, começava a grande batalha que durou até 26 e que terminou pelo derrota dos Francezes.

Os generaes alliados tinham recebido ordem para sustentarem as suas posições o mais tempo que podessem, e, enquanto a batalha se pelejava furiosamente, os caminhos de ferro recebiam instrucções para estarem preparados para effectuarem os transportes de retirada do maior numero de tropas que fosse possivel pôr a salvo por este meio. O general Joffre insistiu precisamente em que os comboios esperassem até ao ultimo momento que lhes fosse permittido esperar sem grave risco.

Mas, no entretanto, antes da queda de Charleroi, os caminhos de ferro estavam bastante occupados, fazendo

quanto podiam para pôr a salvo a população civil que fugia da Belgica para a França. Varias centenas de milhares de pessoas foram assim transportadas para Calais, para o Havre, e para Paris. Pouco antes, mais de 2:700 locomotivas belgas passavam ás linhas francezas e eram dirigidas sobre Paris para não cahirem nas mãos do inimigo.

Até 23 de agosto a pequena linha de Sedan a Lerouville esteve aberta á circulação. Enquanto as tropas disputavam o terreno palmo a palmo, e iam na sua retirada, destruindo as pontes das linhas ferreas, alguns centos de comboios eram utilizados para pôr a salvo os canhões, as munições e todo o mais material de guerra aproveitavel.

Os proprios generos de subsistencias eram tirados dos armazens e transportados para a retaguarda para não servirem aos Allemães. Todos os comboios eram dirigidos para a linha de defesa do Marne, para os pontos assignados a cada corpo de exercito. O numero de comboios utilizados em cada dia era, em media, de 120, e n'alguns dias chegou a 170.

O exercito de Von Kluck, que constituia a ala direita allemã, ia entretanto avançando sobre Paris. Para deter um pouco a sua rapida marcha empregaram-se alguns centenas de comboios das linhas de Leste, Oeste e Nordeste, afim de transportarem para Lille e Arras os reforços de tropas tirados da região do Argonne.

A mais importante tarefa foi, porém, a de transportar um exercito inteiro ao longo do Mosa, desde o norte de Verdun até proximo de Paris, para cobrir esta cidade do ataque allemão. Este exercito era composto dos 4.º, 6.º e 8.º corpos, e estava anteriormente occupado na defesa ao sul de Longwy. Quando esta praça capitulou em 27 de agosto, estes 3 corpos do exercito, deixando uma forte guarda da retaguarda, foram embarcados em 187 comboios para isso já dispostos, e transportados em grande velocidade para Verdun, Saint-Menehould, Chalons, Bar-le-Duc, Chaumont, Troyes, até Raincy, de modo que dentro de uma semana o exercito fez uma completa mudança de frente. Devido ao maravilhoso trabalho do pessoal dos caminhos de ferro, este exercito de cerca de 100:000 homens, representou mais tarde o principal papel na batalha do Marne. Proximo de Raincy, este exercito fez a sua junção com o corpo inglez concentrado em Crécy-en-Brie, e com o exercito de Paris que foi trazido á ultima hora por caminho de ferro e em automoveis.

O exercito do general Mannoury, que os caminhos de ferro reuniram atraz de Reims, e os dois exercitos concentrados em Nancy, por onde os generaes Castelnau e Sarrail tomaram a offensiva contra o exercito do principe imperial, cahiram sobre os Allemães por tres lados diversos, e d'ahi se seguiu a mais sangrenta e mais decisiva batalha da guerra. Como consequencia d'ella os Allemães foram repellidos para uma posição atraz do rio Aisne, onde se poderam aguentar, porque os Francezes careciam absolutamente de munições, chegando a fazer fogo com cartuchos de pólvora secca, e até por vezes empregaram as armas e as munições dos Allemães mortos no campo da batalha.

Os incansaveis ferroviarios, quasi sem dormir por todos estes dias, estavam, no emtanto, trabalhando em trazer mais reforços de homens para o campo da lucta, para supprir as consideraveis perdas soffridas.

*

Por esta epocha pôde dizer-se que o panico reinava por toda a parte, á excepção dos bravos ferroviarios que nunca desfalleceram. O governo francez, por seu lado, e como medida de prudencia, resolveu transferir a capital para Bordeus. Tres comboios especiaes estavam promptos, com este fim, antes da meia-noite de 2 de setembro e chegaram sem novidade a Bordeus no dia seguinte.

O primeiro comboio, composto de seis carruagens,

compreendendo salões e *sleeping-car*, levou o Presidente da Republica e sua familia, e chegou ás 12 e 5 minutos. No segundo comboio foi todo o ministerio, que chegou a Bordeus ás 12 e 25, e finalmente ás 12 e 45 chegava o terceiro d'estes comboios, o qual transportava o pessoal superior dos varios ministerios. Mais tarde, mas no mesmo dia, partiram de Paris outros comboios especiaes, nos quaes se continham os archivos officiaes das secretarias do Estado, os papeis de valor, e toda a reserva de ouro do Banco de França no valor de alguns milhares de milhões de francos. Ainda alguns outros comboios especiaes levaram depois, da capital, muitas das mais preciosas obras de arte dos museus do Louvre, Luxemburgo e outros.

Mas, ainda não parava aqui a tarefa que impedia n'este momento sobre o serviço dos caminhos de ferro.

Depois da sahida do Governo, passaram-se em Paris algumas horas terriveis. Embora a cidade estivesse aparentemente calma, reinava de facto uma grande agitação de espiritos, e mesmo os mais animosos proclamavam a necessidade de se fugir da capital para outros sitios onde houvesse mais segurança. Na embaixada dos Estados-Unidos chegaram a estar impressos e promptos a serem distribuidos uns lettreiros especiaes, destinados a serem affixados nas residencias de cidadãos americanos, com o fim de os proteger contra as violencias possiveis dos soldados allemães. Póde calcular-se o que seriam estas horas terriveis em que os Parisienses consideravam tudo perdido, enquanto os caminhos de ferro continuavam imperturbavelmente a transportar tropas e material para a frente de batalha, satisfazendo tambem aos transportes exigidos pelo formidavel exodo da população da capital.

A accumulção de gente nas estações era extraordinaria, havendo milhares e milhares de pessoas que alli dormiam esperando a sua vez de embarcar. Empregaram-se toda a especie de vagões e de carruagens para fazer o transporte dos fugitivos, que em media attingiram o numero de 50:000 por cada dia que durou esta situação. A viagem, que em tempo normal se fazia em 3 horas, exigiui n'esta epocha terrivel cerca de 3 dias por causa da continua passagem de comboios militares.

Os ferroviarios mantinham-se sempre no seu posto, conscios de que era do seu serviço que dependia a salvção das mulheres e das creanças, e tambem o bom exito das operações militares. Aponta-se que em toda a França houve apenas um unico caso de traição praticado por um ferroviario, e o facto é geralmente conhecido exactamente por ser isolado. Foi um chefe de estação, em Reims, segundo consta, que foi surprehendido em conversação telephonica com um official allemão, pouco antes da chegada das tropas allemãs em frente da cidade. Este ferroviario foi preso como espião, e depois fuzilado.

*

Cada dia trazia novas difficuldades. Metade da rede das linhas de Leste e Nordeste ficaram nas mãos dos Allemães, e, não havendo officinas nem rotundas de machinas em numero sufficiente para o serviço, foi preciso improvisá-las. Adoptou-se tambem o systema de atrellar, logo em seguida a cada machina, uma carruagem appropriada para alojamento do pessoal do fogo, que, por semanas consecutivas, dormia e comia nos comboios onde fazia serviço.

Com a retirada dos Allemães para a linha do Aisne, os caminhos de ferro tiveram, da mesma forma, uma outra importante tarefa. Tratava-se de transportar para as novas posições os consideraveis reabastecimentos de viveres e munições reunidos á retaguarda, e ao mesmo tempo os comboios voltavam carregados de feridos, refugiados e prisioneiros que eram dirigidos para o sul da França.

Nas officinas de caminhos de ferro de Paris, Lyão e Orleans, trabalhava-se sem descanso na construcção e re-

paração do material ferroviario, faziam-se rodas para canhões e outras viaturas do exercito, e até já se começava com o fabrico de granadas que posteriormente tomou tão grande desenvolvimento. Transportavam-se os pesados canhões do Creúsot e de Saint-Chamond para as linhas do Aisne, afim de responder à grossa artilharia allemã, e até os velhos morteiros de ha 50 annos sahiram dos arsenaes e foram levados para a linha de fogo, por serem de vantajosa applicação na guerra de trincheiras.

Os comboios militares corriam sem cessar sobre as linhas das diversas redes do paiz, e uma das companhias poz em movimento não menos de 1.600 comboios de provisões, sendo o maior do percurso feito por linhas desconhecidas ao respectivo pessoal. De uma das occasiões foram assim desviadas para linhas extranhas mais de 1.600 locomotivas e 4.000 homens das respectivas tripulações.

No meio d'este complicadissimo serviço, ainda houve recursos e direcção intelligente para effectuar extraordinaria proeza de transportes. Foi o caso de, logo em seguida à batalha do Marne, chegarem a Marselha 52 navios conduzindo 70.000 homens de tropas indianas, acompanhadas das suas numerosas bagagens. Em tres dias, apenas, estas tropas eram levadas ao acampamento de Cercottes, proximo de Orleans, onde ficaram durante 20 dias antes de se irem juntar ao corpo inglez na linha Nieuport-Dixmude.

De 21 de setembro a 14 de novembro fizeram-se ainda 43 comboios para levarem provisões á população que tinha ficado nas regiões libertas da invasão.

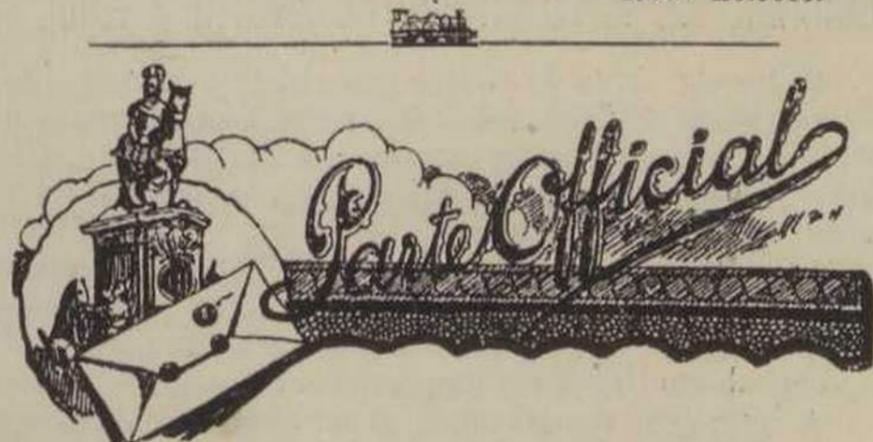
O serviço do correio exigiu tambem que a todos os comboios fosse atrellada uma carruagem-posta para transportar os milhões de cartas e encommendas enviados aos exercitos em operações.

A pouco e pouco o serviço ferroviario foi-se depois regularizando para o transporte de passageiros e mercadorias, e nos fins de outubro a situação era regular nas zonas á retaguarda dos exercitos.

