

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 667

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1884, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e Raul Esteves, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exército

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

LISBOA, 1 de Outubro de 1915

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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Companhia Portugueza — Aviso ao público: Tarifa internacional n.º 309 (P. V.)

SUMMARIO

O tráfego na linha de Guimarães, por J. Fernando de Sousa.....	189
O serviço dos caminhos de ferro alemães na actual guerra, por Raul Esteves.....	290
Descoberta de valiosos processos químicos.....	292
Parte oficial: Ministerio do Fomento; Leis n.º 470, 480, 480 da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas.....	293
Lei orçamental.....	294
A electrificação de uma linha italiana.....	294
Transformação de vagões de mercadorias em carruagens-hospitales, nas linhas ferreas francesas.....	295
Viagens e transportes.....	296
Junta autónoma das instalações marítimas do Porto, por J. Fernando de Sousa.....	297
Aeroplanos invisíveis.....	298
Linhos Portuguezas — Sul e Sueste — Companhia Portugueza — Linha elétrica da S. José de Ribamar a Cintra — Monte-pió ferroviário de Moçambique.....	298
Henrique de Lima e Cunha.....	299
O comércio Inglês.....	299
Linhos estrangeiras — Espanha — Brasil.....	299
Parte financeira:	
Carteira dos accionistas.....	299
Boletim commercial e financeiro.....	300
Gotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	301
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	301
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezas — Relatório (Continuação)	302
Arrematações.....	303
Horário dos comboios.....	304

correcções feitas, que é facil efectuar nas dos annos seguintes para obter resultados comparáveis.

Para apreciar o crescimento das receitas vou reunir, n'um quadro synoptico, as receitas totaes do tráfego liquidadas de imposto e as correspondentes por kilometro de via e de trem. Outro erro se commette ha muito nos relatórios: englobar as receitas fóra do tráfego com as do tráfego, para o calculo da media kilometrica e do coefficiente d'exploração, quando na contabilidade bem organizada se abstraher para aquelle effeito d'essas receitas, que consti-
tue um apena um credito da conta de Ganhos e Perdas.

Finalmente devo observar que a participação de receitas do Minho e Douro, concedida pelo Alvará de concessão do troço de Guimarães a Fafe, é essencialmente uma receita fóra do tráfego, que não foi obtida na propria linha pela applicação das tarifas ao respectivo percurso das unidades de tráfego, não devendo pois entrar no computo das receitas do tráfego. Assim procedem com as garantias de juro as companhias que entre nós a usufruem, sem falsearem as suas estatísticas.

Fica pois assente: 1.º que os impostos são deduzidos das receitas; 2.º que igualmente o são as receitas fóra do tráfego; 3.º que n'estas se engloba a participação de receitas.

Em harmonia com estes preceitos organizei o mappa seguinte, em que as receitas totaes e por kilometro de via figuram apenas em escudos e as do trem-kilometrico em reis, para maior simplificação, desprezando as fracções. Até 1905 mencionarei apenas as receitas por quinquennios e d'então por deante por annos sucessivos para melhor se apreciar a influencia do troço de Guimarães a Fafe.

Annos	Extensão	N.º de trens kilometricos	Receita total	Impostos	Receitas fóra do tráfego	RECEITA DO TRAFEGO		
						Total	por kilometro de via	de trem
1885..	34	80.524	42.621\$	—	451\$	42.167\$	1.240\$	524
1890..	34	104.657	60.047\$	774\$	760\$	58.513\$	1.721\$	539
1895..	34	100.126	71.944\$	4.324\$	701\$	66.919\$	1.968\$	669
1900..	34	111.631	97.007\$	6.970\$	677\$	89.360\$	2.628\$	800
1905..	34	109.01	99.419\$	7.167\$	567\$	91.685\$	2.697\$	839
1906..	34	113.100	101.300\$	7.253\$	549\$	93.498\$	2.750\$	826
1907..	44	139.819	113.975\$	7.347\$	675\$	105.933\$	2.408\$	758
1908..	56	184.900	137.410\$	7.733\$	3.488\$	126.189\$	2.253\$	682
1909..	56	183.588	140.206\$	7.778\$	3.527\$	128.901\$	2.302\$	702
1910..	56	184.951	144.345\$	8.068\$	3.856\$	132.421\$	2.363\$	716
1911..	56	185.028	150.441\$	8.514\$	3.618\$	138.309\$	2.470\$	748
1912..	56	183.520	151.132\$	9.101\$	3.675\$	138.355\$	2.471\$	754
1913..	56	185.268	154.164\$	9.455\$	3.837\$	140.872\$	2.516\$	755

Os dados a partir de 1900, inclusive, foram extraídos dos relatórios, e os dos annos anteriores da estatística oficial, onde não figuram as receitas por kilometro de trem.

O crescimento constante das receitas kilometricas accentuou-se no periodo de 1895 a 1900 e continuou até 1906, ultimo anno antes da abertura do troço de Guima-

O tráfego da linha de Guimarães

I

A linha de Trofa a Guimarães e a Fafe é sem duvida uma das mais interessantes pela sua relativa productividade, pelas condições das regiões que serve e pelo esforço que representou a sua construção com capitais portugueses e com auxílios quasi nulos do Estado.

Por isso mesmo a analyse do seu tráfego, baseada nos elementos que os relatórios annuais subministraram, é assás elucidativa.

Tive enejo de o estudar miudamente. Não acrescentarei a esse estudo os dados que ao anno de 1914 dizem respeito, pois a situação anormal creada pela guerra falsearia as conclusões que da estatística d'esse anno se pretendessem deduzir.

*

Os relatórios da Companhia dão como receita d'esta os productos do tráfego captivos de impostos de transito e sello, lançando a importancia d'estes a debito da conta Ganhos e Perdas.

E' defeituosa essa forma de escriptura, seguida, segundo creio, desde a origem. Os impostos não são, com effeito, receita da Companhia, que os cobra do publico por conta do Estado. Englobá-los no rendimento induz um erro pelo exagero nas receitas e pela systematica diminuição, d'elle resultante, no coefficiente de exploração.

Até 1910 está publicada a estatística oficial com as



rães a Fafe, descendo ao minimo de 2:253\$ por kilometro de via e 682 reis por kilometro de trem em 1908, primeiro anno completo d'exploração do novo troço. Recomeçou depois a subir, de modo que só em 1917 ou 1918 se atingirão de novo provavelmente os maximos anteriores, se a lei do crescimento for igual à do ultimo quinquenio.

Aquelle troço determinou pois consideravel depressão das receitas. Para apreciar porém a sua influencia, importa analysar mais miudamente a estatística do tráfego.

O aumento da receita do tráfego foi o seguinte nos quinquennios que precederam e se seguiram á abertura de Fafe:

	Accrescimo	Media annual
1901 a 1906	6:396\$	1:275\$
1908 » 1913	14:683\$	2:936\$

Essa media por kilometro e por anno é de 38\$400 no primeiro periodo e 52\$600 no segundo. Vejamos agora como se decompõe o rendimento pelas suas diversas proveniencias: passageiros, grande e pequena velocidade.

No quadro seguinte figura o numero de unidades de tráfego de cada especie, as receitas respectivas em contos e a relação das de G. V. (passageiros, bagagens e recovagens) para o total, e bem assim o rendimento medio por passageiro e por tonelada. Todos esses numeros representam receita líquida de impostos. Dá-los-hei sómente por quinquennios, accrescentando-lhes os de 1913.

Annos	Passageiros		G. V.		P. V.		Rend.º de passageiros, e G. V.	R. Total	R.º	Passageiros	G. V.	P. V.
	Numero	Rend.º	Numero	Rend.º	Numero	Rend.º						
1885	125.850	29,8	964	4,0	14.256	8,4	33,8	42,2	80	237	4130	588
1890	177.798	39,1	1.552	4,9	21.365	14,5	44,0	58,5	75	220	3470	681
1895	189.444	38,7	1.579	5,6	27.711	22,6	44,3	66,9	66	204	3530	816
1900	248.849	49,2	3.242	8,7	42.909	31,4	57,9	89,2	65	198	2670	731
1905	266.557	50,6	3.675	9,3	45.470	31,5	59,9	91,4	65	190	2530	693
1906	279.271	51,1	3.623	9,2	48.183	33,1	60,3	93,3	65	183	2520	686
1908	343.628	66,9	4.060	11,1	67.301	48,2	78,0	126,2	62	195	2730	716
1913	414.318	74,6	4.826	13,9	70.993	52,4	88,3	140,9	62	180	2880	738

Julguei conveniente mencionar os dados referentes a 1906 e 1908, por ter sido aberto em 1907 o troço de Fafe.

Vemos que, apesar do incremento mais rapido das receitas de pequena velocidade, na linha de Guimarães prepondera a grande velocidade, pois a relação d'ella para a receita total é ainda bastante superior à relação normal de 50 %.

A pequenez da receita por unidade, devida à exiguidade do percurso, imprime à exploração o carácter inerente à das linhas suburbanas, não havendo necessidade do conforto indispensável para maiores percursos. A receita media, que desceu até 1906, elevou-se um pouco pela abertura do troço de Fafe, que deu lugar a maiores percursos.

Esta evolução do tráfego é mais frisantemente evidenciada pelas parcellas da receita kilometrica, reunindo na G. V. os passageiros e as recovagens.

ANNOS	RENDIMENTO POR KILOMETRO (Reis)			
	de via		de trem	
	G. V.	P. V.	G. V.	P. V.
1885	994\$	246\$	420	104
1895	1.304\$	664\$	443	226
1905	1.762\$	935\$	548	291
1906	1.771\$	979\$	532	294
1908	1.393\$	86\$	421	261
1913	1.580\$	935\$	472	283

A menor importancia da pequena velocidade (P. V.) explica o facto de serem mixtos e *omnibus* quasi todos os comboios da linha, o que torna a exploração mais económica, embora com sacrificio da comodidade dos passageiros. A receita proveniente d'estes é porém bastante avultada e susceptivel de incremento, em vista dos pequenos percursos, pela melhoria de serviço, para valer a pena introduzir alguma, como adeante veremos. Convém ainda registar a proporção em que entra cada classe no numero de passageiros.

ANNOS	NUMERO DE PASSAGEIROS			Percentagem da 1.ª classe
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
1885	30.290	95.560	125.850	24,4
1895	33.442	156.002	189.444	17,6
1905	43.102	223.455	266.557	16,1
1906	41.177	238.094	279.271	14,7
1908	53.677	289.951	343.628	15,6
1913	—	—	414.318	—

Nas linhas portuguezas a somma dos passageiros de 1.ª e 2.ª classe varia entre 22 e 25 % do movimento total, com excepção das da Povoa e do Vouga, em que essa percentagem desce respectivamente a 8,6 e 10 %.

Os relatórios não indicam o numero de passageiros kilometricos, nem portanto o seu percurso medio. Dei-me ao trabalho de o calcular para 1908 e 1913, encontrando os percursos de 17^{km}, 9 e 17^{km}, 1. A estatística mostra pois que na linha de Guimarães são, como é natural, pequenos os percursos, e que predomina tanto a 3.ª classe, que não ha razão para melhorias consideraveis do material circulante, que onerem a exploração. Mais fructuosas para o desenvolver serão as judiciosas combinações de horarios.

(Continua).

J. Fernando de Souza.

O serviço dos caminhos de ferro alemães na actual guerra

Muito se tem escripto sobre caminhos de ferro, a propósito da actual guerra europeia, e muito elogiados teem sido com justa razão os importantissimos serviços que elles tem prestado em todas as operações militares dos exercitos belligerantes.

E' assim que esta guerra já recebeu a denominação, unanimemente sancionada, de *guerra dos caminhos de ferro*, qualificativo que assenta perfeitamente n'uma luta dos tempos modernos.

Porém, os dados mais concretos até agora conhecidos referiam-se mais especialmente aos caminhos de ferro das potencias da «Quadrupla-Entente», e, da maravilhosa tarefa executada pelos caminhos de ferro germanicos, só se podiam apresentar considerações geraes, que, no entanto, permittiam avaliar do grande esforço que elles tinham desenvolvido para satisfazerem ás amplas concepções estratégicas do Grande Estado-Maior de Berlim.

Assume, portanto, um elevado grau de interesse o trabalho recentemente apresentado por aquelle Estado-Maior, em que são publicados alguns dados relativos ao serviço militar dos caminhos de ferro alemães desde o inicio da guerra até ao meado do corrente anno. D'elle vamos extrair uma breve noticia, em que se pôde reconhecer bem o espirito methodico e a perfeita organização que presidiu ao funcionamento d'aquele serviço.

Deve notar-se que a exploração militar alemã abrange

não só os caminhos de ferro do Imperio, como tambem os dos territorios inimigos já ocupados pelos exercitos do Kaiser.

*

No dizer da narrativa do Estado-Maior alemão, não era das mais favoraveis, sob o ponto de vista ferroviario militar, a situação, nos dias criticos do principio de agosto de 1914. Estava-se na epocha das ferias, das viagens e das manobras militares. Os diversos campos de instrucao militar estavam cheios de tropas. O trafego commercial decorria com regularidade normal, e ninguem supunha que a paz seria alterada. Demais, não era possivel, por obvias razões politicas, executar quaesquer medidas de preparação militar no serviço de caminhos de ferro.