Uma explicação que se apresenta do brilhante successo dos caminhos de ferro, no agitado periodo que descrevemos, é o facto das diversas linhas irradiarem todas de um centro que é Paris, e portanto, no caso de interrupção de uma linha, ser sempre possivel fazer seguir os comboios executando um desvio pelas outras linhas.

O correspondente a que fizemos referencia no começo d'esta noticia, diz tambem que o que mais largamente contribuiu para o successo das operações ferroviarias, foi a inalteravel boa vontade e dedicação de todo o pessoal, que assim adquiriu um justo e elevado titulo de gloria.

Raul Esteves.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

PORTARIA N.º 422

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, conceder aos sócios, alunos, da Associação do Liceu de Rodrigues de Freitas, bilhetes de identidade dos Caminhos de Ferro lhes dá direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª de classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

1.ª Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão o nome e

naturalidade do portador, a designação da seu numero de matricula naquela Associação, e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem é concedido;

2.ª Estes bilhetes terão num nmero de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um selo, tanto da secretaria do respectivo Liceu como da Associação, que autenticuem aquelas assinaturas;

3.ª Os portadores destes bilhetes serão obrigados a comprovar a sua frequência naquele Liceu com atestados trimestrais passados pelo mesmo Liceu.

Dada nos Paços do Governo da Republica, publicada em 26 de Julho de 1915.— O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, que seja aberto à exploração provisória no dia 1 do próximo mês de Agosto o trço da linha férrea do Sado, compreendido entre Alvalade e Lousal.

Paços do Governo da República, em 29 de Julho de 1915.— O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.

Reduções de tarifas

Anda no ar uma tentativa de se obter uma redução de tarifas nas linhas do Estado, e queremos crer que se irá até tentá-la nas das companhias, em favor do transporte de adubos.

Ora esta mercadoria é por tal forma beneficiada nos preços que lhe são applicaveis, que já hoje não paga mais que uma levissima taxa, inferior á que se applica a todas as outras.

Os typos de applicação geral são os da tarifa n.º 8, tabella 26-A :

De 1 a 100 kil.....	7 reis
» 101 » 200 » augmenta mais por kil.	5 »
» 201 kil. em deante, idem	3 »

D'estas bases resulta que o transporte custa por 1.000 kilogrammas

a 100 kilometros.....	700 rs.
» 150 »	950 »
» 200 »	1\$200 »
» 250 »	1\$350 »
» 300 »	1\$500 »
» 350 »	1\$650 »
» 400 »	1\$800 »

Não sabemos qual é a redução pedida, mas supponhamos que se vae até ao exaggero de se tentar que ella seja de 50 por cento; d'isso resultaria que o consumidor em nada lucraria, porque o productor não vae fazer-lhe uma redução de apenas 3 a 9 decimos de real por kilo.

O beneficio será, pois, todo a favor do productor, que aproveita a occasião para conseguir uma vantagem que, dada a importancia da venda que tem, lhe melhora os lucros.

E' portanto um bom negocio que se tenta fazer, em puro prejuizo dos caminhos de ferro, acobertado com a sympathica bandeira de se proteger a agricultura.

Quando, em setembro de 1898, Elvino de Brito, então ministro das Obras Publicas, por conselho de um dos seus mais devotados auxiliares nos serviços ferroviarios, o Sr. engenheiro Fernando de Sousa, decretou a gratuidade temporaria nos transportes de adubos nas linhas do Estado, esta enorme concessão justificava-se pela situação em que se achava a nossa agricultura e pela pequena tonelagem dos adubos transportados e sujeitos a uma taxa insignificante, meramente estatistica. A receita cedida era diminuta, comparada com o effeito moral da gratuidade decretada.

Os campos do Alentejo e do Algarve esterilizavam-se por falta de adubos, as colheitas escasseavam; e os agricultores, ainda não habituados a valer-se de elementos chimicos para fortalecer as terras, viam-se em embaraçosa crise.

Com as facilidades de transporte, o emprego do adubo químico entrou nos hábitos, e assim se produziu, a um tempo, um enorme desenvolvimento cultural, e o dos transportes por caminho de ferro, compensando os rendimentos do producto o que se perdia no transporte gratuito do elemento fertilizador.

A proporção que o emprego do adubo se foi generalizando e manifestando-se os seus benéficos resultados, começaram a ser applicadas ao transporte taxas sempre reduzidissimas, que tão levemente tem sido elevadas que hoje ainda se conservam inferiores ao preço resultante dos gastos que o transporte occasiona, continuando o Estado a fazer esses transportes com prejuizo e só em benefício do productor e do consumidor.

E' assim que os cereaes, por exemplo, que em 1896 representavam 13.000 toneladas transportadas na rede do Sul e Sueste, se cifraram em 1913 pelo peso de 57.300 toneladas.

Os adubos, de que em 1898, isto é, antes da gratuidade, se transportaram 10.100 toneladas, elevaram-se em 1913 a 86.406 toneladas.

E pretende-se afirmar agora que o seu transporte vaé decrescendo, ameaçando-se o Governo com o espantinho das más colheitas com o seu negro manto de fome.

Sabemos que, felizmente, tal não succede; os transportes de adubos não tem diminuido, antes tendem a desenvolver-se, e bem andarà o Governo pondo os interesses das suas linhas ferreas, que são, em parte, os do Thesouro, a coberto de tentativas interesseiras de quem pretende *caçar* uma redução de tarifas em benefício proprio, e não do publico, para o qual ella será perfeitamente inutil.

Ahi fica o aviso; e que o illustrado deputado que, segundo nos consta, está sollicitado para patrocinar a pretensão, a estude proficientemente nas suas causas e effeitos, e se informe nas estações competentes, onde não lhe faltam elementos elucidativos, antes de prestar o seu apoio a manejos d'esta natureza.



Madrid-Caceres-Portugal

Os graves acontecimentos desenvolvidos desde julho de 1914 e que tanto tem influido em todos os negocios em geral, affectam sensivelmente a exploração das linhas de Madrid a Caceres e a Portugal e de Plasencia a Astorga, nas respectivas extensões de 429 e 348 kilometros, reduzindo o trafego e aumentando as despesas, isto em consequencia do encarecimento dos principaes materiaes e tambem dos melhoramentos introduzidos no começo do exercicio de 1914. Tambem tem influido desfavoravelmente nos resultados a ruptura do tractado de commercio com Portugal.

As cifras alcançadas pela exploração durante 1914, em cada uma das linhas Madrid-Caceres-Portugal e Plasencia-Astorga, são as seguintes:

	M.-C.-P. Pesetas	Plasencia-A. Pesetas
Receitas brutas.....	6.017.895,22	4.051.290,28
Despesas.....	3.974.602,83	2.658.625,62
Receitas liquidas.....	2.043.292,39	1.392.664,66
Coefficientes.....	66,05 %	65,62 %
Receitas kilometricas ...	14.027,73	11.641,64

N'este ultimo exercicio, as receitas em ambas as linhas foram intermedias das dos annos de 1911 e 1912, occasionando o augmento de receitas o maior coefficiente do decennio.

Comparados os annos de 1914 e 1913, as linhas de M.-C.-P. tiveram uma baixa de receitas brutas de pesetas 273.650,30, e as despesas diminuiram de 52.163,05 pesetas em conjuncto. A linha de Plasencia-Astorga teve

163.635,83 pesetas menos de receitas brutas e 81.803,88 pesetas mais de despesas.

A subvenção abonada à Companhia exploradora sobre as receitas liquidas, deduzida conforme o artigo 13.º do contracto, modificou os productos do M.-C.-P, pela seguinte forma:

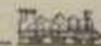
Excedente das receitas sobre as despesas.....	2.043.292,39
11 % a deduzir sobre 1.450.312,01 pesetas correspondente à Companhia.....	159.534,32
Liquido.....	1.883.758,07

Esta differença foi distribuida segundo o prescripto no convenio de credores, ou seja pagando na totalidade as 10 pesetas correspondentes aos coupons vencidos em outubro de 1914 e em abril de 1915, respectivamente, das 5:022 obrigações que possuem varios *Ayuntamientos*. Tambem foi pago na totalidade o serviço de juros e amortização dos adeantamentos feitos pela Companhia exploradora, e a somma restante foi distribuida pelas 139:187 obrigações de juro variavel, havendo correspondido 6,88 francos por obrigação.

Tambem se distribuiram os productos liquidados da linha de Plasencia-Astorga, de accordo com o respectivo convenio de credores.

Com os 18,12 % que constituem a hypotheca especial das 17.027 obrigações em poder dos *Ayuntamientos*, e que ascenderam a 252.350,84 pesetas, pagaram-se 14,78 pesetas por obrigação. Com os 81,88 % restantes pagou-se totalmente o serviço de juros e amortização dos adeantamentos à Companhia exploradora, e o remanescente de 296.048,62 pesetas foi distribuido pelas obrigações privilegiadas, em conformidade com a sentença do Supremo Tribunal.

Continua a attender-se escrupulosamente à conservação e melhoria das linhas, bem como ao augmento do material de tracção e circulante. Por este motivo, a conta do primeiro estabelecimento da linha M.-C.-P. teve em 1914 um augmento de 996.645,49 pesetas, incluindo-se n'esta cifra 22.376,09 pesetas pagas em saldo de cem vagões cobertos e de vinte eixos montados, e 770.456,16 pesetas abonadas à conta de seis locomotivas. Essas mesmas despesas, na linha de Plasencia-Astorga sobem a 156.368,86 pesetas, figurando em 22.376,09 pesetas o saldo pago por cem vagões cobertos e vinte eixos montados.



Caminho de ferro directo de Madrid a Valencia

O *Ayuntamiento* de Madrid tem estado a discutir sobre a legalidade do convenio feito pelos representantes de Madrid e Valencia com os engenheiros Srs. Bellido e Membrillera, para que estes effectuem o estudo da linha ferrea directa de Madrid a Valencia.

Dá-se a circumstancia de que o Sr. Bellido é vereador actualmente do *Ayuntamiento* de Madrid; e pelo que diz respeito ao Sr. Membrillera sobreleva n'elle a qualidade de engenheiro das obras do porto de Valencia.

A proposito do assumpto, o Sr. Jalvo recorda na imprensa, que, quando da lucta entre os projectos do engenheiro de Caminhos de Ferro, D. Narciso Amigó, e do apresentado pelo Sr. Carbonell, se approvou um projecto de traçado dos engenheiros do ministerio do Fomento, publicando-se em varios periodicos do tempo (outubro de 1910), graphics do mencionado projecto com esclarecimentos dos engenheiros Srs. Machimbarrena e Amigó.

Após a discussão havida no municipio madrileno, acerca da capacidade legal do Sr. Bellido para contractar com o *Ayuntamiento*, accordou-se em que esta questão passasse a informar superiormente.

Posteriormente, o Sr. Bellido apresentou a sua renúncia ao cargo de vereador, dando isto origem a protestos por parte dos republicanos e dos socialistas, que impugnaram a renúncia pelo facto de ella apparecer com data anterior aquella em que foi apresentada.