A guerra foi declarada, como se sabe, em 2 de agosto. O movimento de passageiros foi, desde logo, consideravelmente augmentado; os que se tinham ausentado dos seus lares, apressavam-se em regressar antes de começarem os transportes militares, e os parentes dos militares convocados dirigiam-se aos centros de mobilização para lhes fazerem as ultimas despedidas.

As tropas designadas para tomar parte nas manobras voltavam ás suas guarnições. A mobilização dos exercitos na frente occidental, onde se reuniram a maior parte das forças alemãs, exigiu que para alli fossem dirigidos milhares de comboios militares. Ao mesmo tempo, era necesario tornar disponíveis todos os vagões ainda carregados de mercadorias de varia especie.

Por este tempo, realizavam-se através de todo o territorio do Imperio, grandes deslocamentos do material circulante. Comboios enormes de material vazio e extensas linhas de machinas eram dirigidas para os pontos onde se previa a necessidade de executar grandes transportes militares. Em primeiro logar havia que conduzir aos seus pontos de mobilização alguns milhões de reservistas e homens da *landwehr*; depois seguia-se o transporte das guarnições, do material e das provisões. Nos districtos que deviam fornecer o complemento de cavallos necessarios à mobilização, formavam-se successivos comboios de vagões-cavallariças que iam atingir pontos longinquos, e por vezes diametralmente oppostos. Emfim, havia ainda os comboios de carvão, que se dirigiam especialmente dos centros mineiros para os portos de mar onde se armava e reabastecia a esquadra.

Os primeiros grandes transportes militares effectuaram-se logo poucas horas após a mobilização, e tiveram por fim completar e reforçar as guarnições de protecção das fronteiras. De dia para dia o movimento foi-se tornando cada vez mais consideravel, até que os exercitos ocuparam os seus logares na frente da batalha, com uma completa organização de depositos à retaguarda.

Todo o movimento foi levado a cabo sem nenhum desastre ou embaraço serio, o que teria tornado critica a situação militar no inicio da campanha, pois que era necessário utilizar todas as linhas e todo o material para o bom exito dos planos previstos.

Para este desideratum concorreu poderosamente uma perfeita preparação executada desde o tempo de paz. Por muitas vezes já as direcções ferroviarias tinham ensaiado as disposições previstas para o tempo de guerra, fazendo circular comboios de experencia nos percursos de mais complicada execucao, e todas as medidas de precaucao estavam promptas a effectivar-se para o caso de mobilização.

A organização do serviço militar de caminhos de ferro attingiu, pois, na Alemanha, um grau de perfeição tão elevado, que as linhas ferreas são uma das mais poderosas armas que os seus generaes teem tido para fazer face ás diversas eventualidades da actual campanha. Quando o commandante de uma unidade em marcha recebe instruções para se dirigir a um outro ponto do theatro da guerra,

tem logo á sua disposição os meios de transporte ferroviario suficientes para rapidamente executar o novo movimento.

A condição essencial para uma prompta mobilidade das tropas n'uma guerra como é a actual, consiste, portanto, em se dispôr de um sistema de caminhos de ferro bem desenvolvido e perfeitamente preparado, sob o ponto de vista militar.

*

Quando terminou a mobilização dos exercitos e se iniciou a marcha para a frente, o chefe do Serviço Militar de Caminhos de Ferro acompanhou com o seu pessoal, o quartel general imperial, onde se concentrava a direcção superior de todas as forças em campanha. Desde o dia da mobilização que todos os caminhos de ferro tinham passado a ficar sob a direcção d'aquella auctoridade militar, e pôde dizer-se que a vasta rede ferroviaria do Imperio formava um unico todo organizado militarmente.

A este sistema ferroviario em breve se vieram juntar as linhas existentes nos territorios conquistados. O serviço de caminhos de ferro tinha de seguir de perto o avanço dos exercitos, para não deixar paralyzar a rapida marcha para a frente, por falta de reabastecimentos. Ora, apesar da brevidade com que os primeiros inimigos encontrados, os Belgas, foram repellidos do seu territorio, ainda estes tiveram tempo de inutilizar muitas linhas ferreas pela destruição de importantes pontes e tunneis.

D'ahi proveiu a necessidade de reparar promptamente aquellas linhas e organizar sem demora a exploração ferroviaria no territorio inimigo. Com este fim, estavam já preparadas duas direcções militares de caminhos de ferro, identicas ás que funcionavam nas diversas regiões do Imperio, e dispondo de recursos em pessoal e material suficientes para desempenhar a sua importante missão.

Uma d'estas direcções esperou, em Aix-la-Chapelle, a occasião de entrar na Beigica. Na primeira linha, logo à retaguarda das tropas, o pessoal dos regimentos de caminhos de ferro tratava da rapida reparação das linhas destruidas, e assim teve ensejo de cumprir uma importante tarefa nos districtos de Hasselt, Louvain, Namur e Marloy, quando a ala direita belga retirava deante dos Alemães, inutilizando as linhas abandonadas. Além de varios outros trabalhos, como carrilamento de machinas, desobstruções da via, etc., as tropas de caminhos de ferro tiveram de proceder á reparação de treze pontes e um tunel. Demais, as linhas ferreas estavam, em geral, n'um mau estado de conservação, e aponta-se o facto sucedido por vezes de se partirem as travessas sob o peso das locomotivas alemãs.

O trabalho executado pelas tropas de caminhos de ferro é classificado, no relatorio do Grande Estado-Maior, de quasi sobrehumano. Muitas vezes, logo depois de completadas as reparações das linhas, era necessário dar passagem a extensos comboios de reabastecimentos, e o mesmo pessoal passava imediatamente a desempenhar o serviço de exploração.

Por exemplo, o primeiro comboio alemão que passou para oeste de Liege, foi aquelle em que se enviaram reforços para as tropas que luctavam encarniçadamente em redor de Bruxellas. Este comboio entrou na estação de Liege para seguir sobre Louvain. As linhas entre Liege e Louvain eram reparadas cada uma por sua vez. Empregados, não havia. As comunicações telegraphicas e telephonicas ao longo da linha, não estavam restabelecidas. Não obstante tudo isto, os trabalhos rapidamente executados, permitiram que aquelle comboio, e muitos outros que se lhe seguiram, chegassem a Louvain, e que em pouco tempo o material vazio regressasse ao ponto de partida. Apesar dos comboios terem sido alvejados com tiros das casas, onde, segundo se diz, os habitantes tomavam parte n'uma lucta ensurecida, as tropas chegaram a Bruxellas

muito a tempo de tomarem parte na decisão da vitória.

A reparação das linhas e organização do serviço ferroviário no território belga já conquistado, fez-se a pouco e pouco. No dia 1 de outubro a exploração militar de caminhos de ferro atingia já Bruxelas, e nos fins do mesmo mês alcançava até Lille, em França. Esta exploração ficava a cargo de duas direcções estabelecidas uma em Liege e outra em Bruxelas.

Para o sul da direcção militar de caminhos de ferro n.º 1, estabeleceu-se a direcção n.º 2 em Uffingen, em 20 de agosto; esta direcção passava para Libremont em 25 de agosto, e finalmente para Sedan em 4 de setembro. Um outro comando militar de caminhos de ferro foi destinado às linhas do Luxemburgo, e tornando-se demasiado extensa a área abrangida por cada uma das direcções já existentes, formou-se uma outra intermedia com sede em Charleroi.

Na fronteira oriental, à data do relatório a que nos referimos, havia apenas uma direcção ferroviária militar, em Lodz, abrangendo o território até então ocupado na Polónia russa.

Todas estas direcções ferroviárias são organizadas pela autoridade militar. O tráfego é essencialmente de carácter militar, e é desempenhado, nas zonas imediatamente à retaguarda da frente da batalha, por linhas exploradas pelas tropas de caminhos de ferro, e, nas zonas mais retiradas, por pessoal tirado das administrações de caminhos de ferro do interior do Império.

Os trabalhos de construção efectuados pelas tropas de caminhos de ferro, teem consistido principalmente em reparações de linhas e edifícios do serviço ferroviário. A construção de novas linhas foi restrita apenas aos pontos onde as necessidades militares tornaram imprescindível essa medida. Devido às más condições dos territórios, e também ao rigoroso inverno que se passou, foi necessário completar o sistema de caminhos de ferro já existente com um grande número de linhas ferreas de campanha, destinadas a assegurar os transportes de viveres e munições até aos locais ocupados pelas tropas.

As pontes, primitivamente restabelecidas ou constituídas de novo com carácter improvisado, foram sucessivamente sendo substituídas por pontes de carácter permanente, como o exigia o crescente desenvolvimento do tráfego. Estes trabalhos foram, na zona mais avançada, desempenhados correctamente pelas tropas de caminhos de ferro. Nas zonas da retaguarda recorreu-se, com este fim, a vários estabelecimentos industriais da Alemanha.

Durante o período de guerra já decorrido, construiram-se 104 grandes pontes, repararam-se 8 túneis, e abriram-se à exploração 14 novas linhas. Devido ao maior desenvolvimento da exploração, foi necessário alargar mais de 160 estações, dotando-as de extensos cais para embarque e desembarque de pessoal e material. Também foi necessário aumentar consideravelmente o número de passageiros superiores nas diversas linhas.

Emfim, todo o colossal trabalho desenvolvido no ramo de comunicações ferroviárias, no primeiro ano de guerra já completado, representa bem a importante missão que os caminhos de ferro teem desempenhado nas notáveis operações de guerra dos Alemães, e deve notar-se que muito mais se espera ainda fazer, porquanto se projecta restabelecer em boas condições o tráfego de passageiros e mercadorias até aos limites em que tal tráfego seja exequível sem prejudicar as necessidades militares.

Para dar uma ideia do tráfego militar nos países conquistados, basta attentar nos dados apresentados no quadro seguinte, em que não entram, aliás, as linhas ocupadas na Polónia russa:

Extensão, em quilómetros, das linhas ocupadas até ao fim de abril de 1915

	Via simples	Via dupla	Total
Exploradas militarmente	3.000	4.100	7.100
Arrendadas.....	450	150	600
Não utilizadas.....	550	20	570
Não reparadas.....	90	20	110
Em construção ...	400	15	415
	4.490	4.305	8.795

Deve convir-se que este número de quilómetros representa já um accrescimo considerável trazido à rede do Império alemão, e ainda alli se não entra em conta com as linhas do território agora ocupado na Polónia russa.

Nas linhas russas, também os Alemães tiveram que fazer face a grandes trabalhos de reparação, pois que os exercitos do Czar, na sua retirada, destruiram a maior parte das pontes dos caminhos de ferro.

As dificuldades a vencer foram designadamente importantes quando os Alemães ocuparam Varsóvia, e nesse ponto adoptaram elas uma engenhosa solução para a passagem dos caminhos de ferro através do Vistula.

Essa solução consistiu na improvisação de uma espécie de *ferry-boat* constituído por um trem de navegação dos pontoneiros, convenientemente reforçado, e sobre o qual se assentaram carris. Com este trem de navegação foi possível fazer passar de uma para outra margem algumas locomotivas e respectivos tenders. Em cada viagem ia apenas uma locomotiva ou um tender, pois que o improvisado *ferry-boat* não aguentava maior carga.

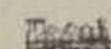
As informações coihidas no relatório do Grande Estado Maior de Berlim, deve acrescentar-se o que se conhece hoje por informações chegadas a Paris, acerca do funcionamento da rede ferroviária da Belgica.

Segundo essas informações, as principais linhas belgas acham-se já em estado de executar uma regular exploração, e é relativamente fácil viajar de um ponto a outro da Belgica e percorrer as suas principais cidades. Ia quem pretenda acceder este optimismo com grandes reservas, porque se afirmou que os empregados ferroviários belgas não queriam trabalhar sob as ordens dos Alemães, e estes tinham dificuldade em obter no seu país o pessoal necessário para o serviço de rede ocupada.

Os preços fixados para passageiros regulam por 10 centimos por quilómetro, proximamente, o que corresponde ao dobro dos antigos preços da 1.ª classe. Dois terços dos lugares em cada comboio são reservados para o serviço militar.

Em todo o caso, segundo informações de origem inglesa, parece que o público belga não se utiliza muito dos principais caminhos de ferro, e a circulação efectua-se de preferência pelas pequenas linhas de interesse local, onde os lugares são tão disputados que é necessário marcá-los com grande antecedência.

Raul Esteves



Descoberta de valiosos processos químicos

Pela secretaria do Interior dos Estados Unidos foi anunciada recentemente a descoberta realizada pelo Dr. Walter F. Rittman, engenheiro de minas, de dois processos químicos, que podem ser de imensa importância para o mundo industrial.

Consta que um d'elles aumentará consideravelmente a produção da gazolina, ao passo que o outro pode fornecer aos Estados Unidos o exclusivo de importantes matérias para a indústria da tinturaria e para a fabricação de explosivos usados na guerra e nos trabalhos de engenharia.