*

Com relação a esta questão do caminho de ferro directo de Madrid a Valencia, entre varios alvitres para a resolução do assumpto, merecem especial menção as ideias expendidas pela *Espana Economica y Financiera*, que diz n'um dos ultimos numeros, o seguinte:

«Visto que se trata de approximar o mais possivel as duas citadas capitães, embora não em linha perfeitamente recta, porque isso o fez, e uma só vez, o czar Nicolau I, julgamos que poderia utilizar-se um d'estes dois traçados, cujo custo será muito menor do que o de uma linha recta entre Madrid e Valencia, a saber:

1.º Madrid-Tarancón	109	kilometros
Tarancón-Utiel	138	»
Utiel-Valencia	88	»
Total	335	»
2.º Madrid-Villacañas	121	»
Villacañas-Quintanar de la Orden	25	»
Quintanar de la Orden-Utiel	125	»
Utiel-Valencia	88	»
Total	359	»

Ambos os traçados representam um numero de kilometros de nova construção, muito menor que o de um caminho de ferro completamente novo, e o segundo d'elles tem a vantagem de dispôr de dupla via no trajecto de Madrid a Villacañas. Dificuldades de construção havê-las ha sempre, por motivo da natureza do terreno, mas não cremos que sejam menores nos outros projectos que se apresentam; e, de todos os modos, ambos presuppõem uma grande economia para o Thesouro, que não está nem estará por muito tempo em condições de arcar com certa classe de despesas. Demais, e para não causar prejuizo a uma parte da provincia de Cuenca, a quem convem estar em mais directas relações com Valencia, conviria construir um ramal que ligasse Cuenca com qualquer das duas linhas a que nos referimos. Não pretendemos ter resolvido de todo, com esta proposta, o problema que traz em alvoroço uma parte de Valencia, mas cremos na possibilidade de o resolver assim, porquanto tudo isto é muito mais modesto do que o que se vem pedindo ha tantos annos».



Caminho de ferro de Alicante a Denia

A Companhia dos Caminhos de ferro estrategicos e secundarios de Alicante completou a sua obra inaugurando a 11 de julho a secção da linha ferrea de Altea a Denia, completando assim a totalidade da d'este ponto a Alicante, que com os seus 93 kilometros percorre a importante região da Marina e atravessa terrenos de riquissima vegetação, costeando o mar em varios troços.

No mez de outubro de 1914 foi aberta ao serviço publico a secção de Altea a Denia, e agora ficam em comunicação ferroviaria com a capital as importantes localidades de Callosa, de Enssaria, Calpe, Benisa, Teulada, Gata e Benia.

Pelo trajecto ha varios tunneis, merecendo especial menção entre as obras importantes da via o viaducto de Pon Roig, de 30 metros de altura, e o viaducto de Santa-Ana, de 33 metros. Alem d'isso, no desfiladeiro de Mascarant,

ha gargantas de enorme profundidade, que constituem a linha divisoria dos concelhos de Altea e Calpe. Entre dois tunneis, cujas boccas ficam á beira de um precipicio, ha 45 metros de distancia, e n'este ponto, a engenharia, com audaz atrevimento, lançou um tramo metallico de soberba construção.

A chegada do comboio inaugural foi acolhida com vivas e applausos pelo immenso povo que se agglomerava em todas as estações. Sómente em Denia houve algumas manifestações de desgosto, por parte de um grupo de operarios que equivocadamente suppunham que as officinas da Companhia iam transladar-se para Alicante.



A lubrificação dos carris

Para diminuir o desgaste dos aros das rodas motoras das locomotivas, especialmente nas curvas, tem-se recorrido a lubrificantes. Experiencias feitas nas principaes empresas levam ao convencimento de que os lubrificantes podem ser adoptados vantajosamente mesmo nos carris para diminuir-se o seu desgaste nas curvas.

Nos Estados-Unidos muitas locomotivas foram dotadas com almotolias para os aros, empregando-se especialmente oleo densissimo de asphalto, o qual não diminue sensivelmente o attrito. Especialmente conveniente parece ser a lubrificação das locomotivas de manobra, que percorrem com pequenos intervallos sempre as mesmas curvas e os mesmos troços de linha, junto ás estações e em pequenas distancias. A lubrificação em certos casos augmentou de 400 % a duração dos aros das rodas e de 250 % e 100 % a duração dos carris, externos ou internos das curvas. Tambem a lubrificação com um jacto continuo de agua mandado pela locomotiva contra os carris tem dado bom resultado tanto para as rodas como para os carris.

No metropolitano aereo de Nova-York applica-se a lubrificação directa dos carris por empregados da linha, por causa das curvas apertadissimas que esta apresenta; e tambem aqui se teem obtido resultados satisfactorios.



A electricidade na Exposição do Panamá

A iluminação exterior dos edificios é obtida graças a projectores de uma potencia enorme. N'um pequeno caes em frente da bahia ha uma bateria de 48 projectores de 90 centimetros de diametro, que representam uma potencia total de 2.600 milhões de vellas.

A «Pacific Gas Electric C.º» fornecerá todo a energia electrica; não obstante, a rede de distribuição liga-se ás linhas da «Sierra and San Francisco Power C.º», para quando fosse necessario.

A sub-estação que dá o fornecimento directo para a Exposição recebe corrente triphasica a 11.000 volts, 60 periodos, podendo baixar a tensão a 4.000 volts.

Os cabos subterraneos da rede de distribuição estão collocados em tubos isoladores. Ha uma estação de transformação em cada um dos edificios principaes, as quaes foram installadas nos sotãos; estas estações dão a corrente á tensão precisa para a iluminação e para os motores. Os edificios principaes teem assim um systema de distribuição de luz triphasica de quatro fios, 60 periodos e 115 volts. Os outros pavilhões possuem uma distribuição monophasica de tres fios, a 250 volts que se destina especialmente aos motores.

A corrente continua para os projectores produz-se em uma estação subterranea de transformação, que comprehende dois grupos transformadores rotativos de 1.000 kilovatts e dois compensadores de 250 kilovatts.

A iluminação interior faz-se com lampadas incandescentes.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas e tourada na Figueira

Como todos os annos por esta epocha, é grande a animação na linda cidade da Figueira da Foz.

A grande concorrência de banhistas portuguezes e hespanhoes áquella magnifica praia, dão á cidade um aspecto animador e deveras attrahente. A' noite os casinos encontram-se repletos de espectadores. Emfim, ha muita vida e muito divertimento.

Para o proximo dia 15 estão-se preparando festas grandiosas, contando-se entre varios numeros do programma uma magnifica tourada, em que tomarão parte artistas de melhor reputação.

Basta este espectáculo para attrahir áquella cidade enorme concorrência de forasteiros, que mais animação ainda vão dar.

Justifica-se pois, que os caminhos de ferro estabeleçam um serviço especial de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre as principaes estações e a da Figueira da Foz.

Esses bilhetes serão validos para ida nos dias 14 e 15 e volta até 18, por todos os comboios que façam serviço das tres classes, e podem ser utilizados os de Lisboa até Louzã quer á ida, quer á volta, por via Norte ou via Oeste e, á escolha dos passageiros; os de Mealhada até Porto-Campanhã por via Alfarellos ou por via Pampilhosa, Beira-Alta, devendo regressar pela mesma via tomada á ida; e os de Fundão até Sabugal deverão effectuar todo o percurso entre Guarda e Figueira pela linha da Beira-Alta.

A seguir indicamos os preços d'algumas das principaes estações:

Lisboa-R.....	4\$48	3\$28
Torres Vedras.....	3\$18	2\$26
Caldas.....	2\$20	1\$50
S. Martinho.....	2\$00	1\$36
Leiria.....	1\$14	\$78
Amieira.....	\$18	\$10
Pombal.....	\$98	\$64
Souzellas e Pampilhosa.....	\$60	\$44
Louzã.....	1\$60	1\$06
Mealhada.....	\$82	\$56
Aveiro.....	1\$74	1\$18
Estarreja.....	2\$00	1\$36
Ovar.....	2\$24	1\$52
Espinho e Granja.....	2\$52	1\$70
Gaia e Campanhã.....	2\$80	1\$84
Fundão.....	3\$31	2\$36
Tortozendo e Covilhã.....	3\$03	2\$18
Belmonte.....	2\$79	1\$94
Sabugal.....	2\$39	1\$70

As estações da linha da Beira-Alta tambem vendem bilhetes a preços reduzidos.

Aos passageiros de 2.^a classe é permittida a utilização dos comboios rapidos do serviço Lisboa-Porto, em percursos não inferiores a 50 kilometros, mediante a sobretaxa de velocidade.

Dados os attractivos e a modicidade dos preços dos bilhetes, deve ser grande o aproveitamento d'este serviço especial.

Festas á Senhora de «La Salette» em Oliveira de Azemeis

Na linda villa de Oliveira de Azemeis, uma das mais ridentes povoações da região do Vouga, tem lugar nos dias 7 a 9 do corrente as festas tradicionaes á Senhora

de «La Salette» que este anno se annunciam com excepcional esplendor.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga realiza um serviço especial de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, validos por todos os comboios ordinarios e pelos especiaes que n'esses dias se effectuam entre Espinho-Praia e Sarnada.

A seguir indicamos os preços dos bilhetes das principaes estações:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Espinho-Praia.....	\$95	\$71	\$51
Espinho-Vouga.....			
Villa da Feira.....	\$40	\$32	\$23
Albergaria-a-Nova..	\$46	036	\$26
Albergaria-a-Velha.	\$64	\$50	\$37
Sarnada.....	\$79	\$63	\$46
Vouzella.....	2\$06	1\$60	1\$14
S. Pedro do Sul..	2\$18	1\$67	1\$21
Vizeu.....	2\$97	2\$32	1\$64
Agueda.....	1\$26	\$95	\$68
Aveiro.....	1\$79	1\$39	\$98

As festas á Senhora de «La Salette» costumam ser sempre muito concorridas; este anno, porém, espera-se que o sejam ainda muito mais, dada a modicidade dos preços dos caminhos de ferro, que devem levar a Oliveira de Azemeis gente de localidades distantes que não era costume allí accorrer.

Festas em Estarreja

No dia 15 realizam-se em Estarreja as festas á Senhora do Monte que costumam ser muito concorridas por forasteiros das povoações circumvizinhas.

Por este motivo a Companhia Portugueza faz parar n'aquelle dia o comboio n.º 2077 nos apeadeiros de Cannellas e Salreu e o n.º 2212 nos de Cannellas e Cacia para o serviço de passageiros.

Para estes comboios são validos os bilhetes de 3.^a classe do § 4.º da tarifa especial n.º 3 de grande velocidade.

Senhor da Serra de Semide

A romaria ao Senhor da Serra de Semide é uma das romarias do norte do paiz mais concorridas.

As povoações mais proximas de Semide quasi se despovoam nos dias da romaria, para a sua gente ir prestar o seu culto e homenagem ao milagroso Senhor.

Alem d'isso de povoações muito distantes tambem é grande o numero de romeiros que lá vão, uns por devoção, outros apenas por espirito de curiosidade e de goso. E realmente o espectáculo é digno de ser apreciado, tão pictoresco e empolgante elle se apresenta.