Na opinião do Secretario Lane, esta descoberta é da maior importancia para os povos dos Estados Unidos.

Por muito tempo, a «Standard Oil Company», já pelos grandes captaes de que dispõe, já pelos chimicos intelligentes que emprega, e ainda pela sua extensa organização, sustentou grandes vantagens na producção de gazolina sobre as companhias particulares, empregando um processo de que tem a patente, que lhe produz uma quantidade de gazolina tres vezes maior do que a que obtem outros com uma quantidade igual do petroleo. Ha outras duas ou tres grandes empresas que empregam um processo muito efficaz para o fabrico da gazolina; mas todas as outras companhias não tem podido em conjunto obter os mesmos resultados que a «Standard Oil Company». Devido aos esforços do Dr. Rittman, o Governo federal tenciona facultar agora gratuitamente para uso de todos os fabricantes de gazolina, nos Estados Unidos, um processo que augmentará em 200 por cento ou mais a producção do artigo, tendo em vista os bons resultados obtidos no laboratorio. O inventor affirma que o seu processo é mais seguro e economiza mais tempo do que todos os adoptados até agora.

Por augmentar consideravelmente de dia para dia a necessidade de gazolina para automoveis, lanchas e motores e por, por esse motivo, começar a escassear bastante esse producto, vem esta descoberta no momento preciso alentar a esperança de se poder produzir na proporção das necessidades.

A producção passará a ser de 50 milhões de barris, em vez dos 25 milhões que se produzem pelos methodos actuaes; a industria da gazolina poderá ser explorada por todos, ao passo que hoje era apenas um exclusivo do rico, e não só os industriaes de capital limitado aproveitarão com a nova descoberta, mas tambem será de grande importancia para os consumidores de gazolina que sobem a centenas de milhar.

Para se apreciar a grande vantagem d'esta descoberta, basta saber que o valor dos productos da industria de gazolina nos Estados Unidos, sobe annualmente a 100 ou 150 milhões de dollares.

O segundo processo chimico, descoberto tambem pelo Dr. Rittman, pôde ter muito mais valor para o paiz do que o primeiro, visto que promove o estabelecimento d'uma industria em que a Allemanha tem tido o primeiro logar, a tintuaria, e promette tambem indirectamente uma medida de segurança nacional de enorme importancia.

Dos ingredientes empregados no fabrico dos explosivos usados na guerra moderna, figuram o benzol e a tholuena como principaes.

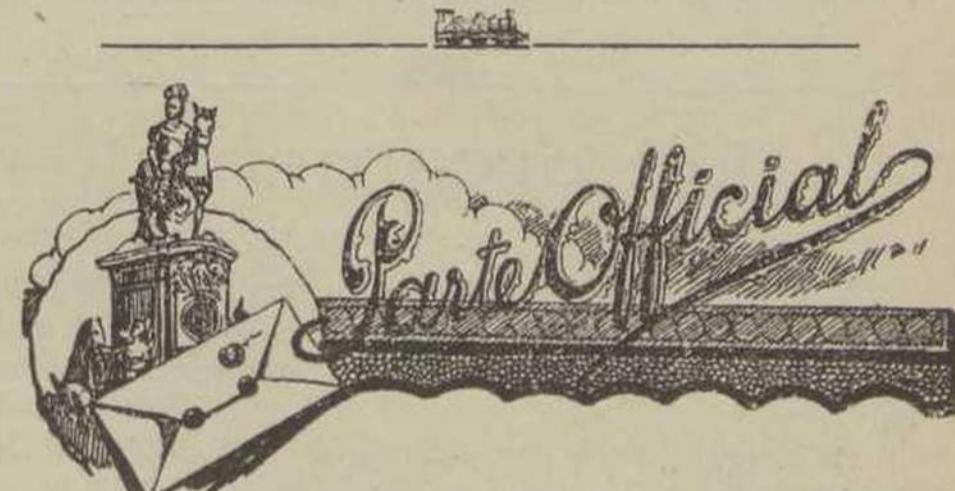
Até agora eram estes productos obtidos principalmente na Allemanha e na Inglaterra do alcatrão da hulha, e os fabricantes de explosivos dependiam em grande parte do abastecimento d'estas fontes para os seus productos. As necessidades presentes não eram satisfeitas completamente. O Governo federal pretende agora extrahir tambem esses productos do petroleo, pois julga-se que é possivel extrahi-los de qualquer classe de petroleo, e que a producção será suficiente não só para os fabricantes dos Estados Unidos, mas tambem para a exportação e outros usos. As experiencias provam que os dois productos se podem obter a preços reduzidos.

O Dr. Rittman concluiu das suas experiencias que este processo pôde vir a ser mais economico do que o empregado na Allemanha pela extracção d'estes productos do alcatrão da hulha, porque o novo processo além de produzir tholuena e benzol, produz tambem gazolina em grande quantidade.

O mesmo inventor opina que o valor da gazolina será um factor importante para a despesa que acarreta o novo processo, e se assim for, ficarão os Estados Unidos com a supremacia na industria das materias de tingir, que por algum tempo pertenceu à Allemanha, além de que a tho-

luena e o benzol são bases de muitas das importantes materias, que se usam no fabrico dos artigos de seda, algodão e linho.

Ao mesmo tempo contribuiria para evitar a desordem nas grandes industrias d'estes productos n'estes tempos extraordinarios, em que as materias para tingir da Allemanha não nos estão disponiveis.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

LEI N.º 479

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro das linhas de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e referente ao ano económico de 1914-1915, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 48.339\$46, como liquidação definitiva relativa a este período.

Dada nos Paços do Governo da República em 14, e publicada em 17 de Setembro de 1915. — O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

LEI N.º 480

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e referente ao segundo semestre do ano económico de 1914-1915, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 142.771\$26, ficando assim saldadas as contas da garantia de juros do ano económico de 1914-1915, d'esta linha férrea.

Dada nos Paços do Governo da República em 14, e publicada em 17 de Setembro de 1915. — O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

Secretaria Geral

LEI N.º 460

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a contratar com a Caixa Geral de Depósitos e Instituições de Previdência, um novo empréstimo de 500.000\$, com o juro o mais reduzido possível, para distratar o empréstimo realizado pela Câmara Municipal de Lagos em 21 de Agosto de 1912, em virtude do disposto na lei de 21 de Julho do mesmo ano.

Art. 2.º Os encargos d'este novo empréstimo serão pagos:

a) Com o rendimento bruto da linha desde que seja entregue à exploração.

b) Com a importância de 8.240\$ destinada ao subsídio de navegação entre Lisboa e Algarve, nos termos do contrato de 13 de Janeiro de 1904, base 3.º. Esta importância ficará constituindo receitas permanentes do fundo especial, como se dispõe no n.º 5.º da base 3.º da lei de 14 de Julho de 1899.

c) A parte necessária do imposto criado pelo artigo 1.º da lei de 21 de Julho de 1912, e o aumento de percentagem adicional às contribuições gerais do Estado, sem exceder o limite marcado na lei;

d) Se estas receitas forem insuficientes o Governo fará, pelas receitas gerais do Estado, os necessários suprimentos, que serão escriturados em conta corrente e pagos pelo Conselho de Administração quando os recursos do fundo especial o permitirem.

Art. 3.º As taxas a estabelecer para o transporte de passageiros e mercadorias na linha de Ferragudo a Lagos, poderão, durante o período de amortização, ser superior às tarifas gerais que vigoram nos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 24 de Setembro de 1915.—Joaquim Teófilo Braga—Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães—Manuel Monteiro.

Lei orçamental

A lei n.º 422 sobre o orçamento para o ano económico corrente, contém algumas importantes disposições que se referem a caminhos de ferro, e que por isso devemos arquivar aqui.

Os artigos 14.º a 17.º referem-se à lei de 20 de junho de 1912 (publicada aqui no nosso número 589 de 1 de julho d'esse anno, pag. 200) pela qual se modificaram os contractos para a construção dos caminhos de ferro do Alto Minho e a fusão d'essa Companhia com os do Porto à Povoa e Guimarães.

São os seguintes:

Art. 14.º O Governo modificará as bases anexas à lei de 20 de Junho de 1912, no sentido de facilitar a construção das linhas férreas a que essas bases se referem, no leito das estradas, como o permite o decreto de 21 de Abril de 1906.

Art. 15.º Destas modificações não poderá resultar para o Estado aumento de encargos, diminuição de garantias, nem concessões por maior número de anos do que o fixado na referida lei.

Art. 16.º O Governo, no mais breve prazo de tempo, abrirá concurso público para a construção e exploração das mencionadas linhas, de harmonia com as modificações que estabelecer, diminuindo o complemento de garantia de juro estabelecido no decreto com força de lei de 2 de Maio de 1904, de conformidade com a diminuição do preço da construção, que resultar do concurso.

Art. 17.º Os actuais concessionários das referidas linhas, se forem a concurso, terão direito de preferência em igualdade de preços, assim como terão o direito de receber do concorrente a quem for dada a concessão o valor dos estudos que tiverem feito.

Os artigos 30.º a 39.º auctorizam, os dois primeiros o levantamento d'um empréstimo de 2.000 contos na Caixa Geral de Depósitos, e os oito seguintes fazem certas modificações na classificação do pessoal das duas Direcções.

Rezam assim:

Art. 30.º Para ocorrer ao *deficit* que, em consequência do estado de guerra na Europa, apresenta a administração dos Caminhos de Ferro do Estado, é o Governo autorizado a contrair com a Caixa Geral de Depósitos ou qualquer estabelecimento bancário um ou mais empréstimos até a quantia total de 2.000.000\$ ao juro máximo de 5 3/4 por cento, com a garantia do fundo especial dos mesmos caminhos de ferro, devendo pelas disponibilidades d'este fundo ser satisfeitos os encargos do aludido empréstimo.

§ unico. Se as disponibilidades do fundo especial forem insuficientes para fazer face, no todo ou em parte, aos encargos de juro e amortização d'este empréstimo, inscrever-se-há no orçamento do Ministério do Fomento, em despesa extraordinária, a importância necessária para saldar os referidos encargos, a qual será entregue aos Caminhos de Ferro do Estado como subvenção a reembolsar.

Art. 31.º Do produto do empréstimo a que se refere o artigo anterior será escriturada na receita efectiva do Estado em conta do respectivo ano económico importância igual à que, como despesa extraordinária do Ministério do Fomento, foi entregue à Administração dos Caminhos de Ferro para fazer face ao *deficit* do ano económico de 1914-1915.

§ unico. O saldo que restar d'este empréstimo será aplicado ao *deficit* da Administração dos Caminhos de Ferro que se verificar no ano económico corrente, devendo escriturar-se como receita do Estado a importância correspondente à da despesa liquidada enquanto esse saldo o comportar.

Art. 32.º E' extinto o lugar de chefe do serviço de contabilidade e tesouraria dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, passando as suas funções a ser exercidas pelo actual guarda-livros.

Por idêntica forma se procederá quando vagar igual lugar nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Art. 33.º Os guarda-livros das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado passam a ser equiparados, para todos os efeitos, aos chefes dos serviços administrativos das mesmas direcções.

Art. 34.º E' substituída a denominação da categoria dos actuais «chefes de secção e de expediente» administrativos das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado pela de «chefes de repartição», sendo estes funcionários equiparados em vencimentos aos segundos oficiais chefes de secção do respectivo Ministério e devendo a importância a dispensar com os consequentes aumentos de vencimento sair das sobras da verba orçamental que resultam do facto de se não terem tornado efectivos desde o princípio do actual ano económico os alargamentos dos quadros previstos no Orçamento.

Art. 35.º E' formado um quadro especial de escriturários de 3.ª classe supranumerários na Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (Direcção do Sul e Sueste), na qual darão ingresso imediato todos os escriturários auxiliares e escreventes classificados no concurso realizado em Maio de 1913 e que desde então tem continuado a prestar serviço na sobredita Administração.

Art. 36.º Os empregados mencionados no artigo anterior darão entrada no quadro actual dos escriturários de 3.ª classe à medida que as vagas forem ocorrendo, alternando no provimento com os sargentos do exército.

Art. 37.º A todos os empregados inscritos no quadro, a que se refere o artigo 34.º, de escriturários supranumerários de 3.ª classe serão concedidas todas as regalias que a lei estatui em relação aos escriturários efectivos de 3.ª classe.

Art. 38.º Os escriturários supranumerários de 3.ª classe continuarão a ser pagos pelas verbas destinadas a trabalhos extraordinários.

Art. 39.º O quadro dos escriturários supranumerários de 3.ª classe será extinto logo que todos sejam colocados no quadro efectivo.

A electrificação de uma linha italiana

Por toda a parte, ou em todos os países, se pensa na electrificação das vias férreas, e é curioso conhecer-se o dispositivo usado para esse fim, do que nos dá um exemplo a *Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate* de 7 de Junho de 1915, com a descrição do sistema a usar-se no proximo anno com a linha italiana de Umbria.