Esta romaria tem lugar nos dias 12 a 24 d'este mez, e durante esses 12 dias nem um só deixa de levar forasteiros ao local da peregrinação. Para mais, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes costuma fazer n'esses dias serviço especial a preços reduzidos para Ceira e Trémoa, estações que servem a localidade, devendo este anno os bilhetes de ida e volta ser validos pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes, aos preços seguintes:

Pombal.....	1\$64	1\$18
Soure.....	1\$20	\$84
Anços.....	1\$00	\$70
Alfarellos.....	\$64	\$44
Formoselha.....	\$52	\$36
Taveiro.....	\$38	\$26

Coimbra-B.	§22	§14
Souzellas.	§50	§38
Pampilhosa.	§66	§48
Mealhada.	§82	§56
Mogofores.	1§08	§74
Oliveira do Bairro.	1§30	§92
Quintans.	1§64	1§18
Aveiro.	1§86	1§34
Estarreja.	2§28	1§62
Ovar.	2§66	1§84
Leiria.	1§94	1§36
Monte Real.	1§72	1§24
Monte Redondo.	1§58	1§14
Guia.	1§42	1§04
Louriçal.	1§30	§92
Telhada.	1§16	§80
Amieira.	1§08	§74
Lares, S. Aleixo e Fig. da Foz	§88	§58
Verride.	§64	§44
Coimbra.	§22	§14
Carvalhosas e Almalaguez. ...	§16	§10
Miranda do Corvo.	§18	§12
Padrão.	§26	§18
Louzã.	§32	§22

Aos passageiros procedentes das estações das linhas do Norte e do Oeste, é concedida, á volta e dentro do prazo de validade dos bilhetes, a paragem de um dia na estação de Coimbra, a fim de lhes dar ensejo de visitarem esta linda cidade, que tantas bellezas naturaes, e monumentos e museus tem que admirar.

Os bilhetes d'este serviço são validos indistinctamente para Ceira ou Trémoa, tanto para embarque como para desembarque dos passageiros.

Feira annual e corrida de touros nas Caldas da Rainha

Nos dias 15 a 17 d'este mez tem logar na aprazivel estancia thermal das Caldas da Rainha a grande feira annual, onde costumam effectuar-se negocios muito importantes.

A enorme população de aquistas que alli se encontram por esta epocha dá sempre uma nota animadora á feira já de si deveras interessante.

Para o dia 15 está annunciada uma grandiosa corrida de touros, que está despertando grande entusiasmo entre os amadores da arte de Montez.

Por estes motivos, a Companhia Portugueza effectuará um serviço especial de bilhetes reduzidos entre Lisboa-Rocio e Caldas, aos preços de 2§32 em 2.^a e 1§66 em 3.^a classe, ida e volta, validos pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes, para ida nos dias 14 a 17 e volta até 18 do corrente.

E' de esperar extraordinaria concorrencia.

Festas em Revelles

Na pictoresca povoação de Revelles teem hoje logar as festas tradicionaes á Senhora da Saúde, que todos os annos atrahem alli grande concorrencia de forasteiros das povoações proximas.

Por este motivo, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes dá paragem ao kilometro 210,050 do ramal de Alfarellos, junto a Revelles, para serviço de passageiros, aos comboios-tramways do serviço Coimbra-Figueira e aos mixtos que partem de Alfarellos ás 11-50, 19-50, 22-05 e 22-25.

Os preços dos bilhetes são os estabelecidos pelas tarifas em vigor de ou para Revelles, sendo validos n'este dia os bilhetes do § 4.^o da tarifa n.^o 3 de g. v. para os comboios mixtos.

Sobretaxas

A exemplo do estabelecido ultimamente nas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado e nas da Companhia Portugueza e da Beira-Alta, as Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto á Povoá e Familiarção e a dos Caminhos de Ferro de Guimarães foram tambem auctorizadas pelo Governo a cobrar, sobre os preços das suas tarifas a sobretaxa de 10 % nas mesmas condições das linhas da Companhia Portugueza.

Esta cobrança começará em 20 de agosto.

Estação de Monção

Segundo um aviso dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, a estação de Monção na linha do Alto-Minho, está aberta ao serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande velocidade, para volumes de peso até 10 kilos.



Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado

Bem sabemos que vamos quasi commetter uma inconfidencia; que vamos expôr á luz da publicidade quem se obstina, n'uma modestia sincera e nobilissima a occultar-se na sombra, como a mão que levanta a lanterna absconsa que deve irradiar os seus focos sobre os que se acham perdidos na escuridão; mas é de justiça, é preciso, é um dever, que o nome de um verdadeiro benemerito não fique eternamente occulto e a imprensa o registre, para que sirva de exemplo e incitamento, como a sua obra altruista serve de lenitivo a tantas dôres, salvando da morte tantas victimas e da desgraça tantas familias.

Referimo-nos á bella fundação do Sanatorio para tuberculosos das linhas ferreas do Estado, e certamente com desagrado do seu iniciador, vamos inscrever-lhe aqui o nome, como que denunciá-lo á gratidão dos que não sabiam que a um alto funcionario da direcção do Sul e Sueste se deve e se deverá essa instituição.

Esse funcionario é o Sr. major Carlos de Vasconcellos Porto, chefe do serviço de Fiscalização e Estatística do Sul e Sueste.

Os trabalhos, as canseiras a que este benemerito se tem dado para conseguir assegurar a viabilidade da sua ideia, para abreviar a sua realização, para reunir fundos necessarios, para conseguir terreno onde construir o sanatorio, para, n'este periodo transitorio, enquanto o edificio não está construido, ir já hospitalizando os doentes que d'isso carecem, ninguem d'elles faz ideia, porque só elle os sabe no conjuncto, e elle é o primeiro a occultá-los, como se fosse vergonhoso possuir um largo coração cheio de bondade, e dedicar-se pelo bem dos outros, sem olhar ás fadigas e aos prejuizos proprios.

Fallemos da obra emprehendida, que bem o merece.

A tuberculose não poupa classe alguma, mas mais exerce a sua acção, naturalmente, sobre os que executam trabalhos que os obrigam a aturar as inclemencias do tempo, muitas vezes tendo que permanecer horas seguidas sob o sol ardente, a chuva torrencial ou o frio intenso.

E' assim que a classe ferroviaria é uma das mais atacadas, sendo enorme o numero de doentes que as estatisticas accusam victimas do terrivel morbo.

Teve, pois, o Sr. Carlos Porto a sympathica ideia de fundar, para esses infelizes, um sanatorio, na serra da Estrella, e para esse fim organizou uma commissão hoje composta dos Srs.:

Antonio Lourenço da Silveira, vogal do Conselho de

Administração; Directores do Minho e Douro e do Sul e Sueste; Carlos de Vasconcellos Porto; Joaquim de Oliveira, Chefe do Movimento do Minho e Douro; e, servindo de thesoureiro, o Sr. Silva, Chefe da Repartição da Caixa de Reformas e Pensões do Sul e Sueste.

Mas as communicações com a serra são ainda difficeis, dependendo de viação por estradas, o que as torna caras, morosas e incommodas, e por isso, e porque uma altitude menos elevada era mais recommendavel para o caso, resolveu-se optar pela fundação do edificio na Guarda, em situação muito mais accessivel.

Parecia logico esperar-se que n'uma cidade onde ha tanto terreno inculto, sem valor apreciavel, e na posse da camara e de pessoas abastadas que facilmente poderiam cedê-lo, a difficuldade seria na escolha e promptamente elle se obteria.

Não succedeu, porém, assim.

Um proprietario prestava-se a offerecê-lo, mas impondo condições inaceitaveis; outro exigia preço exorbitante; outros tem demorado a decisão. D'esta forma só agora ha terreno escolhido, o que tem prolongado os infatigaveis trabalhos do iniciador para o obter.

Entretanto vae a commissão reunindo fundos por meio de subscrição, a que tem concorrido alguns generosos corações, elevando-se o capital assim obtido a 1.600 escudos, faltando ainda recolher muitas listas da subscrição.

Abaixo publicamos uma primeira relação dos subscriptores.

De entre as verbas inscriptas ultimamente destacam-se as das Sr.^{as} D. Gertrudes d'Almeida Margiochi com 110\$00; D. Maria José d'Almeida Margiochi 50\$00 e o Sr. Francisco Simões Margiochi 50\$00, que tem uma pequenina historia.

A illustre subscriptora mandara subscrever com réis 10\$000 em seu nome, mas quando a pessoa que encarregou de entregar essa quantia lhe relatou mais detalhadamente o fim que a commissão tinha em vista, o seu bondoso coração ficou impressionado e pediu-lhe que voltasse a inquirir mais detalhes sobre a instituição.

Assim se fez, e o Sr. Carlos Porto explicou que, enquanto o sanatorio não se constroe, os doentes que vão precisando de tratamento são hospitalizados no hospital da Guarda; e outros trabalhos em que a commissão se empenha.

Então o enviado da viuva Margiochi declarou que em nome d'ella e de seus filhos, a Sr. D. Gertrudes desejava augmentar a sua subscrição com o donativo de 200\$000 réis, quantia que entregou. E' a perfeita espontaneidade em praticar o bem. Bem haja.

Um outro facto:

Ha dias, n'um comboio, o Sr. Carlos Porto referia a um amigo a triste situação de um infeliz tuberculoso, cuja familia se via a braços com a fome por ter acabado o credito mensal que tinha no armazem de viveres, e que até 5 d'agosto não tinha que comer, por só n'esse dia receber novo abono.

Um collega do doente, pobre e doente tambem, valenhe na afflicção, pondo á sua disposição um resto de credito, uns pobres 2\$400 que tinha na caderneta. Era um infeliz a auxiliar outro infeliz.

No dia da recepção do vencimento, o doente pagaria, em dinheiro, essa pequena verba.

— Paga-a amanhã, disse o ouvinte seccamente.

O Sr. Porto viu n'esta phrase uma ironia; o seu semblante annuviou-se e respondeu convicto.

— Não; amanhã, não; mas paga, com certeza.

O interlocutor mudou de conversa, propositadamente.

No dia seguinte o Sr. Porto recebia aquella pequena verba acompanhada d'um bilhete em que o remetente lhe dizia, pouco mais ou menos:

«Eu bem lhe disse que o seu protegido pagava hoje; veja lá se me enganei.»

Ao bondoso funcionario humedeceram-se-lhe os olhos, (contava-nos hontem um collega d'elle) e foi logo, radiante, levar ao seu caridoso auxiliar que emprestara a caderneta, o pagamento do seu credito.

1.^a Relação dos Subscriptores

Atecassis (Irmãos) & C. ^a	50\$00
E. Pinto Basto & C. ^a	30\$00
O. Herold & C. ^a	100\$00
H. Vaultier & C. ^a	5\$00
Companhia União Fabril	200\$00
Jeronymo Martins & Filho	10\$00
C. Mahony & Amaral	20\$00
H. Burnay & C. ^a	100\$00
José Henriques Totta & C. ^a	25\$00
Companhia Previdente	5\$00
Fabrica João de Brito	5\$90
Rau & Santos	50\$00
Fabrica Cerveja da Trindade	10\$00
Moreira de Sá & Malevez	10\$00
Empresa das Aguas de Moura	10\$00
Eloy Antonio Basto Castanha	10\$00
Duque de Palmella	10\$00
Orey Antunes & C. ^a	60\$00
Candido Sotto-Mayor	10\$00
Fonseca & Filhos	5\$00
Benjamim Rego & Ribeiro	2\$00
J. B. Fernandes & C. ^a	20\$00
José Maria da Fonseca Succ	10\$00
C. M.	20\$00
Manuel Peres	2\$00
Carlos de Seixas	100\$00
Henrique de Seixas	5\$00
Viuva de Eduardo Nunes de Carvalho & C. ^a	3\$00
Henrique Maufroy de Seixas	100\$00
A Transportar	987\$00

Aos nossos bondosos leitores

Desde a fundação do nosso jornal varias subscrições tem sido abertas aqui entre os nossos leitores; umas patrioticas, como a da Defesa do Paiz (em que a nossa *Gazeta* foi, depois de tres unicos jornaes diarios de Lisboa e Porto, o jornal que maior somma reuniu) e a da bandeira nacional; outras, caridosas, como a para as victimas do incendio do Baquet e dos terremotos em Benavente.

A todas, os nossos leitores tem concorrido largamente com o seu obolo generoso.

Os tempos estão maus, bem o sabemos, para muitos, e muito maus se os afferimos pelo que á nossa *Gazeta* succede, privada, por motivo da guerra, do producto importante dos annuncios e assignaturas na Belgica, na Allemanha e na França.

Por isso é bem exigua a verba com que abrimos essa subscrição.

Para facilitar a resposta dos nossos leitores, n'este numero vae incluída uma lista de subscrição, que pedimos a quem nos lê, nos devolva, acompanhada da verba com que se digue concorrer para tão benemerito fim. E mais pedimos aos nossos bondosos assignantes: que apresentem esse impresso aos seus amigos e d'elles obtenham qualquer esmola, que toda será bemvinda.

Assim, reuniremos com todas essas pequenas verbas um donativo para auxiliar uma instituição que tanto o merece.

Nos proximos numeros publicaremos o resultado que formos obtendo, com o nome dos subscriptores, ou o numero da assignatura quando queiram guardar o anonymato, o que servirá de accuso de recepção.

Fica aberta a

Subscrição

A redacção d'esta *Gazeta*

5\$00

Ponte movel sobre o canal do Panamá

Atravessando o canal do Panamá, na sua parte estreita, um pouco antes de se chegar ás eclusas do Paraíso, existe uma ponte movel, collocada sobre a via navegavel á passagem de cada comboio, e que serve para o caminho de ferro de Colombo ao Panamá. Fóra da passagem dos comboios, a ponte descansa sobre uma escavação aberta na margem. A ponte é perfeitamente analoga á existente no Wiscousin, E. U., para a passagem do «Chicago Milwaukee and San Pablo Railway».

Consta essencialmente de um pontão plano, de 115^m,2 de comprimento, 16^m,75 de largura e 1^m,9 de altura no seu ponto medio. O pontão é formado por cavalletes distanciados de quatro metros, supportando uma plataforma de 6^m,4 de largura, ao meio da qual corre a via ferrea. A altura total da construcção é assim de dez metros, o que leva a via ferrea ao nivel do caminho de ferro, que a ella chega por uma trincheira aberta no talude do canal.

O pontão é construido inteiramente de madeira; a armadura compõe-se de peças de madeira de 10 por 30 centímetros, distanciadas de 60 centímetros e levando soleiras longitudinaes de 10 por 25 centímetros, sobre as quaes assenta a ponte. Na parte superior do pontão encontram-se seis fortes vigas longitudinaes sobre que descansam os montantes da andaimaria que supporta a via. Estas vigas servem ao mesmo tempo de apoio a uns tabiques impermeaveis, cujo fim é diminuir a importancia de uma corrente de agua eventual. Bombas collocadas n'estes compartimentos servem para esvaziar a agua procedente das fugas que possam apparecer. A andaimaria, que se liga rigidamente ás vigas longitudinaes, serve tambem para dar a rigidez necessaria ao pontão.

A via, na proximidade do canal, está ao nivel de 34^m,3 sobre o mar; o pontão está estabelecido por forma que a via fica um pouco acima d'agua, quando o lago de Gatun esteja na sua enchente maxima. As partes extremas da plataforma são constituídas por uns como braços articulados, sustentados por uns mecanismo que permite levantá-los ou baixá-los levemente para os levar a tocar com os extremos á beira da muralha. Quando a ponte esteja collocada para a passagem do comboio, a extremidade dos braços descansa n'uma cavidade especial disposta na muralha e um ferrolho assegura a correspondencia exacta dos carris. Quando a ponte tiver que sahir para dar caminho aos barcos, levantam-se os mencionados braços. Estes movimentos obtêm-se por meio de um mecanismo constituido por alavancas governadas por engrenagens que podem mover-se a braço ou com auxilio de um motor electrico de sete cavallos.

A ponte estaciona, quando se deva deixar livre a passagem dos barcos, n'uma escavação aberta na margem oriental do canal. Para a levar a esta posição, faz-se com que gire em torno do seu bordo oriental. Este deslocamento é obtido pela acção de um cadeia e de um cabrestante; a cadeia tem os extremos fixos nas duas margens, obliquamente em relação ao eixo do canal, enrolando-se no cabrestante collocado no bordo oriental da ponte e descansando no fundo do canal em quasi todo o seu comprimento, de maneira o não impedir a navegação. O cabrestante, movido por um motor de 50 cavallos, com a cadeia no bordo da ponte, produz a abertura ou o fechamento d'esta. O movimento póde obter-se em oito minutos e é dirigido de um cubiculo de manobra. Enfim, durante o movimento da ponte, a sua extremidade oriental é mantida no seu lugar por um munhão de 45 centímetros de diametro, embutido na muralha do caes e passando por um anillo collocado no extremo da ponte, com jogo sufficiente para accudir ás variações de nivel no canal.

A «Great Western of Brazil Railway»

A declaração dos dividendos das acções ordinarias da «Great Western of Brazil Railway» correspondente ao anno anterior, não veiu occasionar surpresa aos accionistas, os quaes, em vista do decrescimo da receita, já previam a sua inevitavel redução. A Companhia soffre as consequencias da guerra europeia, travada n'uma epocha em que a depressão financeira e commercial no Brasil produz desastroso effeito nas condições economicas do paiz.

Ninguem póde calcular o tempo de duração da guerra, mas não existe a menor duvida de que, quando for restabelecida a paz e as condições no mundo voltarem ao normal, as finanças do Brasil, de novo se restabelecerão e a nação rapidamente entrará n'uma phase de progresso e prosperidade. A declaração da Companhia parece indicar um lucro minimo de £ 60.000 realizado no anno passado, representando a somma a dividir entre os portadores das acções preferenciaes, que receberão a sua inteira quota.

No relatorio do anno passado a Companhia constatou um lucro de £ 119.000, por conseguinte, no actual, existe uma differença de £ 60.000, o que representa uma sensivel perda. Entretanto, tomando em consideração a enorme differença da receita do trafico, o resultado liquido poderia ter sido muito peor se a Companhia não se achasse em condições de radicalmente cortar as despesas.

Effectivamente, a economia parece ter attingido cerca de 50 por cento da redução da receita—uma proporção consideravel; tendo-se em vista a baixa no cambio do Brasil e o facto de, antes da guerra, o transporte de mercadorias ter sido pequeno.

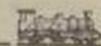
Para mostrar o progresso da Companhia nos ultimos annos e os prejuizos occorridos em 1914, expomos a comparação dos seus principaes resultados desde 1902. Os calculos, que se referem ao anno passado, são entretanto approximados:—

Anno	Capital emitido	Milhas inauguradas	Receita bruta	Despesas	Pro-porção	Receita liquida	Lucro liquido
1914*	4249950	1010	654000	452000	69.11	202000	60000
1913	3999950	1010	759900	499807	65.77	260093	128721
1912	3999950	1004	681985	455938	66.56	229047	136747
1911	3499950	934	644888	440429	68.30	204459	123667
1910	2999950	917	604188	395424	65.45	208764	122895
1909	2349950	903	527449	347744	65.93	179705	94534
1908	2249950	893	454641	308341	67.81	146330	63356
1907	2249950	855	432458	290352	67.14	142106	64351
1906	1947750	815	480623	323858	67.38	156765	80457
1905	1906250	795	468541	315123	68.72	143418	82698
1904	1572250	711	279310	200568	71.81	78742	33602
1903	972250	652	283169	204945	72.38	78220	31746
1902	872250	487	225248	169777	75.37	55471	22152

* Approximado

O relatorio foi este anno excepcionalmente retardado pela razão de grande numero de empregados da Companhia se haverem alistado nas forças de Sua Majestade Britannica.

O preço actual das acções preferenciaes de £ 10, é approximadamente de 9 ¹/₄, e presumindo que o juro de 6 ⁰/₁₀ seja mantido dará um resultado de cerca de £ 6 10 s. 6 d. por cento. As acções ordinarias teem sido negociadas ultimamente a 5 ³/₈.



Explosões devidas ao oleo dos interruptores electricos

Já por vezes tem havido explosões nos interruptores electricos, e julga-se que podem ser devidas ás impurezas dos oleos. O oleo mineral, além de ser de boa qualidade, ha-de ser puro, sem mistura de oleos vegetaes ou animaes e muito bem filtrado. Aquecido durante muito tempo não deve apresentar signaes de acidez, nem absorver a humidade do ar. O seu ponto de inflamação deve ser inferior a 19° centigrados.

A sua viscosidade não deve ir além de 850 no viscosímetro de Redwood à temperatura de 60° centígrados. Não deve depositar substancias solidas de character resinoso. A sua resistencia dielectrica deve ser tal que interposto entre a ponta de uma agulha e um disco metallico de 0,012 de diametro, collocado a 0,003 de distancia, revista sem alteração à tensão alternativa de 12.000 volts.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos e agradecemos um exemplar de uma valsa intitulada «*Maria Luiza*», composição simples e mimosa do Sr. Carlos Soeiro da Costa, dedicada à esposa do auctor, por ocasião do seu anniversario natalicio.

*

Temos presente um grande folheto de cerca de 70 paginas, tratando da questão Hinton, e que se intitula «*A Nova Questão Hinton*». E' assumpto por ora se está tratando na imprensa de todos os matizes, pelo menos pela apresentação de documentos que falicitarão talvez a sua comprehensão. O folheto recebido trata do caso no interesse do concessionario dos assuceres da Madeira. Lê-lo-hemos, assim como procuraremos mais dados para elucidação da questão, á qual n'um dos proximos numeros nos referiremos.



Sul e Sueste. — E' hoje inaugurado mais um troço da nova linha do Vale do Sado, entre Alvalade e Lousal, da extensão de 14 kilometros.

A construcção da linha decorre com a maior actividade.

Minho e Douro. — Foi nomeado director d'este caminho de ferro o distincto engenheiro Sr. Alvaro Castellões.

Linha electrica de Cascaes. — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vae abrir concurso para a exploração, por tracção electrica, da linha de Cascaes. O concurso será aberto entre empresas nacionaes e estrangeiras.

Linha electrica de Cintra a Cascaes e Bocca-do-Inferno. — Foi transferido para a Companhia Cintra-Atlantico que explora a linha de Cintra a Praia das Maças, a concessão e exploração da linha electrica de Cintra á Bocca-do-Inferno, passando por Cascaes. O assentamento será feito em varias estradas a cargo do Estado.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1915.