A electrificação, diz a citada Revista, é prevista com corrente monofásica com fio de contacto, da tensão de 11.000 volts e da periodicidade de cerca de 25. A energia será fornecida em Papigno pela Empresa de carboneto de calcio, sob a forma de corrente triphasica, da tensão de 6.000 volts e da periodicidade de 44; a tensão será elevada a 42.000 volts por meio de uma sub-estação situada em Papigno, e será conduzida a Marsciano mediante uma linha triphasica. N'esta localidade acha-se em construção uma officina de transformação e de conversão na qual a energia triphasica de alta tensão será transformada para a tensão de 500 volts e em seguida convertida em corrente monofásica de 11.000 volts. A linha de contacto far-se-há pelo sistema de cadeia e estará provida dos mais modernos e aperfeiçoados meios de protecção, de isolamento e de regulação.

A sub-estação de transformação em Papigno conterá 3 transformadores triphasicos da potencia de 840 kilovattes, qualquer d'elles capaz de elevar a tensão da corrente de 6.000 a 42.000 volts. A potencia necessaria para alimentar a linha, mesmo nos momentos de maximo consumo, será dada por dois dos transformadores, enquanto o terceiro fique de reserva.

A sub-estação de conversão de Marsciano compreenderá tres grupos conversores, dos quaes dois sómente servirão para o serviço ferroviário, ficando de reserva constantemente o terceiro. Os grupos são constituídos cada qual por um transformador triphasico de 840 kilovattes e 45 periodos, dando um rendimento de transformação de 40.000/500 volts que fornece a corrente a um motor triphasico asincrono de 500 volts, que por sua vez acciona o alternador monofásico da potencia continua de 750 ki-

lovattes, à tensão de 11.000 *volts* e de 25 periodos. O motor triphasico é directamente ligado ao alternador, e ao grupo é applicada de salto a excitação à tensão de 115 *volts*. Todos os grupos estão munidos dos accessórios do costume.

A chegada da corrente a 40.000 *volts* será protegida por um sistema de pararaios, e haverá um outro sistema de interruptores unipolares ligados com freio automatico de maxima e minima tensão. Para cada um dos motores triphasicos haverá analoga protecção, salvo a interrupção automatica para minima tensão, que não é necessaria, e os interruptores são providos de especiaes contactos auxiliares com resistencias capazes de impedirem a introdução instantanea de toda a tensão no motor. Os alternadores monofasicos serão tambem protegidos por um interruptor com salto automatico para maxima corrente e providos de um voltmetro e de um amperimetro com os apostos transformadores. O apparelho dos alternadores é completado com um dispositivo para a entrada em phase com um sistema de lampadas semaphoricas.

Para a corrente de saída ha tambem um interruptor para a maxima tensão e um grande voltmetro regista dor, um contador com os respectivos transformadores e um sistema de pararaios como para a corrente de entrada.

O governo dos interruptores será feito electricamente a distancia, de modo que o grande quadro possa ficar complementemente separado dos apparelhos do alta tensão, os quaes são montados, juntamente com os transformadores, num local isolado e independente do das máquinas, assim de evitar-se qualquer dano aos grupos no caso eventual de incendio nos apparelhos de alta tensão. Para o governo a distancia dos interruptores haverá um circuito secundario de corrente continua, provido de uma bateria que poderá ao mesmo tempo servir para a iluminação. A corrente continua será gerada por dois grupos formados por um motor asynchrono de 500 *volts*, alimentado pelos transformadores principaes e conjugado com um dynamo em derivação de corrente continua a 115 *volts* e 10 kilovattes. D'estes dois grupos, um estará sempre de reserva; e paralelamente com o grupo funcionante funcionará uma bateria de acumuladores da capacidade de 162 amperes, com os respectivos inseridores e accessórios.

A central de Marsciano completar-se-ha com um regulador Tirrill, assim de se manter constante a tensão dos alternadores, não obstante a variação das condições de carga da linha.

A tracção electrica será feita por meio de locomotoras. Cada locomotora possue duas carretas com dois eixos, e cada eixo é accionado por um motor electrico monofatico, por meio de engrenagens; a parte do centro é ocupada por uma espaçosa guarita para o machinista, contendo o *controller* e os apparelhos para a manobra dos freios, apparelhos todos que vão dentro de um compartimento revestido de materia isoladora, onde se accommodam igualmente todos os mecanismos electricos e de segurança. Dois cofres collocados à frente e à retaguarda da guarita conteem ainda outros apparelhos ou mecanismos pertencentes ao equipamento electrico. Cada locomotora será equipada com quatro motores monofasicos, cada um da potencia horaria de cerca de 90 HP e da potencia continua de cerca de 60 HP.



Transformação de vagões de mercadorias em carruagens-hospitais nas linhas ferreas francesas

O serviço de transporte de feridos tem sido um dos que, nos caminhos de ferro franceses, maior desenvolvimento assumiu na actual guerra, e que se comprehenderá facilmente, se se notar que, em cada dia, na extensa

fronte de batalha occidental, ha uma media de 5.000 mortos ou feridos.

No começo da campanha, o serviço de transportes sanitarios por caminho de ferro estava muito rudimentarmente organizado, porque a maior somma de energia consagrava-se febrilmente aos transportes exigidos pela concentração das tropas, e pelos movimentos resultantes das primeiras batalhas.

Por essa epocha, era muito reduzido o material para comboios sanitarios, e o serviço de evacuação de feridos fazia-se com excessiva lentidão e serias dificuldades pela falta de material circulante appropriado, e pelo extraordinario movimento que havia nas vias ferreas. Assim, os feridos da batalha de Charleroi, entre outros, tiveram que ser embarcados em carruagens e vagões de varia especie, que estavam disponiveis nas testas das linhas, e foi com uma extraordinaria lentidão que esses comboios, onde se apinhavam feridos, moribundos e até mortos, chegaram a Reims, Chalons e outros locaes de hospitalização. Algumas vezes empregaram-se dias inteiros em viagens que deviam durar apenas algumas horas.

Posteriormente, porém, o serviço de transporte de feridos por via ferrea conseguiu chegar a um elevado grau de perfeição, pelo augmento importante do material appropriado e pela regularização do serviço geral de transportes militares.

E' já bastante elevado o numero de comboios hospitalares fornecidos quer pelo Estado, quer pela Cruz-Verme lha e outras benemeritas agremiações, e, além d'isso, uma nova disposição posta em pratica pelo commandante Loiseleur, do serviço militar de caminhos de ferro, veiu melhorar ainda a sorte dos feridos nas suas viagens para os inumeros hospitais estabelecidos no sul e a oeste da França.

Esta disposição, que tem dado os melhores resultados, consiste em transformar um certo numero de vagões cobertos de mercadorias, em postos de socorro ou hospitais ligeiros, destinados a acompanhar todos os comboios de tropas, assim de se poderem prestar os primeiros curativos e fazer mesmo algumas operações chirurgicas áquelles feridos cujo estado não lhes permitta esperar até a chegada ao hospital de destino.

Estes vagões sofreram importantes melhoramentos e beneficiações na sua disposição interna, e comprehendem cada um tres compartimentos: o primeiro é a sala de operações, munida da respectiva mesa e de todos os utensílios necessarios á chirurgia corrente dos feridos de guerra; o segundo é uma pequena pharmacia, e o terceiro é a cozinha e o deposito de roupas.

Hoje existem já em circulação mais de 600 d'estes vagões-hospitais, e são considerados relevantes os serviços que elles teem prestado.

Aponta-se o exemplo de n'um comboio munido d'este vagão-hospital, e em que foram transportados 350 feridos desde a frente de batalha até ao porto de Brest, não haver um unico caso de morte, em virtude dos socorros que foram sendo prestados durante a viagem. Assim, 33 d'estes feridos foram inoculados com o sôro anti-tetânico, e em 4 outros fizeram-se as operações exigidas pelas fracturas que apresentavam.

Um outro relatorio cita o facto de, n'um comboio tambem provido de vagão-hospital, e que transportava 418 feridos, terem sido feitos curativos, durante o transito, a 200 d'elles, e do total transportado só houve a registar uma morte.

Pelas referencias feitas a esta innovação, conclue-se que ella constitue um notavel melhoramento no serviço de transporte de feridos por caminhos de ferro, e assim o teem comprehendido muitas pessoas generosas, que contribuiram largamente para que rapidamente se organizasse um elevado numero d'aqueles vagões-hospitais.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festa em Lisboa pelo anniversario da proclamação da Republica

Conforme o programma oficial, já publicado nos jornaes diarios, realizam-se nos dias 4, 5 e 6, as festas do anniversario da proclamação da Republica, nas quaes ha numeros que hão de despertar muito interesse e que charão grande concorrecia a Lisboa.

Por este motivo os caminhos de ferro fazem serviço especial de preços reduzidos, de quasi todas as estações para Lisboa e volta, como já teem effectuado nos annos transactos.

Os preços dos bilhetes são os de igual serviço do anno passado, augmentados da sobretaxa de 10 % que os caminhos de ferro estão auctorizados a cobrar.

Apesar d'essa sobretaxa, as reducções sobre os preços ordinarios são grandes e sem duvida o serviço ha-de ter um bom aproveitamento.

Feira annual e touradas em Villa Franca de Xira

Nos dias 3 a 5 d'este mez tem logar em Villa Franca de Xira a grande feira annual, onde se costumam effectuar importantes vendas de gado.

Para esses dias estão anunciadas tres brilhantes corridas de touros, duas diurnas, uma no domingo 3 e outra na segunda-feira 4, e uma nocturna no dia 5.

Lidar-se-hão 10 touros em cada corrida, pertencentes ao lavrador Sr. Dr. Affonso Marques de Sousa, que serão toureados pelo distincto cavalleiro José Casimiro, pelo novel cavalleiro Rufino Costa, e pelos bandarilheiros Theodoro Gonçalves, José Froes, Francisco Rocha, e outros artistas de reputação.

A Companhia dos Caminhos de Ferro faz serviço a preços reduzidos, cujos bilhetes validos para ida de 3 a 5 e volta até 6, custam o seguinte:

	1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa-Rocio — Campolide.....	572	544	530
Braça de Prata.....	566	540	528
Olivaes.....	562	536	526
Sacavem.....	558	532	522
Povoa.....	548	528	518
Alverca.....	538	518	514
Alhandra e Carregado.....	522	514	510
Azambuja.....	542	532	522
Reguengo e Setil.....	564	554	542
Sant'Anna.....	576	558	544
Valle de Santarem.....	590	564	548
Santarem.....	1600	576	554

Para o regresso dos passageiros que tenham ido assistir à tourada nocturna, realizar-se-há um comboio especial que partirá pouco depois da meia-noite de Villa Franca para Santarem, tendo paragem nas estações intermediarias.

Com preços tão convidativos é de esperar avultada concorrecia n'aquelleas dias á formosa villa ribatejana.

Feira e touradas em Santarem

Na historica cidade de Santarem realiza-se nos dias 10, 11 e 12 do corrente, a importante feira annual denominada da Piedade, que é sempre muito concorrida pelos povos da região, e onde se effectuam negocios de vulto.

Aproveitando a occasião, uma commissão presidida pelo Governador civil do districto, Sr. Dr. Manuel Alegre, resolveu organizar tres magnificas corridas de touros que devem ter logar nos referidos dias e cujo producto reverterá em beneficio da Misericordia d'aquellea cidade.

E' grande o entusiasmo que estão despertando essas touradas, não só pelos elementos que n'ellas tomam parte, como principalmente pelo fim altruista a que visam, e sem duvida, a não ser que o tempo se não apresente favoravel, devem ter uma boa concorrecia, tanto mais que a pedido da commissão, os Caminhos de Ferro Portuguezes fazem serviço especial de bilhetes reduzidos em 2.ª e 3.ª classes das suas principaes estações a Santarem e volta, validos para os comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Serviço de passageiros entre Entroncamento e Barquinha

A partir de hoje effectuar-se-hão entre as estações de Entroncamento e Barquinha, dois combois mixtos de ida e dois de volta que fazem serviço de passageiros em 3.ª classe, com o seguinte horario:

Partidas do Entroncamento — 6,45 e 17,46.
Chegadas á Barquinha — 6,55 e 17,56.
Partidas da Barquinha — 7,05 e 18,10.
Chegadas ao Entroncamento — 7,15 e 18,20.

Prorrogação da circulação das linhas do Porto á Povoa e a Famalicão

Os comboios do actual horario n.º 7 do Porto para Povoa, 9 de Povoa a Famalicão e 20 de Povoa ao Porto, cuja circulação devia terminar hontem, foram prorrogados até 20 do corrente; e os n.ºs 4 de Famalicão ao Porto, 121 do Porto a Leça e 120 de Leça ao Porto foram prorrogados até 31 tambem d'este mez.

Ampliação de tarifas

Por Avisos ao publico das respectivas administrações interessadas, a tarifa especial P. n.º 1 de pequena velocidade para o transporte de taras, combinada entre os Caminhos de ferro do Minho e Douro, Companhias Portugueza e da Beira Alta, foi ampliada a todas as linhas de via reduzida pertencentes aos Caminhos de ferro do Minho e Douro.