A França acaba de contrahir um emprestimo de 75 milhões de dollars, approximadamente, fornecidos pela firma Morgan, pelo

National City Bank, First National Bank, Guaranty Trust Bank, Chase National Bank e National Bank of Commerce, ao juro de 5 %, sendo esta quantia destinada pelo ministro das Finanças para ficar á disposição dos commerciantes francezes que tenham de satisfazer os seus compromissos na America.

*

Tambem s Italia contrahiu um emprestimo ao juro de 4 1/2 %, em obrigações que variam entre 100 a 20:000 liras, amortizaveis em 25 annos a partir de 1915, mas não antes de 1925, sendo o preço de emissão 95 %.

*

No nossa Camara dos Deputados foi approvedo o orçamento das receitas; e ante-hontem foi approvedo o segundo duodecimo que o Ministro das Finanças tinha pedido, visto não haver tempo para discutir o orçamento das despesas, nos dois dias que faltavam d'este mez.

*

A Junta do Credito Publico acaba de annunciar, que, no proximo dia 2, começará a appôr a nova folha de coupons nos titulos da Dívida Externa Fundada, começando por entregar as folhas respeitantes aos titulos do valor nominal de 100 escudos.

A entrega das folhas far-se-ha depois de terminado o expediente de Thesouraria.

Parecia-nos mais facil que a Junta fornecesse novos titulos, pois que, de futuro, com as folhas soltas, dará, certamente, ocasião á troca e até mesmo á perda da folha de coupons.

Procede a Junta d'esta forma, allegando economia; comtudo, confessamos que nos parece economia mesquinha, quando é certo que os prejuizos e dissabores que de futuro trará tal resolução não são compensados pelas poucas centenas de escudos que se economizaram.

*

O balancete do Banco de Portugal, fechado em 7 de julho, accusa o seguinte:

Caixa:

Ouro.....	8:028.711\$61
Prata.....	4:562.704\$80
Nickel.....	118.385\$10
Cobre.....	13.269\$09,5
Total.....	12:723.070\$60,5

Notas em circulação:

Ouro.....	94:507.003\$87,5
Prata.....	5:751.978\$50
Cobre.....	9.700\$
Total.....	100:268.682\$37,5
Thesouro publico c/c.....	25:238.471\$41

Em 31 de junho de 1915:

Caixa:

Ouro.....	8:028.495\$61
Prata.....	4:692.690\$70
Nickel.....	118.596\$15
Cobre.....	13.280\$57,5
Total.....	12:853.063\$03,5

Notas em circulação:

Ouro.....	93:320.283\$87,5
Prata.....	5:839.553\$50
Cobre.....	9.700\$
Total.....	99:169.537\$37,5
Thesouro publico c/c.....	22:264.521\$23

Bolsa. — O movimento durante esta quinzena foi mais frouxo devido, certamente, á retirada de capitalistas para as thermas registando-se, comtudo, firmeza nos preços, como se verifica no mappa de cotações que a seguir publicamos.

Cambios. — O mercado de cambios, que no principio da quinzena estiveram firmes, mostra agora tendencia de baixa e sem haver, porém, movimento digno de registo.

Os agentes hespanhoes continuam a adquirir £ ouro para levar para o seu paiz.

A titulo de curiosidade não deixamos de exarar na nossa *Gazeta* as noticias publicadas nos jornaes financeiros de França ácerca dos cambios, cuja tendencia tem sido para a *alta*.

O dollar vale fr. 5,65, 5,70; £ a 27,12; rublo, 207; lira elevou-se a 92, 50; franco suíço a 104 1/2.

A imprensa franceza regista tambem uma novidade introduzida na bolsa de cambio. — Venda condicional soq reseva de justificação das necessidades commerciaes, iniciativa tomada pelo banco de França, destinando-se a contrariar a especulação dos mercados de cambio.

A libra ficou hoje a 6\$75 compra e 6\$86 venda.

O Rio s/Londres a 12 3/4 ou réis 18.823 por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE JULHO		EM 15 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	36 3/16	36 1/16	36 1/16	35 15/16
" 90 d/v.....	36 3/4	—	36 1/2	—
Paris cheque.....	730	737	743	748
Berlim "	282	290	280	287
Amsterdam cheque	552	562	553	558
Madrid cheque	1320	1330	1330	1340

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	JULHO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,75	39,75	—	—	39,60	39,60	39,60	39,60	39,65	39,65	39,70	39,70	39,70	39,75
Divida interna 3% coupon.....	39,55	39,55	39,55	39,60	39,60	39,60	39,60	39,60	—	39,65	39,70	39,70	39,70	39,75
" " 4% 1888, c/premios.....	—	—	21\$95	—	21\$90	21\$90	—	—	—	21\$90	21\$90	—	—	—
" " 4% 1888/9.....	—	—	—	60\$00	—	—	—	—	—	—	59\$80	—	—	—
" " 4% 1890	—	—	51\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios.....	9\$30	9\$30	9\$30	9\$30	9\$30	—	—	9\$30	9\$30	9\$30	—	—	—	—
" " 5% 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84\$00	—	84\$00
" " 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 4% 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" externa 3% coupon 1.ª serie.....	72\$00	72\$00	72\$00	72\$00	72\$00	—	72\$00	71\$90	72\$00	71\$90	71\$90	—	72\$00	72\$00
" " 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3% 3.ª serie.....	—	—	—	74\$00	—	74\$00	—	74\$00	74\$00	74\$00	74\$00	74\$00	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	178\$00	178\$00	178\$00	—	—	—	178\$50	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	114\$50	147\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	—	108\$50	108\$50	—	108\$50	—	108\$50	108\$50	108\$00	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores.....	—	—	—	114\$50	—	114\$50	—	—	114\$50	114\$70	114\$40	—	—	—
" Companhia C. m. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	75\$90	75\$90	76\$00	—	—	—	—	—	75\$70	75\$70	—	75\$80	75\$80
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	56\$00	—	—	56\$00	56\$00	—	56\$00	—	—	56\$00	56\$00	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	91\$70	—	91\$70	91\$60	91\$70	87\$50	91\$60	—	—	91\$10	—	91\$40
" Companhia C. F. de Benguella.....	—	—	—	76\$00	—	75\$80	—	76\$00	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	14\$00	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$50	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67\$50	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	81\$00	81\$00	81\$10	81\$10	81\$10	—
" prediaes 6%.....	90\$40	—	90\$50	90\$60	—	90\$60	—	—	90\$80	91\$00	—	91\$00	—	91\$50
" " 5%.....	—	—	—	—	—	—	87\$50	—	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	—	87\$50
" " 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	55	56,55	56,50	—	—	—	56,50	56,50	—	56,55	—	—
" 3% " 2.ª "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau..	285	—	284	287	287	285	285	—	285	287	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau..	—	—	—	—	—	350	—	—	—	350	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136	136	140	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes 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\$00	1.073	920.955\$00	+108.001\$00	958\$95	838\$29	+ 100\$66
	Vendas Novas...	" "	70	22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38	272\$05	+ 52\$33
	Coimbra a Louzã	" "	29	4.098\$00	29	4.722\$00	- 624\$00	144\$31	162\$82	- 21\$51
Sul e Sueste.....	20 Julho	708	929.684\$55	681	998.979\$50	- 69.294\$95	1.313\$11	1.466\$93	- 153\$82	
Minho e Douro	10 "	471	833.893\$00	471	975.013\$53	-141.120\$53	1.770\$47	2.070\$09	- 299\$62	
Beira Alta	27 Maio	253	191.498\$64	253	195.626\$90	- 4.128\$26	756\$91	774\$22	- 16\$31	
Companhia Nacional	24 Julho	185	73.452\$85	185	74.765\$26	- 1.312\$41	397\$01	404\$13	- 7\$09	
Valle do Vouga.....	20 "	176	88.431\$92	172	85.049\$13	+ 3.382\$79	502\$45	494\$47	+ 7\$98	
Porto á Pova e Famalicão	30 Março	64	38.244\$55	64	38.628\$23	- 383\$68	597\$57	667\$56	- 5\$99	
Guimarães	30 Abril	56	37.374\$07	56	40.306\$19	- 2.932\$11	667\$39	719\$75	- 52\$36	
Hespanholas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Julho	3.681	74.823.476	3.681	75.113.027	- 289.551	20.326	20.105	- 79	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	30 Junho	3.664	61.853.432	3.664	62.657.353	- 804.921	16.881	17.100	- 219	
Andaluzes.....	10 Julho	1.083	44.757.427	1.083	44.972.830	- 215.403	13.626	13.825	- 199	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	10 "	777	4.993.231	777	5.257.108	- 263.877	6.426	6.765	- 339	
Lorca a Baza e Aguilas.....	17 "	168	1.703.549	168	2.098.617	- 395.068	10.140	12.491	- 2.351	

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados a Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1915.

(Continuado do numero 662)

Os serviços especiaes por motivo de festejos tradicionais ou outros, produziram em 1914 menos 31.789\$22,3 do que em 1913. Esta diminuição de receita é principalmente explicada pelas seguintes verbas a menos:

Festas da Cidade de Lisboa que se não realizaram em 1914 e em 1913.....	18.216\$90
Idem, Idem, por motivo do anniversario da Republica.....	9.325\$78
Touradas de Badajoz em Agosto que produziram a menos em 1911 do que em 1913.....	1.310\$10
	28.852\$78

Em geral os serviços especiaes produziram em 1914 menos do que em 1913.

O serviço de banhos de mar produziu tambem menos Escudos 8.615\$35,8 do que em 1913, anno em que havia tido um augmento consideravel, mas ainda assim no anno de 1914 houve receita muito boa, sendo os dois ultimos annos dos mais productivos do ultimo decennio.

BILHETES DE BANHOS DE MAR

Annos	Numero	Producto	
		Escudos	Francos (*)
1905.....	32.842	108.213\$38,6	578.963
1906.....	32.297	116.281\$61,8	646.009
1907.....	37.678	119.286\$11,4	662.700
1908.....	38.082	120.022\$72,5	666.792
1909.....	41.086	132.642\$35,4	736.902
1910.....	46.453	146.518\$73,3	813.993
1911.....	46.532	119.803\$18,5	665.573
1912.....	46.177	118.528\$23,8	658.490
1913.....	51.896	139.811\$31,8	776.930
1914.....	50.458	131.195\$96	728.866

(*) Ao cambio fixo e convencional de 518 centavos por cada franco.

A partir de 1910 nota-se n'este serviço um augmento do numero de passageiros de 3.ª classe a que dá lugar o serviço interno, estagnação no numero de passageiros de 2.ª classe e diminuição brusca de 1910 para 1911, dos de 1.ª classe, principalmente accentuada no serviço combinado hespanhol. Estas circunstancias explicam os resultados relativos á receita respectiva. Em 1910 o serviço hespanhol produziu 29.015\$31,4 e depois importancias muito inferiores tendo em 1914 produzido 17.734\$79.