Tarifa internacional n.º 309 de pequena velocidade

Vagões d'eixos intermudaveis

Segundo um Aviso da Companhia Portugueza, que distribuimos com o presente numero, a tarifa internacional n.º 309 de pequena velocidade, que regula o transporte nos vagões d'eixos intermudaveis pertencentes aos expedidores, para o trasego directo entre França e Portugal, sofreu as seguintes modificações:

São de futuro excluidos da sua applicação os *vagões reservatorios*, bem como os vagões de carga superior a 20 toneladas;

Additamento ao § unico do artigo 6.º, do seguinte:

N. B. — Nos percursos em vazio a bonificação a que se refere este artigo será concedida apenas aos vagões em retorno d'uma viagem com carga ou indo receber carga, entendendo-se que o percurso em vazio com direito a bonificação, nunca poderá exceder o percurso feito pelos vagões com carga.

Transportes de trigo, grão e feijão

Em consequencia das medidas adoptadas pelo Governo para obviar á carestia das subsistencias, as diferentes linhas ferreas do paiz publicaram avisos anunciando que não serão acceptas para transporte nas suas estações, reservas de trigo, feijão e grão de bico, que não sejam consignados á Manutenção Militar ou por ella expedidos.

Junta autonoma das instalações marítimas do Porto

Relatorio e contas de janeiro de 1913 a dezembro de 1914

Démos conta em devido tempo dos porfiados esforços empenhados pelo Sr. Xavier Esteves para a constituição de uma administração autonoma encarregada de presidir aos serviços dos portos do Douro e Leixões e de realizar com os próprios recursos e segundo um plano harmonico, as obras e melhoramentos de que ambos carecem. Analysámos a lei de 23 de abril de 1913, pondo em relevo o erro commettido de dar a presidencia da Junta autonoma ao Presidente da Camara do Porto, em vez de deixar esse cargo à eleição da Junta e lastimando que se perdesse tempo sem a constituir, pois só foi organizada por diploma de 18 de junho de aquelle anno.

O relatorio de que vamos dar noticia comprehende pois seis meses de gerencia da antiga Junta autonoma das obras da Cidade e dezoito da corporação que a substitui. Preparou aquella o plano technico, economico e financeiro para a realização das obras de Leixões.

O plano technico de Adolpho Loureiro, revisto e modificado pelo Sr. Henrique Carvalho de Assumpção, foi aprovado, sendo ao mesmo tempo novamente estudado pela Comissão technica nomeada em 13 de fevereiro de 1913 o meio de assegurar a conservação e defesa do porto de abrigo.

Depois de referir os factos que constituem a genesis proxima da lei de 1913 (pois a remota se deve procurar nos estudos ordenados e effectuados em 1900 pelo Sr. Conselheiro Pereira dos Santos) dá conta o relatorio da constituição da nova Junta, da organização dos serviços a que se procedeu e da escolha do distinto engenheiro, Sr. Machado Junior, para a direcção technica dos serviços, tendo por adjuncto o Sr. Daniel Gomes de Almeida.

Um dos primeiros actos da nova Junta foi o chamar a si o serviço dos telegraphos e semaphoros privativos do commercio, a cargo da Associação Commercial desde 1835.

Imprimiu-se a possível actividade à reparação dos molhes, para o que destinou a Junta a dotação de 150 contos, trabalho que o Sr. Sousa Machado dirigiu com subida solicitude e competencia.

A essa obra inadiável tiveram pois que ser applicados recursos, que eram propriamente destinados às obras do porto commercial.

Foi aprovado o projecto de um caes acostavel no molhe do Sul, orçado em 65 contos e destinado a permittir operações commerciaes, enquanto o porto interior não é constituído.

Iniciaram-se as expropriações para o porto commercial, achando-se effectuados 62 contractos no valor de 150:940\$00.

Em virtude das atribuições que a lei lhe confere em relação ao porto e barra do Douro, tomou a nova Junta posse da secção a jusante da ponte D. Luiz I e mandou elaborar novo plano das obras e melhoramentos necessarios.

Para as obras do Douro dispõe a Junta de uma dotação annual de 110 contos, da qual cerca de 30 são absorvidos por diferentes encargos alheios a ella e que herdou.

A partir de julho de 1914 diminuiram tanto o movimento marítimo, como as receitas, por effeito da guerra. Assim, o movimento no Douro e Leixões, representado em 1913 por 1.008 embarcações entradas com 481.109 toneladas de arqueação no primeiro e 876 com 2.168.480 no segundo, desceu em 1914 respectivamente a 845 com 387.442 toneladas e 633 com 1.772.606.

De julho a dezembro de 1914 a diminuição das receitas foi de 68:843\$61.

Realizou a Junta em 20 de maio de 1914 o primeiro emprestimo de 1.000 contos para as obras, contractando-o

com a Caixa Geral dos Depositos ao juro de 5 1/4 % e amortização em 60 annos, e destinando d'elle 700 contos para expropriações.

Procurou obter auctorização para effectuar em ouro ou equivalente os futuros emprestimos, o que facilitará a sua realização.

Estão em estudo as referencias a introduzir nos regulamentos e tabellas de exploração dos portos, bem como o regulamento interno da Junta.

Annexas ao relatorio veem as contas.

A extinta Junta autonoma teve no ultimo semestre da sua gerencia e primeiro de 1913 a receita de 279:659\$964, incluindo o saldo de 213:422\$241, e a despesa de 118:122\$289, passando para a nova Junta o saldo de 161:537\$675.

A despesa acha-se subdividida nas seguintes verbas:

Encargos diversos.....	8:003\$400
Secretaria	1:813\$420
Porto do Douro (estudos e serviços)	4:515\$065
Dragagens.....	94:488\$330
Corte de rochas.....	382\$140
Caes, molhes e accessorios.....	6:848\$894
Balisagem.....	43\$270
Serviços diversos.....	2:027\$770

A actual Junta autonoma, álem do saldo acima indicado, teve no segundo semestre de 1913 a receita de 137:895\$62, em que estão incluidos 116:732\$03 de subsidio do Thesouro. A despesa attingiu 170:757\$34, passando para 1914 o saldo de 128:675\$94.

As principaes verbas de despesa foram:

Encargos.....	21:747\$90
Secretaria	2:238\$99
Porto do Douro.....	93:444\$12
» de Leixões.....	53:326\$33

Nas despesas do Douro avultam 33:309\$40 de dragagens e 45:827\$51 de corte de rochas; nas de Leixões 48:742\$22 de reparação de molhes.

Em 1914 a receita, incluindo os saldos, foi do Douro de 218:980\$52 e de Leixões de 1.272:371\$54, comprehendendo respectivamente as dotações do Thesouro de 66:858\$62 e 122:856\$14 de 1913-1914 e 30:532\$23 e 45:535\$45 de 1914-1915.

Na receita de Leixões figuram 1.000 contos do emprestimo e 71:610\$00 de depositos feitos no cofre da Junta por ella propria, para expropriações contractadas.

As despesas de 1914 comprehendem as seguintes verbas:

Encargos.....	29:619\$50
Secretaria	5:414\$08
Telegraphos o semaphoros.....	4:472\$25
Direcção, serviços technicos, tracção e officinas.....	39:430\$33
Dragagens no Douro.....	37:756\$61
» em Leixões.....	1:064\$560
Caes e molhes no Douro.....	6:988\$55
» » em Leixões.....	143:813\$68
Diversos.....	4:735\$20
Expropriações em Leixões.....	72:611\$89
Indemnizações consignadas.....	28:060\$00
Reserva para material.....	9:024\$45

Da despesa pertencem 125:001\$04 ao Douro, e a Leixões 292:826\$19.

Os saldos para 1914 são de 93:979\$48 do Douro e 976:545\$35 de Leixões.

O total da despesa foi de 125:001\$04 no Douro e 295:826\$19 em Leixões.

Alem das contas vem annexo o relatorio dos serviços

dos portos, do qual extrahirei alguns dados interessantes.

A dragagem do Douro elevou-se a 45.109^{m³} em 1913 e 26.621^{m³} em 1914, com os custos medios de \$23 e \$20.

A draga marítima de sucção *Porto*, recebida em 1913, dragou no Douro em 1913 30.680^{m³} ao preço de \$14, e em 1914 91.050^{m³} ao preço medio de \$10, elevando-se o volume medio diario a 2.460^{m³}.

O novo apparelho corta-rochas *Douro* começou a trabalhar em setembro de 1913 no canal dos Arribadouros, avaliando-se em 2.099^{m³} o volume da rocha partida nesse anno, ao preço medio de \$45.

Em 1914 destruiu 3.829^{m³} ao preço de \$73.

Por ser grande o volume dos fragmentos de rocha resolveu-se adquirir uma draga *Prestman*.

Alem dos volumes indicados ainda se destruiram 270^{m³} em diversas rochas.

Enumera o relatorio os numerosos trabalhos de conservação e reparação nas margens do Douro, os serviços valiosos prestados pelo rebocador *Tritão* e os trabalhos da destruição do casco do *Hersilia*.

Quanto a Leixões, são minuciosamente relatadas as obras de reparação dos dois molhes, dando-se conta dos projectos elaborados e das obras feitas.

Pelo que respeita a dragagens, elevaram-se as feitas com a draga *Porto* a 46.100^{m³} em 1913 ao preço medio de \$06,16 e a 155.010^{m³} em 1914 ao preço de \$10,55, tendo contribuido para esta elevação de preço o do combustivel e maiores despesas de conservação da draga.

Acompanha o relatorio uma util synopse da legislação que interessa ao funcionamento da Junta e a bibliografia das publicações adquiridas.

Nenhuma referencia se faz n'elle ás diligencias empenhadas para a ligação ferroviaria de Leixões com o caminho de ferro do Minho pela linha de circumvalação, cuja construção, ha pouco iniciada, se deve aos tenazes esforços do Sr. Xavier Esteves.

O relatorio, que resumi, deixa excellente impressão. Embora a organização da Junta haja de ser aperfeiçoada pela liberdade da escolha do Presidente e pela criação de uma comissão executiva, os resultados obtidos são já muito apreciaveis, e se não fossem os obstaculos de ordem economica e financeira, que a calamitosa guerra europeia veiu suscitar, não tardariam em ver activamente atacada a construção do porto commercial.

Bem avisada andou a Junta em fazer desde já as expropriações, de que continua a receber rendimento enquanto as obras se não fazem, evitando encargos consideraveis resultantes da natural ou propositada valorização dos predios e terrenos.

Oxalá que a sua autonomia seja respeitada e que a influencia abusiva da política não venha desvirtuar o seu funcionamento, como a outras corporações tem sucedido, deixando de ser de facto autonomas para se tornarem joguetes dos ministros e dos proprios subordinados.

J. Fernando de Souza.

factura facilmente e reune boas qualidades, fizeram-se as experiencias previas com este material, que serviu de base de estudo para encontrar o material verdadeiramente apropriado para o fim que se tinha em vista.

Os resultados foram muito satisfactorios, tanto que os chimicos allemaes se dedicaram afincadamente a procurar a substancia, que, possuindo as boas qualidades de transparencia, leveza e outras do celluloide, não possuisssem a sua inflamabilidade.

Como os chimicos allemaes ha tempo que trabalham com exito na producção de resinas syntheticas com as quaes se imita o corno, o marfim, o ambar, etc., a preços muito baratos, encaminharam facilmente as suas investigações n'este sentido.

As resinas artificiaes fabricam-se de diferentes formas e não são inflammaveis, nem atacadas pela agua, por acidos, por alcool ou por oleos mineraes. O calor tambem nada as altera. Ao mesmo tempo, teem a propriedade de ser muito tenazes e malleaveis, de maneira que podem obter-se com elles laminas delgadas e resistentes, ou objectos rijos e fortes. D'estas substancias, com leves modificações, fabricaram os Allemaes as azas dos aeroplanos. Às vezes interpõem entre as camadas da substancia resina uma rede de arame de aço de amplas malhas.

As vantagens d'estes aeroplanos comprehendem-se que sejam muito grandes. Terão muito pouco peso, e portanto grande ligeireza, muita resistencia e grande transparencia, pelo que resultam quasi invisiveis ao inimigo.



Sul e Sueste. — Estão passando pelos ultimos retoques as duas novas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe de *bogies*, construidas nas officinas do Barreiro.

O novo material, que é do melhor que se tem feito no nosso paiz, é destinado aos comboios expressos.

Tambem foi agora concluido um vagão de *bogies* genero 0-0; o 1.^º da nova serie de vagões que este caminho de ferro tem em construção.

E' o 1.^º vagão de *bogies* que circulará nas linhas portuguezas de via larga.

D'um e d'outro material em breve daremos circumstanciada descripção, acompanhada de photographias.

Companhia Portugueza. — Parece que vão ser transformados os 4 antigos salões reaes em carruagens de 1.^a e 2.^a classe, aproveitando-se apenas os *chassis*, que são de *bogies* e de magnifica construção.

Linha electrica de S. José de Ribamar a Cintra. — A companhia de Cintra ao Atlântico requereu ao Governo a concessão de uma linha electrica de S. José de Ribamar ao Ramalhão (Cintra) na extensão de 21 kilómetros, ligando n'este local com a projectada linha Cintra-Cascaes-Bocca do Inferno.

A linha em questão servirá Algés, Carnaxide, Queluz, Cacem e Cintra.

A linha terá um metro de largura.

Monte-pio ferroviario de Moçambique. — Este importante monte-pio, no seu balancete do mez de julho, apresentou um saldo de 46.546\$48, tendo as entradas no citado mez produzido a quantia de 11.368\$59.

E' uma instituição muito prospera, que está sob a fiscalização do Estado.

Aeroplanos invisiveis

Os aviadores allemaes sustentavam que as matérias textis não são os materiaes mais adequados para as azas dos aeroplanos. Os inventores e fabricantes allemaes trataram pois de substituir estas matérias. O resultado foi encontrar-se um material transparente, que tem, além de outras, as melhores qualidades que possuem as matérias textis até hoje fabricadas.

As primeiras experiencias para fabricar aeroplanos com azas transparentes fizeram-se com celluloide. Mas esta substancia é muito inflammavel. Não obstante, como se manu-

Henrique de Lima e Cunha

General de Divisão e Secretario do Conselho
Superior de Obras Publicas

Na sua propriedade Villa Georgina, em S. Pedro de Cintra, faleceram no dia 17 do corrente, o distinto General e Engenheiro Henrique de Lima e Cunha. Filho do antigo Conselheiro Lima e Cunha, falecido há mais de sessenta annos, e encontrando-se com sua mãe nas mais apuradas circumstâncias, foi devido aos esforços d'esta, à applicação e muita diligencia de Lima e Cunha, que elle conseguiu alcançar a posição elevada em que faleceu. Foi tal o empenho com que elle se entregou ao estudo, que dos premios recebidos pôde dispôr em favor da subsistencia de sua familia. Nunca sollicitou favores nem distinções, tendo apenas a condecoração de S. Bento de Aviz, que oficialmente lhe pertencia.

No serviço de Obras Publicas desempenhou cargos importantes, que lhe grangearam consideração e respeito de todos com quem esteve em relações.

Tendo comprado há pouco tempo uma confortável propriedade em S. Pedro de Cintra, alli concluiu, como era seu desejo, a existencia, rodeado dos afectos de sua familia.

Paz à sua alma.

Miguel Queriol.

O commercio inglez

Segundo o *Daily Telegraph*, a exportação ingleza no primeiro trimestre de 1915, foi inferior à de igual período do anno de 1914, em 48.936.028 libras ou seja escudos uns 300.000:000\$00. Da importação no Canadá, que em outubro do anno findo foi de 17 milhões de libras, os Estados Unidos forneceram nada menos de 15 milhões, em quanto a Inglaterra só exportou para lá 2 milhões. A exportação dos Estados Unidos para a India ingleza foi de 4.000.000 libras n'um só mez, o que leva a crer que o valor total d'essa exportação subirá a 50 milhões de libras annuaes.

Estas cifras fazem scismar, visto que não só a diminuição anual do commercio inglez resultará, se continuar a anormalidade da situação, em cerca de 1.200.000:000\$00, como tambem o commercio inglez verá as suas proprias colonias tornarem-se tributarias do commercio americano.

O mesmo jornal protesta tambem contra a confusão que reina nos portos inglezes, especialmente no de Londres. Grande numero de vapores tem que esperar oito, dez e até vinte dias, sem poder descarregar, quer por falta de pessoal, quer por falta de espaço. O mesmo sucede em outros portos, o que causa graves prejuizos à navegação e ao commercio.

é proprietaria a Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongado, à qual se reserva o direito de opção no acto da arrematação.

O custo do projecto ascende a 23.405.10 pesetas.

Brasil

A comissão de engenheiros nomeada para inspecionar os trabalhos da estrada E. F. de S. Luiz a Caxias, telegraphou ao Governador do Estado do Maranhão, informando-o de que faltam somente 75 kilómetros para a ligação do trecho de Rosario a Caxias.

A mesma comissão julga que o trânsito se tornará possível a começo de dezembro do corrente anno.

O Sr. Ministro da Fazenda mando declarar ao Delegado Fiscal do Tesouro Nacional no Ceará, que recomende ao Procurador Fiscal que não aceite a caução oferecida pela *South American Railway Company*, para pagamento da quantia de 65.000\$, proveniente da quota de fiscalização do 1.º semestre de 1914, proseguindo no executivo fiscal.

Essa recomendação é em resposta à consulta d'aquele Delegado Fiscal, relativa à tal caução.

Brasil



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Para discussão das contas e do relatório e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os Srs. Accionistas a reunir no dia 11 de novembro, às 12 horas, na casa da Companhia, rua de Bellomonte, 49

Porto, 21 de setembro de 1915.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

Antonio de Araujo Serpa Pinto

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas. — Nos termos da 2.º parte do art.º 31.º e seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Extraordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 50 ou mais acções, segundo os preceitos do art.º 42.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na Séde Social, no dia 30 de outubro proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

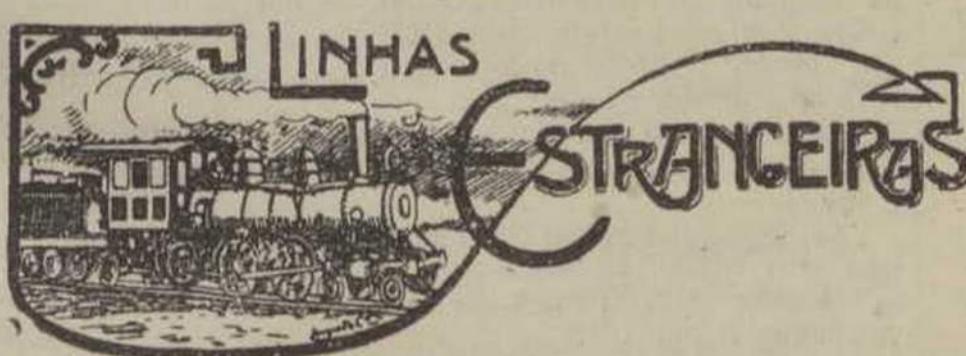
Tomar conhecimento da proposta para electrificação da linha de Cascaes do Caes do Sodré aquella villa, e subsequente arrendamento por 50 annos, na conformidade do Decreto com força de lei n.º 1.046 e condições do respectivo concurso, tudo aprovado pelo Governo, e poder autorizar o Conselho a fazer os competentes contratos, deliberando sobre o assumpto e mais fins d'elle emergentes e da conveniencia da Companhia, sem prejuízo dos direitos conferidos aos Srs. Accionistas pelo Art.º 38.º dos Estatutos e mais disposições legaes applicaveis.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as Accões nominativas ter sido averbadas até ao dia 30 de setembro corrente, e as Accões ao portador depositadas até ao meio dia do dia 15 de outubro do corrente mez.

EM LISBOA: na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

No PORTO: no Banco Commercial do Porto.

EM PARIS: nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France e da Banque de Paris et des Pays-Bas.



Hespanha

A 20 de novembro será adjudicada em hasta-publica a construção do caminho de ferro secundário, com garantia de juro, de márraga a Zumaya, com base no projecto aprovado e de que

EM LONDRES: nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º
EM BERLIM E FRANCFORTE: nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

EM GENEBA: nas Caixas do Bankverein suíço.

O programma do concurso, sen caderno de encargos e a proposta da Sociedade Anonyma «ESTORIL», a submeter á apreciação da Assembleia Geral, que fica convocada, estão desde já patentes n'esta séde social com os mais documentos complementares.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art.º 42º.

Lisboa, 20 de setembro de 1915.

O PRESIDENTE DA MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

Augusto Victor dos Santos

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos Estatutos, se annuncia que foram sorteadas para amortização as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu» com os n.º 5.516 a 5.520, 5.911 a 5.915, 13.906 a 13.910, 16.541 a 16.545, 17.916 a 17.920, 20.901 a 20.905, 21.581 a 21.585, 22.066 a 22.070.

O pagamento dos títulos amortizados e juros das obrigações relativos ao 1.º semestre de 1915 (coupon n.º 52) começará no dia 1.º de outubro, em Lisboa, na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, no Porto na casa bancária dos Srs. Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

O pagamento d'este coupon também se realizará em Berlim no «Deutsch Banck» até 31 de dezembro do corrente anno.

Lisboa, 15 de setembro de 1915.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de setembro de 1915.

A nossa situação financeira depois da guerra. — O deficit de gerencia de 1914-1915 deve ficar em 30.000 contos, não deixando, certamente, de ser sobre carregado com alguns milhares de contos. As necessidades do Thesouro, de 1 de junho de 1914 a 30 de junho de 1916, devem ser as seguintes:

O orçamento para 1915-1916 computa as receitas em 78.043 contos e as despesas em 88.645 contos na tabella normal e em 30.000 na ex traordinaria, denominada *das despesas resultantes da guerra europeia e colonial*, e verifica-se, pois, que o deficit previsto pôde poder legítimo atinge 40.602 contos.

É certo que as receitas podem produzir mais em 1915-1916 do que em 1914-15, podendo mesmo afirmar-se que a melhor previsão será a de na gerencia corrente se arrecadar tanto como na de 1914-1915.

As despesas com o fomento da província de Angola (6.500 contos) com mais 2.000 já gastos, com despesas inadiáveis na mesma província, 4.901 contos inscritos na receita extraordianaria e que sahirão de empréstimos a realizar, e 2.974 contos a abater no excesso da previsão sobre a cobrança, conforme se verifica nos quatro primeiros capítulos do orçamento, somam 8.375 contos, o que eleva o deficit a 48.977 contos.

Tendo a gerencia de 1913-1914 deixado o saldo de 5.637 contos, teremos em 1916 aumentado a dívida do Estado, a uma quantia nunca inferior a 73.000 contos efectivos, o que representa o encargo anual de 4.000 contos, aproximadamente, que sobre-carregarão o contribuinte, já tão exausto de recursos para poder honrar os seus compromissos.

Mercado Externo. — *O comércio internacional e a guerra.* — O Board of Trade publicou há pouco, baseado em dados oficiais, uma estatística comparada do comércio exterior de alguns países, relativa aos cinco primeiros meses de 1914 e a igual período de 1915.

Tendo as operações da guerra entre a Itália e a Áustria sido iniciadas nos últimos dias do mês de maio próximo passado, a estatística abrange assim quasi por completo, os meses de 1915, em que a Itália se conservou estranha ao conflito.

Os dados estatísticos publicados pelo Board of Trade, são os seguintes:

Importação (em milhares de libras).

	1914	1915	Diferença em 1915
França.....	148.147	112.248	- 36.901
Hespanha.....	19.608	16.926	- 2.682
Italia.....	60.912	53.039	- 7.873
Egypto.....	11.988	6.713	- 5.275
Estados Unidos ..	171.539	147.579	- 23.960
Japão.....	32.400	24.764	- 7.636
Inglaterra.....	267.126	311.278	44.152

Exportação

França.....	113.212	47.123	- 66.089
Hespanha.....	15.625	20.937	+ 5.312
Italia.....	41.602	43.412	+ 1.810
Egypto.....	14.025	12.405	- 1.620
Estados Unidos ..	182.002	293.455	+ 111.453
Japão.....	26.843	24.801	- 2.042
Inglaterra.....	215.585	150.389	- 65.196

Sómente se pode fazer ideia da situação do comércio exterior dos países aliados e de alguns neutros, pois que se desconhece a situação comercial da Alemanha, da Áustria, e da Turquia, por falta de estatísticas.

Dos países em guerra é a França quem mais tem sofrido, pelo lado comercial, as consequências da guerra, tendo a importação baixado a 24% e a exportação 58%. A importação de todos os outros países a que nos referimos no quadro precedente, baixou também, exceptuando o da Inglaterra que regista um aumento de 15%.

A exportação da Inglaterra baixou 30%, ao passo que os países neutros figuram com cifras superiores em 1915.

O aumento mais importante foi o dos Estados Unidos, que ascende a 61%.

Nos dois quadros que a seguir publicamos, figuram os países cujas estatísticas abrangem sómente os quatro primeiros meses do ano.

Importação (em milhares de libras).

	1914	1915	Diferença em 1915
Russia.....	48.808	9.426	- 39.382
Brazil.....	16.284	10.321	- 5.963
Canadá.....	34.844	27.753	- 7.091
Australia	26.369	20.586	- 5.783

Exportação

	1914	1915	Diferença
Russia.....	42.593	4.498	- 39.095
Brasil	20.002	22.887	+ 2.885
Canadá.....	18.546	26.987	+ 8.441
Australia	26.092	18.943	- 7.149

Verifica-se destes números que o Comércio exterior russo está quasi anulado, tendo as exportações diminuído 90% e a importação 79%.

No quadro da importação destaca-se o Canadá, que apresenta o aumento de quasi 50%, tendo a Austrália sofrido bastante no seu comércio exterior.