O trafego directo com França é indicado pelo que respeita aos passageiros no quadro seguinte:

TRAFEGO DIRECTO COM FRANÇA (PASSAGEIROS)

Designação	1910	1911	1912	1913	1914
Numero de passageiros	7.548	6.019	6.928	7.255	5.389
Receita.....	28.457\$19	24.628\$21,1	24.138\$06,3	24.297\$48,9	17.525\$71

Em 1914 ha uma diminuição de receita de 6.771\$78.

As diminuições de receita de passageiros nos serviços especiaes, no de banhos de mar e no trafego directo com França somam só por si:

Serviços especiaes.....	81.789\$22,3
Banhos de mar.....	8.615\$35,8
Trafego directo com França...	6.771\$78
Total.....	47.176\$78,1

isto é, approximadamente 45 % da diminuição da receita de passageiros em 1914, e por certo que são bem justificadas por circunstancias d'ordem geral extranhas á Companhia.

MERCADORIAS EM GRANDE VELOCIDADE

As mercadorias em grande velocidade deram em 1914 uma receita superior em 12.323\$57 á do anno anterior e se bem que o augmento de producto declinou bastante em relação ao dos ultimos annos, não deixa de ser para notar ter sido esta a unica rubrica de trafego que deu augmento de receita em relação a 1913, todas as outras accusando uma diminuição.

Poderá ter contribuido para isso a tarifa para o transporte de generos frescos n.º 24 G. V. posta em vigor a partir de 1 de julho de 1914, pela qual é possível que haja sido feito trafego anteriormente de pequena velocidade.

No quadro que segue veem-se os productos das mercadorias em grande velocidade de ha 10 annos a esta parte:

Annos	Tonelagem Kilogrammas	Producto liquido de impostos e de reembolsos		Diferença a mais sobre o anno anterior	
		Escudos	Francos	Escudos	Francos
1905.....	39.975.350	422.301\$15,8	1.793.340	25.503\$86	141.688
1906.....	41.592.433	347.393\$87,9	1.929.966	24.592\$72,1	136.626
1907.....	42.592.340	369.562\$08,8	2.052.122	22.168\$20,9	123.157
1908.....	45.221.126	372.632\$34,1	2.070.180	3.070\$25,3	17.057
1909.....	47.433.839	395.553\$74,9	2.197.521	22.921\$40,8	127.341
1910.....	54.137.067	431.772\$58,7	2.398.736	36.218\$83,8	201.215
1911.....	56.564.594	461.906\$42,7	2.566.146	30.133\$84	167.410
1912.....	63.332.430	512.177\$67,2	2.845.431	50.271\$24,5	279.285
1913.....	70.896.735	530.224\$30,6	2.945.685	18.045\$63,4	100.254
1914.....	64.897.464	542.346\$88	3.014.140	12.323\$57,4	68.464

MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

A estatistica dos transportes em pequena velocidade accusa uma depressão geral no trafego de mercadorias.

A tonelagem de mercadorias nos annos de 1913 e 1914, foi respectivamente de:

em 1913.....	1.777.448,5
em 1914.....	1.635.253,8

A menos em 1914..... 142.194,7

O percurso medio de uma tonelada augmentou ligeiramente em relação a 1913 e correspondentemente augmentou a receita liquida por tonelada, diminuindo como é natural a receita liquida por tonelada e kilometro:

	1913	1914
Percurso medio da tonelada.....	136K,5	138K,8
Receita liquida por tonelada.....	1\$98,3	1\$99
Receita liquida por tonelada e kilometro...	\$01,452	\$01,434

(Continua)

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Venda de carris e de fracções de carris usados

Esta Companhia tem para vender, na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7^m,95 e de 8 metros, e fracções de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importancia secundaria, em linhas de minas, em postes telegraphicos ou de energia electrica, e em muitas outras applicações geraes de construcção civil.

O seu preço é de dois centavos, dois e meio centavos e tres centavos cada kilo, conforme a sua classificação em sucata, segunda ou primeira escolha. Cada corte custa dez centavos, de conta do comprador.

Para grandes quantidades de carris fazem-se condições especiaes e de harmonia com essas quantidades se fixarão os prazos de entrega.

Tambem se vendem eclisses de ligação.

Os pedidos devem ser feitos por intermedio das estações d'esta linha, ou directamente ao serviço dos armazens geraes em Figueira da Foz.

Freios do vacuo

Gebrüder Hardy, desejam vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhes foi concedido pela patente N.º 7.452, para «embolo para cylindros de freios de vacuo».

Para tratar e informações o agente official de patentes, J. A. da Cunha Ferreira, Rua dos Capellistas, 178, 1.º—Lisboa.

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Bilhetes circulatorios ou de excursão

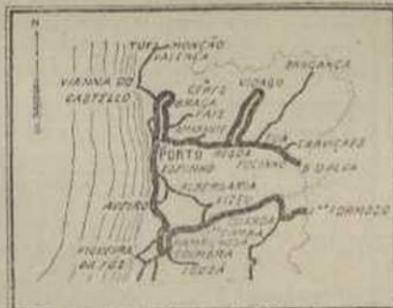
Itinerario A



Lisboa, Valencia d'Alcantara (saida para Hespanha) Villar Formoso (entrada) Pampilhosa, Coimbra, Figueira, Alfaiellos, Lisboa.

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

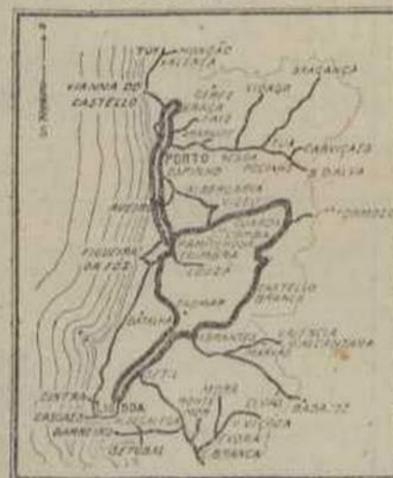
Itinerario B



Porto, Vidago, Barca d'Alva (saida para Hespanha), Villar Formoso (entrada), Coimbra, Porto, Braga, Porto.

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

Itinerario C



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

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

Itinerario D



Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Villar Formoso (saida para Hespanha e entrada), Villar Formoso, Pampilhosa, Porto, Louzã, Coimbra, Lisboa

Validade 80 dias
1.ª classe, 16\$50; 2.ª, 12\$84

Itinerario E



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

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

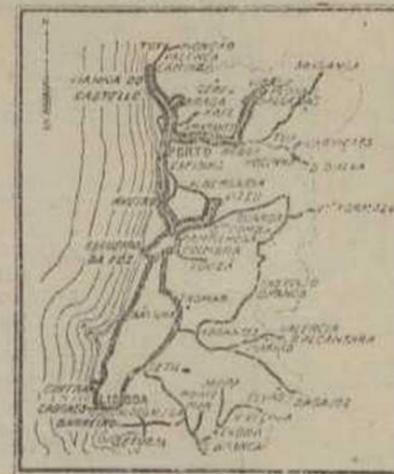
Itinerario F



Lisboa, Badajoz, Entroncamento, Porto, Braga, Vianna, volta até Alfaiellos, Figueira, Oeste, Cintra, Lisboa.

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

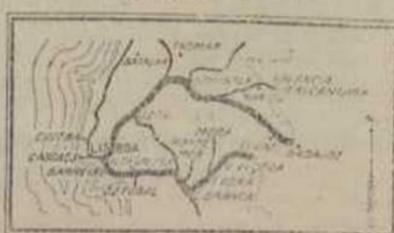
Itinerario G



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

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

Itinerario H



Pequeno circulo indo de Lisboa a Elvas com regresso por Villa Viçosa a Lisboa

Validade 30 dias
1.ª classe, 8\$10; 2.ª, 6\$08

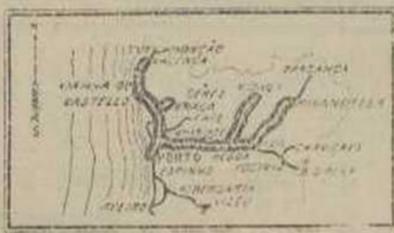
Itinerario I



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

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

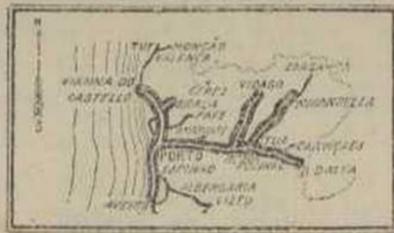
Itinerario J



Porto, Valença, Braga, Vidago, Mirandella e volta ao Porto.

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

Itinerario K



Porto, Aveiro, Vianna, Braga, Vidago, Mirandella, Barca d'Alva e regresso ao Porto.

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

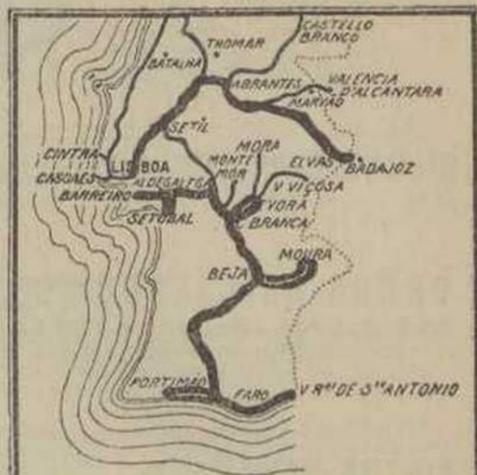
Itinerario L



Comprehende, por assim dizer, todo o paiz, desde Valença a Villa-Real de Santo Antonio, com ramificações até Braga, Vidago, Povoia de Varzim, Vizeu, Guarda, Villar Formoso, Figueira por Oeste a Lisboa, Villa Viçosa e Portimão.

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

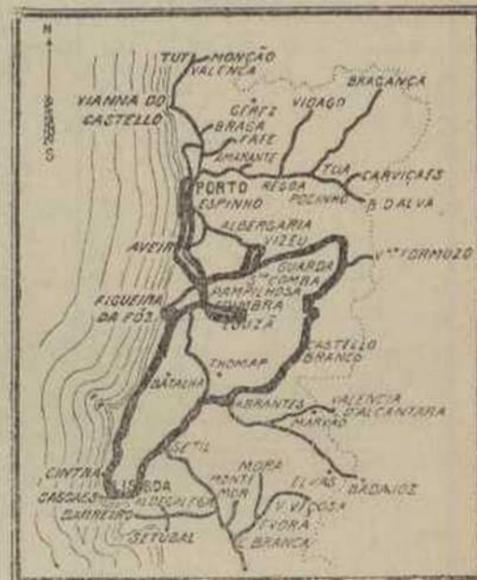
Itinerario M



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

Validade 60 dias
1.ª classe, 14\$00; 2.ª, 10\$90

Itinerario N



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

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

Coupons supplementares Linha de Guimarães

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

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

Trofa a Fafe e volta, ou vice-versa 1.ª classe 1\$58.

Linha do Valle do Vouga

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

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

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

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

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

Linha de Salamanca

Para os itinerarios A B D K L.

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

Vantagens d'estes bilhetes

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

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

O assignante poder requisitar durante todo o anno quantos bilhetes quizer, para si, senhoras e menores da familia, socios das firmas commerciaes e seus caixeiros viajantes, sendo as collecções de amostras transportadas como bagagem.

Pedidos podem ser feitos á
Redacção: Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya.— Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel— Grande Hotel do Elevador— Grande Hotel da Boa Vista.— Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto.— Serviço de primeira ordem— Aposentos confortaveis e aseados— Magnificas vistas de terra e mar— Sala de jantar para 150 pessoas— Magnifico parque para recreio— Iluminação electrica— Telephone n.º 15— Preços razoaveis— Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.— 15, Campo do Toural, 18.— Este hotel e sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel.— Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral.— Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa— Rua do Comercio, 73, 2.º

LISBOA Canha & Formigal.— Artigos de mercearia.— Praça do Municipio, n.º 4, 5, 6, e 7.

MADRID Gran Hotel de Londres.— Primoroso servico de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas— Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.— Proprietario, Emilio Ortega.

PARIS Ad. Seghers.— Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc.— Rue Scribe, 7.

PORTO Grande Hotel do Porto.— Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres— Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

PORTO João Pinto & Irmão.— Despachantes— Rua Mousinho da Silveira, 134.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid.— Principal estabelecimento de Sevilha— Iluminação electrica— Luxuoso pateo— Sala de jantar para 200 pessoas— Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Esteliez.— Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMP. PORTUGUEZA				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				CHEG. PART. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
Lisboa-R Cintra Lisboa-R				Lisboa-P V. Franca Lisboa-P				Lisboa-R Badajoz Lisboa-R				Lisboa Villa Real Lisboa				NACIONAL			
7 10 8 45 5 30 6 37				6 56 8 7				9 10 10 14 4 15 a 2 35				9 10 8 45 7 7 25				St. Comba Vizeu St. Comba			
b 9 20 10 7 5 8 6				Lisboa-R Porto Lisboa-R				8 5 7 40 6 24 5 5				Lisboa Portimão Lisboa				q 5 10 7 10 r 5 50 7 50			
9 48 10 34 7 55 8 58				a 8 30 2 18 a 6 28 5 36				Lisboa Louzal Garvão				r 1 45 3 40 q 3 2 5 2							
10 55 12 1 a 8 28 9 6				a 6 55 12 30 a 6 48 1 8				3 8 4 57 9 30 11 23				Tur Bragança Tur							
b 12 5 12 46 9 23 10 26				e 6 56 f 1 15 7 55 6 25				Portimão Villa Real Portimão				u 4 45 11 5 8 12 13 32							
12 50 1 57 a 10 18 10 54				Lisboa-R. Entronc. Lisboa-R.				Portimão Faro Portimão				v 2 30 8 10 u 2 45 8 50							
3 4 9 11 23 12 20				8 5 11 38 7 30 11 14				9 12 11 4 11 45 3 13				VALLE DO VOUGA							
b 5 13 6 5 1 12 2 13				Lisboa-R Santarem Lisboa-R				Faro V. R. S. Ant.º Faro				Espinho Oliv. d'Azem. Espinho							
5 34 6 41 3 17 4 20				5 5 7 20 9 55 11 57				11 1 1 30 3 5 40				8 20 9 49 11 12 12 27							
b 6 35 7 4 b 4 10 4 40				Entronc. Alfarellos Ent. onc.				Setil Vendas Novas Setil				Espinho Sarnada Espinho							
6 25 7 80 5 24 6 29				3 22 10 36 4 5 11 28				5 40 9 30 5 20 8 26				5 35 8 20 4 6 56							
7 17 8 24 b 6 47 7 32				2 21 11 10 5 30 1 28				9 12 11 4 11 45 3 13				Espinho Vizeu Espinho							
8 55 10 6 7 30 8 37				— — 7 55 10 18				7 11 10 20 7 32 9 50				7 50 2 40 12 6 23							
10 23 11 33 b 8 15 9 9				Entronc. Porto Entronc.				BEIRA ALTA				Aveiro Sarnada Aveiro							
11 55 1 1 9 10 10 7				6 5 1 58 f 2 50 2 26				Figueira Pampilhosa Figueira				10 45 12 26 4 45 6 45							
b 12 40 1 22 10 13 11 15				Figueira Coimbra Figueira				Pampilh. F. Onoro Pampilh.				Vizeu Sarnada Vizeu							
12 55 2 5 11 13 12 15				a 6 30 4 5 7 35 9 18				11 20 5 40 11 6 37				6 4 8 5 6 45 8 56							
Lisboa-R Queluz Lisboa-R				Coimbra Louzã Coimbra				Pampilh. Guarda Pampilh.				ALBERGARIA AVEIRO ALBERGARIA							
8 37 9 1				5 25 6 54 7 10 8 39				12 30 5 51 4 27 10 10				6 8 5 6 45 8 56							
C. Sodrê Cascaes C. Sodrê				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				SUL E SUESTE				POVOA DE VARZIM							
6 7 8 5 25 6 31				8 10 3 5 3 25 12 1				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Povoa Porto							
b 7 10 8 1 b 7 7 7 47				4 15 12 44 5 40 12 43				6 25 7 8 20 7				5 20 6 53 4 10 5 42							
b 8 10 9 1 b 8 10 8 50				Lisboa-R. T. Vedras Lisboa-R.				Lisboa Setubal Lisboa				8 35 9 33 9 10 9 25							
9 10 10 18 b 8 50 9 37				5 54 8 43 6 20 9 37				11 40 9 35 8 10 9 50				10 55 12 20 g 8 10 10 21							
b 10 10 11 1 a 9 10 9 48				Lisboa-R. Caidas Lisboa-R.				12 30 1 5 4 5 1 40				h 1 15 2 20 12 45 2 6							
10 45 11 53 a 9 35 10 41				7 55 1 4 1 25 6 14				12 30 5 51 4 27 10 10				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
a 11 29 12 5 b 10 35 11 22				Porto Aveiro Porto				Lisboa Evora Lisboa				g 7 15 8 42 h 11 12 4							
12 20 1 28 11 20 12 28				5 46 7 13 5 30 7 13				9 10 10 10 8 9 50				h 9 15 10 37							
1 56 2 32 a 12 14 12 50				12 15 1 18 7 55 9 38				11 10 1 10 12 10 2				Porto Famalicão Porto							
2 3 3 8 12 51 1 56				4 19 5 49 3 25 5 8				12 7 12 35 10 30 10 59				5 20 8 48 7 30 10 22							
3 40 4 48 2 20 3 26				5 53 7 21 6 14 7 47				12 7 12 35 10 30 10 59				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
a 5 10 5 48 a 2 58 3 34				9 50 10 43				Lisboa Montemor Gadanha				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
b 5 15 6 6 3 50 4 56				Mais os de Aveiro				12 7 12 35 10 30 10 59				g 5 25 6 43 9 10 10 17							
b 6 6 6 51 b 5 20 6 9				Porto Espinho Porto				7 57 8 25 4 10 7 25				h 9 15 10 37							
a 6 40 7 16 a 6 10 6 46				6 55 7 48 9 36 10 37				Lisboa Villa Viçosa Lisboa				Porto Famalicão Porto							
7 8 8 6 6 25 7 25				7 55 8 50 10 40 11 36				9 10 10 10 8 9 50				5 20 8 48 7 30 10 22							
7 45 8 43 a 7 50 8 37				8 57 9 50 2 43 3 40				11 10 1 10 12 10 2				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
a 8 30 9 6 b 8 40 9 22				o 1 37 2 33 5 47 6 37				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
8 40 9 48 9 10 10 16				g 5 20 6 13 11 10 12 8				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
b 10 10 10 51 10 30 11 36				9 50 10 43				Lisboa Móra Lisboa				Porto Famalicão Porto							
10 10 11 18 b 11 30 12 17				Mais os de Ovar e Aveiro.				9 10 3 35 7 15 2				5 20 8 48 7 30 10 22							
11 40 12 48 a 12 12 12 36				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				Lisboa Beja Lisboa				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
b 12 45 1 36 12 10 1 16				9 10 6 55 7 42 de Mad				9 10 2 1 50 7				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
C. Sodrê P. Arcos C. Sodrê				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
7 15 7 51 7 5 7 40				aa Mad. 8 1 a 9 28 de Mad.				12 7 12 35 10 30 10 59				Porto Famalicão Porto							
8 15 8 45 8 15 8 50				8 5 7 55 5 a 1 8 0 5				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
4 30 5 6 8 55 9 30				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
5 20 5 56 5 16 5 48				9 10 6 55 7 42 de Mad				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
6 5 6 41 6 5 6 40				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
12 50 1 26 7 50 8 25				aa Mad. 8 1 a 9 28 de Mad.				12 7 12 35 10 30 10 59				Porto Famalicão Porto							
Mais os de Cascaes, excepto os a				8 5 7 55 5 a 1 8 0 5				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
Lisboa-R V. Franca Lisboa-R				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
6 46 8 5 5 42 7 5				9 10 6 55 7 42 de Mad				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
9 56 11 4 6 55 8 23				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
1 25 2 47 8 25 9 46				aa Mad. 8 1 a 9 28 de Mad.				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
b 5 5 6 7 11 30 12 50				8 5 7 55 5 a 1 8 0 5				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
5 41 7 4 3 4 4 30				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
10 36 11 56 9 10 10 37				9 10 6 55 7 42 de Mad				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
12 47 2 5				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
Lisboa-R Saavedra Lisboa-R				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
6 46 7 27 6 29 7 5				9 10 6 55 7 42 de Mad				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
8 44 9 29 7 37 8 23				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
9 56 10 41 9 1 9 46				aa Mad. 8 1 a 9 28 de Mad.				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
11 12 11 57 10 48 11 31				8 5 7 55 5 a 1 8 0 5				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
1 25 2 12 12 7 12 51				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
3 55 4 38 1 12 1 58				9 10 6 55 7 42 de Mad				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
a 5 5 5 40 3 45 4 30				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
5 41 6 29 5 21 6 37				aa Mad. 8 1 a 9 28 de Mad.				12 7 12 35 10 30 10 59				Porto Famalicão Porto							
7 10 7 50 8 6 8 52				8 5 7 55 5 a 1 8 0 5				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
9 7 9 47 9 51 10 36				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
10 36 11 22 10 42 11 26				9 10 6 55 7 42 de Mad				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
12 47 1 31 a 11 28 11 57				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							
Lisboa-P E. Prata Lisboa-P				Lisboa-R. Val. d'Alc. Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				5 20 8 48 7 30 10 22							
g 7 35 7 45 g 6 40 6 59				9 10 6 55 7 42 de Mad				9 10 2 1 50 7				2 15 3 34 g 3 50 5 15							
g 5 10 5 21 g 9 25 9 33				a Mad. 9 8 10 5 36				12 7 12 35 10 30 10 59				g 4 15 5 38 h 7 50 9 8							
— — g 5 40 5 50				aa Mad. 8 1 a 9 28 de Mad.				12 7 12 35 10 30 10 59				h 9 15 10 37							

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL COMPÑIAS DE SEGUROS REUNIDAS

Seguros de vida e contra fogo, explosão de gaz e raio, etc.

UNION-MARITIME E MANNHEIM Companhias de seguros postaes, maritimos e transportes de qualquer natureza

LIMA MAYER & C.^a—Rua da Prata, 59—LISBOA