Nestas simples estatísticas notarão os nossos assinantes a depressão sofrida pelo comércio internacional em virtude da guerra.

Bolsa — Mercado a contado. — Os preços do Fundo Interno 2,1% accusaram no decorrer da quinzena uma tendência ligeiramente fraca, que se accentuou mais um pouco nos últimos dias, cotando-se a 39\$70, excepção feita dos Coupons de 100\$, que se cotaram a 40\$. Os Certificados de 50\$ cotaram-se a 41\$10.

Realizaram-se novamente a 9\$50, as obrigações 3% - 1905; a 21\$80, as de 2,8% - 1888; as de 4 1/2% - 1912, a 95\$.

A Dívida Externa 1.ª Serie, avançou de 73\$60 a 74\$. A 3.ª Serie passou de 74\$50 para 75\$.

As acções do Banco de Portugal a 179\$50, ficando vendedor só a 180\$, as de Lisboa & Açores a 116\$30; as do Ultramarino a 115\$50; as do Comercial do Porto a 46\$50; Banco Commercial de Lisboa, comprador a 153\$50 e vendedor a 155\$, e 19\$60 as do Banco Economia.

Inscreveram-se de novo as acções da Companhia das Aguas, 90\$, cujas obrigações foram negociadas aos seguintes preços: assentamento a 81\$50 e coupon a 83\$.

Realizaram-se a 9\$ ficando com comprador a 9\$50, as acções da Companhia de Crédito Predial. As obrigações Prediales 5% tiveram larga procura, sustentando o nível de 87\$, tendo as de 6% cotado 91\$50 e as da Serie A ao mesmo preço, tendo tido a cotação antecedente de 91\$.

As acções da Companhia de Moagem repetiram a cotação de 65\$. As da Companhia dos Phosphoros, de coupon, com vendedor a 56\$70.

As obrigações Banco Nacional Ultramarino 4 1/2% ouro, cotaram-se a 94\$50; as Ambacas a 91\$ e as da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, 1.ª Serie, reproduziram as cotações anteriormente registadas.

Avançaram para: 72\$40, as obrigações de 3% - 1.º grau, Norte e Leste; Beira Alta, 2.º grau, com vendedor a 14\$ e Companhia de Benguela a 77\$30 (títulos de uma obrigação).

As obrigações da Companhia de Panificação atingiram a cotação de 50\$.

Cambios. — A situação cambial não se modificou durante a quinzena finda. O mercado conservou-se quasi inativo, tendo tido pequena amplitude as oscilações registadas nos preços da divisa Londres. Os preços dos cheques sobre aquella praça regularam successivamente a 35, 35 $\frac{1}{8}$ e 35 $\frac{1}{16}$, encerrando-se a 35 $\frac{1}{16}$ -34 $\frac{15}{16}$; os de cheque sobre Paris subiram a 752-753.

A libra em ouro foi vendida a preços que variaram entre 7\$02 e 7\$07 e hoje houve comprador a 7\$04 e vendedor a 7\$14. A tendência continua firme.

O Rio-Londres ficou a 12 ou a Libra a 20\$000 reis fracos.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 $\frac{1}{16}$	34 $\frac{15}{16}$	35 $\frac{1}{8}$	35
" 90 d/v.....	35 $\frac{1}{2}$	—	35 $\frac{5}{8}$	—
Paris cheque.....	752	758	732	738
Berlim	295	308	290	300
Amsterdam cheque	584	590	580	590
Madrid cheque	1375	1385	1375	1385

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	SETEMBRO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	40,10	40,10	40,10	—	40	40	39,60	40	40	40	40	40	40
Dívida interna 3%, coupon	39,85	39,85	39,50	39,80	39,75	39,75	—	39,75	39,70	39,70	39,70	39,70	39,90
" 4%, 1888, c/ premios	—	—	21,880	—	21,870	21,870	—	21,880	—	—	—	60,000	—
" 4%, 1/8, 1888/9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/ premios	—	—	—	9,45	—	9,45	9,50	—	—	—	—	9,50	—
" 5%, 1905, (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1909, ob. (C.º de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	73,90	73,80	73,80	73,80	—	—	74,00	—	—	—	73,90	—	—
" 3%, 2.ª serie	75,00	—	—	74,80	74,80	74,80	75,00	74,80	—	—	74,80	—	75,00
" 3%, 3.ª serie	75,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	179,50	—	179,80	179,50	—	179,50	—	—	—	—	—	154,00
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	115,50	—	115,50	—	—	—	115,50	—	—
Lisboa & Açores	—	—	116,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	56,850	56,850	—	56,870	56,870	56,870	56,870	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	90,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,80	—
Companhia C. F. de Benguela	77,530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76,50
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	14,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	77,50	—	—	—	—	77,50	—	—	—	—	—	—	77,50
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª serie	59,10	59,15	—	—	58,20	—	58,20	—	58,20	—	58,20	—	—
" 3% " 2.ª	—	57,75	—	—	57,10	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau	290	290	28,95	28,95	290	—	29,15	290	290	—	291	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º gran	—	144	345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau	144	—	—	144	—	—	14,55	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% português	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		1915	1914	Diferença em 1915
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Caminhos de ferro de Portugal	4 Março	1.073	1.028.956\$00	1.073	920.955\$00	+108.001\$00	958\$95	858\$19
Vendas Novas	»	70	22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38	272\$05
Coimbra a Louzã	»	29	4.098\$00	29	4.722\$00	— 624\$00	141\$31	162\$82
Sul e Sueste	29 Setembro	722	1.334.641\$50	708	1.429.836\$77	— 95.195\$27	1.818\$53	2.019\$54
Minho e Douro	10 "	471	1.227.858\$00	471	1.329.514\$21	— 101.686\$21	2.606\$85	2.822\$74
Beira Alta	22 Julho	253	281.052\$00	253	289.849\$95	— 8.797\$95	1.110\$87	1.145\$65
Companhia Nacional	26							

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados à Assembleia Geral dos Acionistas, de 30 de Junho de 1915.

(Continuado do número 666)

Resultados da exploração em 1914

Os resultados da exploração (mappa n.º 5) foram como segue:

Conta Geral d'Exploração — Saldo credor..... 3:358.012\$52

Deduzindo:

Despesas Extraordinárias:

Novas construções e trabalhos complementares.....	384.874\$44
Mobília, utensílios e ferramentas.....	48.895\$00
Material circulante.....	121.545\$03
Material circulante demolido.....	2.123\$12
Mobília (caloriferos) inutilizada.....	748\$80
Insuficiencia na exploração da linha d'Arganil (Coimbra a Louzã).....	25.230\$01
Insuficiencia na exploração da linha Setil a Vendas Novas.....	29.969\$33
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionais.....	55.770\$93
Amortização da parte do saldo de 300 contos do Exercício anterior, de material circulante adquirido.....	150.00\$00
Subvenção à Caixa de Reformas e Pensões.....	21.980\$86
Restam — Escudos.....	2.513.874\$98

Juntando:

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de dezembro de 1913, dedução feita da provisão para pagamento do juro às obrigações de 2.º grau..... 18.670\$80

Somma — Escudos..... 2.532.545\$78

a aplicar conforme o § 1.º do Art. 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações de 1.º grau.....	1.770.622\$82
b) Amortização das obrigações de 1.º grau.....	213.339\$50
c) Dedução até à correção de 200 contos, em benefício da «Reserva Especial» constituída pelo Art. 63.º (completa).....	—
d) Amortização das obrigações de 2.º grau.....	110.995\$12
	324.334\$62
	2.094.957\$44

Para distribuição ao 2.º grau, captivo de impostos. 437.588\$34

e) A's 336.996 obrigações de 3 % — Frs. 3,50 — Frs.....	1.179.486,00
A's 59.573 obrigações de 4 % — Frs. 4,66 2/3 — Frs.....	278.007,33
A's 29.373 obrigações de 4 1/2 % — Frs. 5,25 — Frs.....	154.208,25
	1.611.701,58
ao cambio medio de 775,1377.....	416.530\$23
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1915. 21.458\$11	

Reservas (sua aplicação)

Extraordinária:

Obrigações d'es- ta Companhia, de 3 %.....	9.442
de 3 % Bei- ra Baixa.....	44
de 4 %.....	36
de 4 1/2 %.....	668

Por me n

Especial:

Carteira — Títulos

7.493 Acções da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal	
1.120 Títulos de Fundador da nossa Companhia.....	
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena.....	
300 Acções do Banco Lusitano (uma cauteira	
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego.....	

Existencia
em 31
de dezembro
de 1914

Por memoria

Imóveis

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.....

Por memoria

Reserva metálica:

Existencia em 31 de dezembro de 1914 .. £ 66.666
ao par..... Esc. 300.000\$00
Parte líquida, conforme o n.º 2.º do Art. 63.º dos Estatutos.

Fundo de reserva extraordinário

Não teve movimento em 1914 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinária.

Fundo de reserva especial

Não teve movimento em 1914 este fundo de reserva, que está constituído como segue:

Deduções segundo alínea b) do Art. 61.º dos Estatutos.....	51.531\$88
Deduções segundo alínea c) do referido artigo:	
Em 1899.....	8.440\$38,7
Em 1900.....	29.990\$30
Em 1901.....	42.474\$84,8
Em 1902.....	62.341\$88,4
Em 1903.....	56.752\$58,1
	200.000\$00
	251.531\$88

Produto de vendas:

Imóveis:

Em Lisboa — Nos exercícios anteriores.....	13.326\$01,3
1.446 acções da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal — Nos exercícios anteriores.....	13.075\$515,6
	26.401\$46,9
Juros de 2.100 obrigações da Companhia do Mondego.....	28.350\$00
Juros dos depósitos em Londres, desde 24 de outubro de 1902 até 7 de abril de 1913: £ 10.815-5-6 ao cambio do par.....	48.668\$74,1
	103.420\$21

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

£ 3.408-14- 4 a 4\$50.....	15.339\$22,4
» 655- 1-11 » 4\$52 879688..	2.966\$79,6
» 608-18- 6 » 4\$57,6877..	2.786\$97,5
» 268- 8-11 » 4\$65,4545..	1.249\$49
» 32-13- 9 » 4\$70,05..	247\$65,6
» 1.290- 6-10 » 4\$70,5882..	6.072\$19,5
» 1.090- 4- 3 » 4\$71,1656..	5.136\$70,4
» 0- 9- 8 » 4\$85.....	2334,7
» 484-16- 1 » 4\$87,3096446..	2.362\$50
» 478-13- 1 » 4\$93,573264..	2.362\$50
» 39- 0- 0 » 4\$98.....	293\$82
» 280-10-11 » 5\$05,2631..	1.417\$50
» 1.120-14- 3 » 5\$05,9286..	5.670\$00
» 26- 6-10 » 5\$05,928853..	133\$27,6
» 463-14- 8 » 5\$07,2655..	2.362\$50
» 1.777- 8- 0 » 5\$33.....	9.473\$34
» 2.000- 0- 0 » 5\$37..	10.740\$00
» 4.235-12- 6 » 5\$39,3253..	22.843\$80,6
» 2.000- 0- 0 » 5\$40..	10.800\$00
» 10.000- 0- 0 » 5\$51..	55.100\$00
» 300- 0- 0 » 5\$57,5..	2.787\$50
» 9.250- 0- 0 » 5\$58,5..	51.661\$25
» 1- 0- 0 » 5\$59,5..	5.539,5
» 8- 0- 0 » 5\$60 ..	44.380
» 791-13- 4 » 5\$64,7058..	4.465\$00
» 1.749- 0- 0 » 5\$69..	9.951\$81
» 7.000-01- 0 » 5\$87..	41.092\$93,5

» 3.232- 0- 0 » 6\$19.....	20.006\$08
» 1.500- 0- 0 » 6\$25.....	9.375\$00
» 1.500- 0- 0 » 6\$29.....	9.435\$00
» 15-10- 0 » 6\$29,4.....	97\$55
Som. £ 55.851- 7-10 que custaram..	306.283\$34,9
A mesma quantidade de £ ao cambio ao par.....	251.331\$25,9
Diferença de cambio.....	54.952\$09

Totalidade da reserva em 31 de dezembro de 1914:

Em ouro £ 66.666-13-4 ao cambio do par..... 300.000\$00

Fundo de reserva ordinario

Não teve movimento em 1914 este fundo de reserva, continuando portanto a sua importancia a ser de..... 6.543\$69

Prejuizos por diferenças de cambio

No anno de 1914 aumentou a diferença cambial, relativamente, por comparação com o anno anterior, como claramente mostram os numeros abaixo indicados:

Em 1913..... 214.051\$22,6
Em 1914..... 390.412\$22

Diferença para mais em 1914—Escudos..... 176.360\$99,4

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 6 do corrente mez e dias seguintes, pelas 11 horas por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Cândido da Cunha & Sobrinho Successor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-ha a venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 6 d'agosto de 1915, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito à Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 4 do corrente mez inclusive, das 10 ás 16 horas.

N.º 7.714, de S. Mamede a Vallado, 2 caixas com objectos de ferro com 283 kilos, a Polycarpo dos Reis Cavalleiro; 34.017, de Leiria a Gaia, 1 columna de ferro com 260 kilos, a Antonio F. da Silva; 39.696, de Central-Porto a Coimbra, 2 sacas de tinta em pó com 227 kilos, a Jaime Augusto Adelino; 72.394, de Porto-Campanhã a Aveiro, 1 caixote de papel com 50 kilos, a José I. da Silva; 7.526, de Belmonte a Braco de Prata, 8 sacas de minério de estanho com 360 kilos, a Villas Boas; 75.169, de Porto Campanhã a Lisboa, 2 caixotes com louça de ferro esmaltado com 160 kilos a João da Silva Moutella; 16.226, de Mogofores a Pampilhosa, 2 quartolas vasias com 75 kilos, a Alexandre R. Morgado; 99.563, de Lisboa P. a Santarem, 1 caixote de bolacha com 40 kilos, a Viuva Thomaz Ferreira; 73.403, de Porto Campanhã a Coimbra, 2 barris de óleo com 400 kilos, a Antonio Rodrigues Pinto; 40.441, de Central-Porto a Coimbra, 1 grade com uma pedra de marmore com 83 kilos, a Manuel S. Fernandes; 73.344, de Porto Campanhã a Coimbra, 1 caixa de aguas com 90 kilos, a R. Martins.

Venda de papel e cordas inutilizadas

No dia 25 do corrente mez, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de papel e cordas inutilizadas (70 toneladas de papel e 8 toneladas de cordas).

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

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

Tarefa n. 159

FORNECIMENTO D'UM LOTE DE 570 TRAVESSAS DE PINHO NACIONAL COM DIMENSÕES ESPECIAES PARA CRUZAMENTOS, OUTRO DE 3.358 TRAVESSAS, VIGAS, BARROTES E TABOAS DE PINHO NACIONAL COM DIMENSÕES ESPECIAES PARA PONTES E D'UM TERCEIRO DE 29 TRAVESSAS DE PINHO NACIONAL DE SECÇÃO TRAPEZOIDAL COM DIMENSÕES ESPECIAES PARA PONTES.

Depósito provisório para o lote A.....	35\$00
» " " " " B.....	50\$00
» " " " " C.....	5\$00

No dia 30 do corrente mez pelas 14 horas na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, serão abertas as propostas para o fornecimento de um lote de 570 travessas de pinho nacional com dimensões especiaes para cruzamentos indicadas no seguinte:

Lote A

Travessas de pinho nacional com dimensões especiaes para cruzamentos, necessarias para o consumo do anno de 1916:

a) 70 travessas de 2,85 \times 0,26 \times 0,14 — b) 70 travessas de 2,90 \times 0,26 \times 0,14 — c) 50 travessas de 2,95 \times 0,26 \times 0,14 — d) 6 travessas de 3,15 \times 0,26 \times 0,14 — e) 16 travessas de 3,25 \times 0,26 \times 0,14 — f) 60 travessas de 3,30 \times 0,26 \times 0,14 — g) 6 travessas de 3,35 \times 0,26 \times 0,14 — h) 3,40 \times 0,26 \times 0,14 — i) 4 travessas de 3,55 \times 0,26 \times 0,14 — j) 38 travessas de 3,65 \times 0,26 \times 0,14 — k) 6 travessas de 3,85 \times 0,26 \times 0,14 — l) 4 travessas de 3,95 \times 0,26 \times 0,14 — m) 40 travessas de 4,20 \times 0,26 \times 0,14 — n) 32 travessas de 4,25 \times 0,26 \times 0,14 — o) 50 travessas de 4,30 \times 0,26 \times 0,14 — p) 32 travessas de 4,35 \times 0,26 \times 0,14 — q) 36 travessas de 4,45 \times 0,26 \times 0,14 — r) 16 travessas de 4,55 \times 0,26 \times 0,14 — s) 10 travessas de 6,90 \times 0,26 \times 0,14 — t) 8 travessas de 7,30 \times 0,26 \times 0,14 — Total 570.

d'outro de 3.358 travessas, vigas, barrotes e taboas de pinho nacional com as dimensões especiaes para pontes, indicadas no seguinte:

Lote B

Travessas, vigas, barrotes e taboas de pinho nacional com secção rectangular para pontes, necessarias para o consumo do anno de 1916:

a) 250 travessas de 2,80 \times 0,26 \times 0,16 — b) 4 vigas de 7,00 \times 0,36 \times 0,19 — c) 2 vigas de 6,50 \times 0,36 \times 0,19 — d) 2 vigas de 5,50 \times 0,36 \times 0,19 — e) 2 vigas de 4,85 \times 0,36 \times 0,10 — f) 2 vigas de 4,50 \times 0,36 \times 0,19 — g) 4 vigas de 4,30 \times 0,36 \times 0,19 — h) 16 vigas de 5,60 \times 0,30 \times 0,15 — i) 20 vigas de 5,59 \times 0,36 \times 0,19 — j) 4 vigas de 4,80 \times 0,36 \times 0,19 — k) vigas de 5,60 \times 0,30 \times 0,15 — l) vigas 4,20 \times 0,26 \times 0,15 — m) 16 vigas de 3,30 \times 0,26 \times 0,15 — n) 32 vigas de 3,80 \times 0,40 \times 0,16 — o) 16 vigas de 3,80 \times 0,40 \times 0,20 — p) 16 vigas de 2,00 \times 0,40 \times 0,20 — q) 10 vigas de 4,30 \times 0,35 \times 0,23 — r) 10 vigas de 4,39 \times 0,35 \times 0,21 — s) 6 vigas de 5,20 \times 0,35 \times 0,16 — t) 6 barrotes de 3,40 \times 0,06 \times 0,06 — u) 100 barrotes de 3,10 \times 0,06 \times 0,06 — v) 16 barrotes de 2,60 \times 0,14 \times 0,09 — x) 30 barrotes de 2,80 \times 0,14 \times 0,09 — y) 210 barrotes de 3,00 \times 0,14 \times 0,09 — z) 6 barrotes de 3,30 \times 0,14 \times 0,09 — a') 25 taboas de 7,20 \times 0,32 \times 0,11 — b') 25 taboas de 5,20 \times 0,22 \times 0,11 — c') 800 taboas de 0,80 \times 0,20 \times 0,04 — d') 1.700 taboas de 0,55 \times 0,20 \times 0,04 — Total 3.358.

e d'um terceiro de 29 travessas de pinho nacional com as dimensões especiaes indicadas no seguinte:

Lote C

Travessas especiaes de pinho, com secção trapezoidal para pontes, necessarias para o consumo do anno de 1916.

Letra de ordem	Comprimento	Largura	Altura		Quantidade
			nº um topo	nº outro topo	
a	2,60	0,425	0,120	0,425	29

As propostas que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas à Direcção Geral da Companhia estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no subscripto:

Proposta para o fornecimento de travessas, vigas, barrotes e taboas com dimensões especiaes para cruzamentos e pontes e redigidas segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me a fornecer à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes um lote de 570 travessas de pinho nacional com dimensões especiaes para cruzamentos (indicar as do quadro A supra mencionado), outro de 3.358 travessas, vigas, barrotes e taboas de pinho nacional com secção rectangular para pontes (indicar as do quadro B supra mencionado) e d'um terceiro de 29 travessas de pinho nacional com secção trapezoidal para pontes (indicar as do quadro C supra mencionado), pelo preço de... por cada metro cubico (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

N. B. — Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

Os depositos só serão recebidos até ás 12 horas do dia do concurso.

AGENDA DO VIAGEM

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

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

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e agradáveis — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação elétrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, 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 Téléphone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viúva de Jus-
iez.** — Agente internacional de aduanas y trans-
portes.

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
L'sboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
b 9 20	10	7 5	8 6
9 48	10 54	7 55	8 58
10 55	12 1	a 8 28	9 8
b 12 5	12 46	9 23	10 26
12 50	1 37	a 10 18	10 54
3	4 9	11 23	12 20
b 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	b 4 10	4 19
6 25	7 80	5 24	6 29
7 17	8 24	b 6 47	7 32
8 55	10 6	7 30	8 37
10 23	11 33	b 8 15	9 9
11 55	1 1	9 10	10 7
b 12 40	1 22	10 13	11 15
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
	8 37	9 1	9 37

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6	7 8	5 25
b 7 10	8 1	6 31
b 8 10	9 1	b 7
9 10	10 18	b 8 10
b 10 10	11 1	b 8 50
10 45	11 53	a 9 10
a 11 29	12 5	9 35
12 20	1 28	b 10 35
1 36	2 32	11 20
2	3 8	a 12 14
3 40	4 48	12 50
a 5 10	5 46	1 56
b 5 15	6 6	a 2 58
b 6	6 51	3 30
a 6 40	7 16	b 5 20
7	8 8	a 6 10
7 45	8 48	6 25
a 8 30	9 6	a 7 50
8 40	9 48	8 37
b 10	10 51	9 10
10 10	11 18	10 30
11 40	12 48	b 11 30
b 12 45	1 36	a 12
12 58	1 58	12 36
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
7 15	7 51	8 15
8 15	8 45	9 30
9 30	5 6	5 16
5 20	5 56	6 5
6 5	6 41	7 50
Mais os de Cascaes, excepto os de		
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R
6 46	8	5 42
9 56	11 4	6 55
1 25	2 47	8 25
b 5 5	6 7	11 30
5 41	7 4	3 4
10 35	11 56	9 10
12 47	2 5	10 37
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R
6 46	7 27	6 20
8 44	9 29	7 37
9 56	10 41	9 1
11 12	11 57	10 48
a 5 5	1 37	11 31
1 25	2 12	12 7
3 55	4 38	1 12
a 5 5	5 40	3 45
5 41	6 29	5 21
7 10	7 50	6 37
9 7	9 47	8 6
10 36	11 22	10 42
12 47	1 31	a 11 28
Lisboa-R	B. Prata	Lisboa-R
7 35	g 40	6 50
g 5 10	5 21	9 33
—	g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 56	8 7	—	—
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 5	2 18	6 28	5 36
a 8 30	8 42	a 8 37	2 35
9 10	12 30	a 6 48	1 8
a 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 53	—	—
Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R	
8 5	11 38	7 20	11 14
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
—	—	7 55	10 18
Entrone.	Alfarelos	Entrone.	
3 22	10 36	4 5	11 28
2 31	11 10	5 30	1 28
—	—	7 55	10 18
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
8 37	9 1	9 37	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40	—	5 36
—	—	6 24	5 5
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35	10 20	7 32	9 50
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	5 20	8 36
9 12	11 4	11 45	3 13
7 11	12 20	7 32	9 50
Entrone.	Alfarelos	Entrone.	
3 22	10 36	4 5	11 28
2 31	11 10	5 30	1 28
—	—	7 55	10 18

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Louzã	Garvão	
3 8	4 57	9 30	11 23
Lisboa-R	Portimão	Portimão	
9 10	7 52	9	7 25
8 15	6 59	7	7
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 17	11 8	4 21	9 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35	10 20	7 32	9 50
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	5 20	8 36
9 12	11 4	11 45	3 13
7 11	12 20	7 32	9 50
Entrone.	Alfarelos	Entrone.	
3 22	10 36	4 5	11 28
2 31	11 10	5 30	1 28
—	—	7 55	10 18

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7 35	9 45	11 10
8 10	10 5	7 30
8 20	7 35	9 24
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.
5 50	4 52	1 58
11 20	5 40	

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio Dia da França e de Orléans

Serviço directo combinado

AVISO AO PUBLICO

TARIFA INTERNACIONAL N.º 309 — PEQUENA VELOCIDADE

(Capítulo IV da tarifa especial comum de pequena velocidade n.º 229 em França)

Vagões de eixos intermudáveis, pertencentes aos expedidores ou por êles postos á disposição dos caminhos de ferro, para o trânsito directo de Portugal para França ou vice-versa, em transito por Espanha

Por acordo entre as Companhias interessadas faz-se publico que esta tarifa foi modificada como segue:

- 1º — São excluidos da sua aplicação os **vagões reservatórios**;
- 2º — São igualmente excluidos os vagões de carga superior a 20 toneladas, devendo nesta conformidade ser modificadas as **Condições particulares relativas a este genero de vagões** — alínea e) do art.º 10.º

Quanto ás bonificações que a tarifa concede por vagão e quilometro percorrido, quer se trate do transporte dos vagões com carga, quer se trate dos vagões vazios, ha que adicionar ao § unico do art.º 6.º o seguinte:

N. B. — Nos percursos em vazio a bonificação a que se refere este artigo será concedida apenas aos vagões em retorno duma viagem com carga ou indo receber carga, entendendo-se que o percurso em vazio com direito a bonificação nunca poderá exceder o percurso feito pelos vagões com carga.

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso ficam em vigor as condições da referida tarifa internacional n.º 309 de p. v.

Lisboa, 22 de Setembro de 1915.

B. 2.536

Exploração — Serviço do Trânsito
Expediente n.º 783

950 exemplares

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita