

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 27.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)

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

Proprietário-director

L. de Mendonça e Costa

NÚMERO 648

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

Engeenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 16 de Dezembro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao publico: 4.ª modificação à tarifa especial interna n.º 1 (G. V.)



SUMMARIO

Caminhos de ferro vicinaes, — V — por J. Fernando de Sousa.....	369
A mobilização dos ferrovários em Portugal, por R. E.....	372
Os caminhos de ferro em Portugal — XVI — por A. O.....	372
Parte Official. — Ministerio do Fomento: Contracto sobre o caminho de ferro de Lamego ao Douro.....	373
Comboio hospitalar de luxo, na frente de batalha.....	375
Viagens e transportes.....	376
Companhia Carris.....	377
Colchão para aumentar a resistência á penetração.....	378
Horacio Jauncey.....	378
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatorio (Conclusão).....	378
Linhas portuguezas. — Sul e Sueste.....	379
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	380
Boletim commercial e financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	381
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	381
A electricidade na atmosphera.....	382
Arrematações.....	382
Horario dos comboios.....	383



Caminhos de ferro vicinaes

V

Longa e ardua é a peregrinação a que te arrastei, leitor amigo, e muito caminho nos resta que trilhar, se o ponto de honra, ou a caturra paixão pelos estudos platonicos, te derem alento para me acompanhar até ao fim.

E como se não bastasse a aridez do assumpto e a insuficiencia do guia, ainda tens por vezes que decifrar irritantes enigmas, parecendo locubrações de manicomio, cuja responsabilidade pertence (mas só em parte) á minha deplorable calligraphia.

Modelo assombroso do genero é o artigo III d'esta serie, publicado na *Gazeta* de 16 de novembro. Já no seguinte apontei varias erratas e todavia, ao reler aquelle, deparei-me tal embrulhada, que peço licença para reproduzir alguns periodos, rectificando-os, para o caso, alias improvavel, de te dares ao trabalho de os confrontar com os que sahiram a lume antes.

Assim, a meio da pagina 338, columna 2.ª, umas trocas de letras originaram a mais estupenda das barafundas.

Eis portanto o texto emendado (se de nova diabura não for victimo):

Chamando R a receita bruta, D a despesa d'exploração, B o rendimento liquido proprio e B' o do affluxo á linha principal dando logar á receita R' e admittindo a formula d'exploração para linhas secundarias:

$$D = 1:000 \text{ frs.} + 0,50 \text{ R}$$

$$\text{será } B = R - D = 0,50 \text{ R} - 1:000$$

$$B' = 0,50 \text{ R}' = 0,50 \times 1,40 \text{ R} = 0,70 \text{ R}$$

Será o lucro liquido total:

$$B + B' = 1,20 \text{ R} - 1:000$$

Houve um R' transformado em R e R-D em D-R, que transtornaram toda a deducção, tornando-a incomprehensivel. Esqueceu ainda observar que a relação

$$B' = 0,50 \text{ R}'$$

é geralmente admittida em França para determinar o rendimento liquido produzido na linha principal pelo affluxo da secundaria.

Vamos agora a pôr em termos de gente os dois periodos com que abre a pagina 339, 1.ª columna, e que de facto eram só um, compridinho, mas intelligivel. Para mais, houve um este, que em vez de apontar com o dedo para um *aumento* que já ficava atras, effeminou-se, mudou de sexo, piscando o olho a uma *receita*, com quem parecia ter as mais cordiaes relações, quando nem umas tinha.

Ahi vae a errata:

Ha que considerar ainda as vantagens indirectas proporcionadas pelos caminhos de ferro, representadas pelo aumento da receita dos impostos, computadas em França em $\frac{1}{3}$ d'este, no que respeita ao influxo dos caminhos de ferro; e como se admite que o imposto representa $\frac{1}{10}$ da producção nacional, dos estudos economicos, que estou resumindo, chega-se á conclusão de que as vantagens indirectas proporcionadas pelos caminhos de ferro representam em França duas vezes e meia a sua receita bruta, o que, junto á economia nos transportes, atinge o triplo.

Uff! Mais comprido que a famosa legua da Povoa, mas ao menos não vem o divorce (que é contra os meus principios) separar o que o auctor do artigo quiz indissoluvelmente unido.

Ponhamos termos a este *intermezzo*, que se me affigrou necessario, e, sem prometter emenda para o futuro, vou continuar o estudo encetado, arcando, conforme prometti, com o terrivel problema da formula d'exploração das linhas secundarias.

*

A garantia de juro a determinado capital, necessário para o estabelecimento de uma linha secundaria, pressupõe a possivel insufficiencia do seu rendimento para prover, não só ás despesas da exploração, mas aos encargos do capital. Para animar, pois, a iniciativa privada, o Estado, que não quer emprehender a construcção directa, compromette-se a suprir o que falta na receita liquida para atingir o juro do capital.

Para que a garantia seja efficaz e não restrinja a acção de fomento da riqueza publica, que a linha é chamada a exercer, tres elementos carecem de ser criteriosamente determinados: a cifra do capital preciso; a taxa da remuneração que é razoável attribuir-lhe; o modo de determinar a receita liquida ou antes a despesa de exploração, que, deduzida da receita bruta, deixa aquella por saldo.

Para pôr uma linha em termos de ser explorada, é preciso dispendar certa quantia:

- a) nos estudos e construção;
- b) na aquisição do material circulante;
- c) nos juros do capital durante o periodo da construção;
- d) na constituição da empresa;
- e) na emissão de obrigações para a parte do capital que não é subministrada pelas acções.

A somma d'essas parcellas representa o capital a que tem de ser garantido juro para o atrahir ao emprehendimento.

Que juro? Manifestamente o que corresponde ao estado do mercado financeiro, aliás a garantia será illusoria.

Se a taxa é suficiente, mas a garantia tem determinado limite maximo, inferior ao que corresponde à totalidade do capital, por se suppôr que o rendimento da linha será mais que suficiente para a completar, a base financeira da construção é restringida, tornando-a por vezes irrealizável, pois seria preciso chegar á exploração para dispôr da annuidade completa, e o capitalista pôde não partilhar a convicção do concessionario e do Estado, por fundada que seja, acerca da productividade da linha e não subministrar portanto os recursos para a tornar fecunda realidade.

A seu tempo, quando analysar as concessões com garantia de juro feitas entre nós, terei occasião de mostrar a obnoxia influencia d'este errado raciocínio, que confunde o periodo calmo da exploração com o das affanosas lidas da constituição da empresa e obtenção do capital.

Prosigamos por agora o estudo em these.

Para que umalinha seja explorada em boas condições, carece de prever encargos que não são despesas ordinarias da exploração. Assim, o material circulante deve ser renovado em certo periodo; o mesmo succederá á via. A exploração deve iniciar-se com sufficientes dotações de materiaes de consumo, sem esperar, para os adquirir, que o rendimento subminstre os recursos precisos para os pagar. Carvão, lubrificantes, reservas de material de via, etc. tem que constituir uma dotação inicial que assegure a exploração desafogada.

Vem um anno excepcionalmente mau, em que ha insufficiencias accidentaes de receitas? E' preciso suppri-las.

E' pois innegavel a indispensabilidade de um capital supplementar, que constitua o chamado *fond de roulement*, ou capital circulante do emprehendimento e as reservas para renovação de via e material circulante, para obras complementares e para deficiencias iniciaes ou accidentaes de receitas.

Se esse capital supplementar do de estabelecimento não lhe for accrescentado para o computo da garantia de juro, qual será a situação da linha? Terá apenas (quando tiver) o estrictamente necessário para os encargos da construção propriamente dita, mas faltar-lhe-hão os que asseguram uma boa exploração, não podendo pois attender devidamente as legitimas exigencias da economia publica. A região servida é prejudicada, queixando-se pois da empresa, que allega a sua vida precaria e atribulada, na impossibilidade de attender necessidades, que aliás reconhece. Grita-se contra o sistema da garantia, sem se attender nos erros de calculo da base adoptada. O Estado descre da sua efficacia, porque não vê diminuir o encargo, nem crescer rapidamente o trafego. A iniciativa privada desalenta-se e foge de novos emprehendimentos. E todavia o mal não está no systema e sim no modo de o applicar.

Ha pois que determinar, com senso pratico e de acordo com as exigencias reaes, o capital a que se concede garantia. Se n'elle se incluem as reservas que indicâmos e cuja importancia é facil calcular, ha que tornar obrigatoria a constituição d'estas, quer sob a forma de capital realizado, quer sob a de uma parte da garantia representativa da respectiva annuidade.

Este objectivo é por vezes realizado, attribuindo-se á despesa de exploração cifra superior aos gastos reaes para que a empresa tenha margem de lucro para constituição das reservas.

Se a garantia é um complemento da receita liquida, a determinação d'esta é um ponto capital do systema e resulta do que se chama a formula de exploração, de cujo estabelecimento depende a vida e prosperidade da empresa. Difficil e complexo problema, que vou analysar, socorrendo-me dos excellentes estudos de Considère, de Colson, de Humbert e outros e aproveitando as lições da experientia alheia... e propria.

Muito se tem errado na materia; já é tempo de acharmos escarmiento nos erros commettidos.

*

— Ha ainda reflexões previas que fazer e estranhos prejuizos com que devemos arcar, ainda mesmo que á nossa arremetida seja comparada á do Cavalleiro Manchego investindo com os moinhos.

Considera-se a garantia como um emprestimo ordinario, feito pelo Estado á empresa, e pelo qual se lhe contam juros (simples por muito favor) que tem de pagar com o reembolso das quantias adeantadas. O Estado faz assim figura de capitalista bondoso, que dispensa o devedor de metter o dedo na terrivel engrenagem dos juros compostos, contanto que capital e juros lhe sejam pagos, quando o negocio deixar lucros.

Não é mau negocio. Vem uma empresa; aventura grossos capitaes; contrahe encargos; constroe a linha; abre-a á exploração.

O Estado vae logo comendo honestamente uns proveitosinhos aqui e acolá, sob a forma de sellos, de direitos de alfandega, de taxas postaes e telegraphicais, de impostos. Vê fixarem-se no solo nacional capitaes que muitas vezes veem de longe a offerecer ao trabalho nacional vasto campo de acção.

Constroe-se a linha. A quem fica pertencendo?

Ao Estado, que toma conta d'ella gratuitamente no fim do prazo da concessão. Cobra impostos varios, que representam elevada percentagem da receita bruta. Vê crescer pelo influxo da facilidade de transportes, a materia collectavel, trazendo-lhe indirectamente largos proventos. Realiza consideraveis economias nos transportes de serviço publico e especialmente nos postaes.

Na exploração vê collocados numerosos agentes, que deixam campo livre a outras actividades.

Que recebe a empresa no periodo de funcionamento da garantia?

■ Nada. Muito feliz se deve julgar se lhe chega para os encargos da sua constituição e da construção.

E quando cessa e começa a haver um lucro, o Estado absorve immediatamente metade, não só para reembolso do capital, como dos juros! Juros??

Pois não os auferiu, e avultados, pelas varias fontes de receita directa e indirecta que indiquei?

Não. O Estado não é um credor da empresa concessioneeria. E' um associado, que, em vez de entrar com parte do capital, se compromette a compartir os encargos, tendo, em compensação, partilha nos lucros, quando estes excedam aquelles.

Se lhe assistisse direito ao juro das suas entradas, feitas sob a forma de garantia, teria que reconhecer á empresa o de cobrar, á mesma taxa, dividendos atrasados, correspondentes ao periodo durante o qual a insufficiencia de lucros os não comportava.

Ha só uma diferença e essa a favor do Estado: é que desde o inicio da exploração elle aufere lucros importantes sob a forma directa de impostos e indirecta de economias de transporte e enorme augmento de materia collectavel.

Sirva de exemplo dos proventos que ao Estado adveem dos caminhos de ferro, a situação do Thesouro nas suas relações com as vias ferreas em França.

Nas contas de 1905 figuram 257 milhões de francos representados pelas despesas geraes da fiscalização, juros

de capitais levantados, annuidades e garantias a pagar ás companhias. Com estes encargos encontram-se os impostos sobre o tráfego e sobre os títulos das companhias, o rendimento líquido da rede, do Estado, o reembolso de garantias e as economias de transportes de serviços públicos, sommando tudo 291 milhões.

Mesmo juntando aos gastos os 8 ou 10 milhões d'encargos dos departamentos, vê-se que ainda ha um saldo importante a favor do Estado, que usufrue ainda os proveitos indirectos de valor incalculável e recebe sem nada desembolsar os 51:000 quilometros de linhas quando finalizarem as concessões.

A boa doutrina económica considera as concessões de caminhos de ferro como associação financeira do Estado e da empresa, e portanto, os mais incontestáveis princípios de justiça e equidade levam à conclusão de que o reembolso da garantia deve ser considerado mera participação de lucros, sem direito a juros dos adeantamentos.

Alem d'isso, essa participação deve ser prevista em condições de não privar o concessionário do lucro razoável, nem a exploração dos meios de se exercer desafogada á sombra das necessárias reservas.

Ouçamos a tal respeito a auctorizada opinião do eminente economista Colson, uma das primeiras auctoridades na matéria:

Seria imprudencia grande estipular que a totalidade do excesso do rendimento líquido sobre os encargos da entidade exploradora, fosse encontrada com as quantias pagas pelas auctoridades, a titulo de garantia, ou de remuneração do capital dado como subvenção. Num tal régimen, os resultados mais ou menos favoráveis da exploração teriam por único resultado reduzir ou aggravar os encargos dos contribuintes; a empresa seria, na realidade, explorada por conta de quem a concedeu, cahindo-se no sistema de *régie*, com a aggravante de estar confiada a agentes de uma companhia, sobre os quaes a auctoridade publica não tem accão. Para evitar esse inconveniente, é indispensavel organizar a garantia ou a partilha de lucros em condições que deixem á entidade exploradora a possibilidade de dispôr em proveito dos accionistas de parte do rendimento líquido.

Respeitou, pois, os bons princípios, o legislador hespanhol, ao prescindir de juros das garantias, fixando para o rendimento, a partir do qual ha a partilha, o limite de 6 %, quando a garantia é apenas de 5 %, o que equivale a assegurar ás empresas a livre disposição de 1 % do capital; ao destinar ao Estado sómente $\frac{1}{3}$ do excesso sobre 6 %, e adiando o começo da partilha para o quarto anno de lucro superior a 6 %.

Ou o Estado constroe directamente, ou procede com intelligente equidade para com as empresas concessionárias, se quer dar largo incremento á vicinalidade, tão util e necessaria, dos caminhos de ferro.

*

Singular prejuizo o que avassalla tantos espíritos cultos, no que respeita á economia da viação accelerada!

Instrumentos de monopolio consideram as vias ferreas, com razão, e portanto incorporam-nas de direito e de facto, desde o inicio, no dominio publico, capitulando a concessão d'empreitada da construcção paga com o direito de exploração em determinadas condições durante certo periodo. E' essa a boa doutrina, contanto que se não percam de vista as suas consequencias, que oportunamente deduziremos.

Por outro lado, vêem na concessão de um caminho de ferro mero emprehendimento industrial e commercial, que deve viver dos proprios recursos, embora durante certo tempo haja o Estado de suprir deficiencias de receita por adeantamentos reembolsaveis. Desde que o emprehendimento não seja remunerador, é condenado quasi como um desperdicio; e verberam a garantia de juro, desde que os encargos por ella impostos ao Thesouro se prolongam por largo periodo, sem se porem no outro prato da balança as vantagens e proveitos de todas as ordens, que ao Estado advêm pelo desenvolvimento da viação accelerada!

E todavia, em relação a estradas, que são usufruidas gratuitamente pelo publico e nenhum rendimento directo originam, nem ao menos para prover aos encargos da conservação, ninguem lamenta o dinheiro gasto, e todos preconizam avultados emprestimos para desenvolver a viação ordinaria e prover á grande reparação das estradas existentes.

E teem razão os que assim pensam, pois confessam a utilidade económica da facilidade de comunicação. Mas por que dois pesos e duas medidas, conforme se trata de estradas, ou de caminhos de ferro?

Segundo as respectivas monographias do excellente livro *Notas sobre Portugal*, o Estado dispendeu, até 1907, em caminhos de ferro na metropole, o seguinte:

Construcção directa.....	40:000 contos
Subvenções.....	12:800 "
Garantias.....	13:800 "
	66:600 "

Auferia n'essa epocha, de impostos de transito e sello, no conjunto da rede e de rendimento líquido das suas linhas, cerca de 1.660 contos.

Gastara com as estradas desde 1852, no mesmo periodo, portanto:

Subsídios, estudos e construcção	45:900 contos
Conservação e grande reparação....	15:700 "
	61:600 "

Rendimento directo das estradas: nenhum (o que se comprehende e justifica pelos encargos e vexames que originaria a cobrança de portagens).

Rendimento indirecto, enorme, quer o que provem dos caminhos de ferro, quer das estradas, sendo seguramente muito superior ao d'estas a quota parte de aquelles, como é natural, sendo o seu tráfego representado em 1907 por cerca de 15 milhões de passageiros e 4.400:000 toneladas de mercadorias, contra 1.900:000 passageiros e 470:000 toneladas 30 annos antes.

E todavia, hesita-se perante a concessão de garantias de juro com o receio de que não venham a ser reembolsadas, enquanto á construção de estradas apenas se põe o limite que resulta das forças do Thesouro!

E ha fontes de riqueza importantissimas, que a viação ordinaria é impotente para valorizar sem a acelerada, como é a exploração de minas e pedreiras, o largo emprego de adubos e machinas e outros meios aperfeiçoados de cultura, a criação de industrias em determinadas localidades, etc. !

Creio poder concluir das considerações expendidas, sem receio de contradicção:

1.º que a garantia de juro é um processo racional e conveniente de promover a construção de linhas;

2.º que nos contractos d'essa natureza, o Estado é não prestamista, mas sim associado, que tem desde logo situação privilegiada, pois aufere lucros desde o inicio e compartilha os que excedem os encargos do emprehendimento, sem fallar nos indirectos, que só elle tem e que representam enorme juro das suas entradas;

3.º que nas concessões de garantias de juro se deve ir até onde as circumstancias do Thesouro o permittam, adoptando para os caminhos de ferro criterio geral ao que vigora para as estradas;

4.º que os contractos devem ser feitos de modo que possam ser satisfeitos os encargos do capital, fixado com equitativa larguezza, e posta a exploração em termos desafogados, de modo que haja interesse em desenvolver o tráfego e possibilidade de manter as linhas em harmonia com a sua função.

Para isso é preciso que a chamada *formula de exploração* seja criteriosamente estabelecida, conforme veremos no seguimento d'este estudo.

A mobilização dos ferroviários em Portugal

No ultimo numero d'esta *Gazeta* vieram indicadas as bases geraes a que obedece o serviço da mobilização dos ferroviários em Hespanha.

Por nos parecer de certo interesse, e para confronto, vamos apresentar agora, em breves linhas, os principios geraes que entre nós se acham estabelecidos para aquele serviço, cuja importancia, quer sob o ponto de vista militar, quer mesmo no ponto de vista exclusivamente ferroviario, julgamos desnecessario encarecer.

O serviço militar dos caminhos de ferro acha-se organizado entre nós desde 4 de marzo de 1911, e a sua organização foi completada e desenvolvida por varios diplomas posteriores; mas, para o assumpto que nos occupa basta analysar as disposições do *Regulamento das brigadas de caminhos de ferro*, aprovado em 30 de abril de 1912.

*

Segundo a primeira disposição do citado *Regulamento*, todo o pessoal ferroviario que faça parte, pelo menos ha seis mezes, dos quadros das diversas companhias e direcções exploradoras de caminhos de ferro do paiz, e que por qualquer forma esteja adstricto ao serviço militar, constitue, em cada companhia ou direcção, o que se chama uma *brigada de caminhos de ferro*.

Este pessoal, que assim passa a constituir as brigadas, deixa de ser contado no efectivo das unidades a que pertence, e é matriculado na brigada respectiva, unica unidade a que pertence sob o ponto de vista das suas obrigações militares.

Todo o serviço relativo ao pessoal d'estas brigadas, como seja a matricula, passagens de classe, pretenções militares, etc., é desempenhado exclusivamente na Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro, que é o organo superior de todo o serviço ferroviario militar.

Fóra dos casos de mobilização ou de convocação extraordinaria para serviço, ou para periodos de instrução, o pessoal das brigadas de caminhos de ferro só tem que guardar os preceitos de disciplina militar nas condições geraes impostas aos licenciados ou reservistas.

O pessoal das brigadas pôde ser chamado ao serviço militar, nos seguintes casos:

a) para os periodos de instrução que lhes competirem, pelas disposições em vigor, para a classe a que pertencerem;

b) por convocação extraordinaria para serviço, quando pelo Governo for determinado que uma ou mais linhas passem a ficar sujeitas ao serviço militar, sob a direcção da Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro;

c) por mobilização geral ou parcial do exercito, em caso de guerra.

Em todos os casos, é á Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro, que compete dar execução e regular a convocação do pessoal das brigadas; e, nomeadamente, para o caso dos periodos de instrução, deve aquella Inspecção regular o chamamento dos agentes de modo a, como preceitua o regulamento indicado, «não perturbar a exploração normal da rede ferroviaria, e sem prejuizo do integral cumprimento das obrigações militares d'aquelle pessoal».

Nos casos de mobilização ou de convocação extraordinaria para serviço, todo o pessoal das brigadas fica sujeito ao regimen militar, desde a data da publicação do decreto respectivo, considerando-se imediatamente constituídas as brigadas, sem que o pessoal interrompa o desempenho das suas funções ferroviarias. Comprehende-se facilmente a vantagem d'esta importante disposição para o caso da mobilização em tempo de guerra, e para as eventualidades das greves, pois que o pessoal, sem alterar em nada o seu serviço habitual, passa sem mais de-

longas nem formalidades a constituir uma unidade militar em serviço efectivo, e a Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro procederá n'esse caso ás necessarias providencias complementares, que estarão previstas desde o tempo normal.

Os agentes das brigadas de caminhos de ferro, que, depois de lhes ter sido notificada a ordem de mobilização, ou convocação extraordinaria para serviço, abandonarem as suas funções ferroviarias, ou aquelles que, estando ausentes, não se apresentarem, commettem o crime de deserção nos prazos fixados para o tempo de guerra.

*

Como se vê pela summula das disposições que ficam expostas, a organização do serviço militar de caminhos de ferro, na parte referente ao pessoal, cremos que deve satisfazer plenamente aos fins a que se propõe, desde que esteja em plena execução, e que sejam perfeitamente comprehendidos os principios em que assenta, os quaes se nos affiguram equitativos e justos, quer para o serviço militar, quer para o serviço ferroviario.

Ninguem pôde hoje desconhecer a magna importancia dos caminhos de ferro sob o ponto de vista militar, e dos acontecimentos que na presente conjunctura se estão desenrolando por toda a Europa, resulta bem clara a confirmação d'aquelle importancia.

E' por isso que, em toda a parte, se pensou sempre na forma de preparar a melhor utilização das redes ferroviarias para as operações de defesa de um paiz. Essa preparação do tempo de paz, que abrange um vastissimo campo de trabalhos, importa sobremaneira que seja feita sempre no mais intimo e patriótico acordo entre as estações militares e as entidades que dirigem ou superintendem na exploração de caminhos de ferro.

D'ahi resulta que, em regra, os diplomas que regulam a preparação do serviço militar de caminhos de ferro, são de incontestavel interesse para todos os que se ocupam de assumptos ferroviarios.

Entre nós, justo é dizê-lo, para um serviço que, como este, pouco tempo tem ainda de existencia, muito auxilio e boa vontade teem sido dispensados por parte das companhias e direcções ferroviarias do paiz.

*

Como já dissemos, no que fica apontado extractâmos apenas as principaes disposições relativas ao serviço militar dos agentes ferroviarios.

Muito haveria ainda a dizer sobre o modo de constituição das brigadas, sobre a matricula do pessoal, sua hierarchia especial, deveres, disciplina e metodo de instrução militar, bem como sobre a constituição das secções de campanha, que em tempo de guerra hão-de ser formadas com algum pessoal das brigadas.

Não quizemos, porém, alongar este despretencioso artigo, que apenas visa, como dissemos logo de começo, a apresentar alguma coisa do que existe entre nós sobre o assumpto tão importante da mobilização dos ferroviarios.

R. E.

Os caminhos de ferro em Portugal

XVI

Constituição da Companhia.—Lei approvando o contracto Salamanca com modificações.—Contracto addicional.

Approvados, por decreto de 22 de dezembro de 1859, os estatutos da projectada Companhia, redobrou Salamanca de exforços para a constituir, e obtendo a adhesão de varios capitalistas, principalmente franceses, contractou com a «Sociedade geral de Credito industrial e commercial de Paris» a emissão das ações, sendo aberta a subscrição

publica em abril de 1860 nas praças de Paris, Madrid, Lisboa e Londres.

Nos annuncios publicados pelos jornaes encarecia-se a importancia das linhas ferreas que iam ser construídas, e, affirmando-se que a receita annual bruta, por kilometro, na linha de Madrid a Alicante, já era superior a 30:000 francos, accrescentava-se que as do Norte e Leste prometiam muito mais, bastando, porém, que fosse de 24:000 francos para um dividendo de 10 % estar certo e seguro.

Da totalidade das acções foram então subscriptas 62:264, e Salamanca ficou com as outras 7:736, sendo por essa occasião cobrada a primeira prestação de cem francos. Usando de um dos seus direitos de fundador, escolheu D. José Salamanca os accionistas que deviam formar o primeiro conselho de administração; e, como a maioria dos que haviam de compôr a assembleia geral eram Franceses, sollicitou do governo portuguez licença para ella reunir pela primeira vez, não em Lisboa, como determinavam os estatutos, mas em Paris.

Satisfeito esse pedido, verificou-se a sessão na capital da França, a 11 de maio de 1860, sob a presidencia do duque de Saldanha, sendo aprovada a escolha feita por Salamanca. Na exposição impressa, distribuida nessa reunião, a receita bruta annual dos dois caminhos de ferro era avaliada em 25:000 a 30:000 francos por kilometro, e assegurava-se que, mesmo que fosse só de 25:000, tirando metade para despesas da exploração, restaria o suficiente para a cada acção caber um dividendo de 12 %.

Ao mesmo tempo que assim tratava de formar definitivamente a Companhia, procurava D. José Salamanca conseguir que o Governo, na proposta, que havia de apresentar às Córtes, para a aprovação do contracto de 14 de setembro, introduzisse algumas modificações nesse convenio, mas o ministerio não aceitou senão duas, relativas a tarifas.

No contracto estipulara-se que os preços em vigor, na secção Lisboa à ponte de Asseca, seriam adoptados, como maximos, até à conclusão da linha de Leste; mas essas tarifas, adequadas ás circunstancias especiaes d'aquelle troço, seriam inconvenientes e insustentáveis nos dois caminhos de ferro; e por isso, assentou-se que podessem ser desde logo modificadas, tomando para base as francesas. Dispunha também o contracto que, se o Governo pretendesse mais tarde reduzir as tarifas e a empresa não concordasse, poderia fazê-lo por lei, garantindo o producuto bruto do ultimo anno e o augmento progressivo do ultimo quinquennio; mas como da diminuição no preço dos transportes resulta accrescimo na quantidade das mercadorias, e, portanto, nas despesas da exploração, a proposta ministerial estabeleceu que, d'aquelle producuto, fossem abatidos os gastos da exploração.

As outras modificações que Salamanca desejava e algumas das quaes, prevendo a sua acceptação, já elle tinha mencionado nos estatutos, vieram a ser adoptadas em parte quando o projecto de lei estava nas commissões de obras publicas e de fazenda na Camara dos deputados, e com annuencia do Governo foi elaborado o projecto que aprovava o contracto, com as alterações que vamos indicar.

As dimensões em perfil transversal nunca seriam inferiores ás das principaes linhas hespanholas; o peso dos carris não seria inferior a 35 kilogrammas por metro corrente, a empresa teria a facultade de adiar a execução dos movimentos de terra para a segunda via na linha de Leste, até que o rendimento bruto annual por kilometro fosse, n'ella, de 4:500\$000 reis e na linha do Norte de 5:400\$000 reis; mas, chegando essa occasião, se a empresa os não effectuasse, poderia o Governo mandá-los executar por conta d'ella; a linha de Leste devia estar pronta dentro de dois annos e meio; a do Norte, até á margem esquerda do Douro, dentro de tres, e completa até á cidade do Porto dentro de quatro, a contar da aprovação

do contracto pelas Córtes; se as obras não estivessem concluidas nos prazos assim marcados, a empresa ficava obrigada a mandar fazer os movimentos de terra para a segunda via, e se os não fizesse poderia o Governo mandá-los executar por conta d'ella com a sancção penal do contracto, quanto aos fracos, e finalmente o Governo teria o direito de fiscalizar as obras para que elles tivessem igual desenvolvimento nas duas linhas, devendo um anno depois da aprovação do contracto estarem completos na linha do Norte um numero de kilometros nunca inferior ao dos construídos na linha de Leste.

Durante a discussão do projecto nas Córtes, foi ainda introduzida a clausula de o caminho de ferro de Leste passar junto de Elvas; e com essas modificações, foi o contracto aprovado pela lei de 5 de maio de 1860, na qual se comprehenderam tambem as disposições precisas, para o Governo poder satisfazer os encargos d'ella resultantes.

Pouco depois da publicação d'essa lei, verificou-se em Paris a reunião a que anteriormente alludimos, e na qual foram aprovados os 17 administradores propostos por Salamanca e que eram: 7 hespanhóes, 5 franceses, 2 ingleses e 3 portuguezes, sendo estes ultimos: duque de Saldanha, visconde de Paiva, Fortunato Chamiço.

Por decreto de 22 de maio, foi nomeado Mello Archer, commissario regio junto da Companhia, e por outro decreto de 20 do mez seguinte, foi confirmada a nomeação dos administradores e declarada legalmente constituída a Companhia.

A 5 de setembro reuniu em Lisboa a assembleia geral, que concordou na escolha dos 17 administradores, accrescentando-lhe mais um de nacionalidade hespanhola; fixou a retribuição do conselho em 200:000 francos annuaes, e autorizou o conselho a modificar, d'accordo com o Governo, os estatutos, principalmente no que dizia respeito ao capital social e á proporção das acções e obrigações.

A 13 do mez seguinte, Salamanca ratificou por escritura a cessão e trespassse á Companhia Real, o que foi aprovado por decreto de 10 de novembro; é n'este mesmo dia, por outro diploma de igual natureza, foram aprovadas novas tarifas, de acordo com a lei de 5 de maio e nas quaes era tomado para base do preço de bilhetes de passageiros, o de 18 reis para a 1.^a classe, 14 reis para a 2.^a e o de 10 reis para a 3.^a, por cada kilometro.

Ainda n'esse anno de 1860, foi, no dia 20 de dezembro, assignado, de uma parte pelo ministro das obras publicas e da outra por D. José Salamanca, como representante da Companhia e seu mandatario especial quanto aos trabalhos, nos termos dos estatutos, o contracto addicional ao de 1859, no qual foram incluidas as modificações votadas pelas Córtes:

A. O.



MINISTÉRIO DO FOMENTO Secretaria Geral

Termo de contrato de concessão de assentamento e exploração da linha férrea sobre a estrada nacional n.º 7, entre Lamego e a margem esquerda do rio Douro.

Aos 28 dias do mês de Outubro de 1914, no Ministério do Fomento, onde vim eu, Manuel Correia de Melo, Secretário Geral do mesmo Ministério, estando presentes dum parte o Ex.^{mo} Sr. Dr. João Maria de Almeida Lima, Ministro do Fomento, primeiro ou-

torgante, em nome do Governo, e da outra parte, como segundo outorgante, o Sr. Bernardo Joaquim Moreira de Sá, casado, engenheiro, residente no Pôrto, e administrador-gerente da Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa, com sede no Pôrto, e com procuração bastante representando o outro administrador, Sr. Albino Fernandes, casado, negociante, morador em Vila Nova de Gaia, que por documento que apresentou e fica arquivado na Repartição de Obras Públicas, provou ser representante da mesma Companhia, assistindo também a este acto o Ex.^{mo} Sr. Dr. José Francisco de Azevedo e Silva, Procurador Geral da República, e por ele, Ex.^{mo} Ministro, foi dito na minha presença e na das testemunhas ao díante declaradas que: — tendo sido aberto concurso em hasta pública, a que se procedeu em 16 de Maio de 1914, perante a comissão para tal fim nomeada por despacho de 11 do mesmo mês, em vista do anúncio e programa publicados no *Diário do Governo* n.º 60, 2.ª série, de 14 de Março do ano corrente, para arrematação do assentamento, no leito da estrada nacional n.º 7, e exploração por prazo de setenta e cinco anos, dumha linha férrea para transporte de passageiros e mercadorias entre Lamego e a margem esquerda do rio Douro, na extensão total de 12.000 metros, tendo sido o único concorrente a Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa, que ofereceu construir e explorar a linha férrea de que se trata, pagando anualmente ao Estado 50\$ por cada quilómetro de estrada ocupada, em conformidade das condições do programa acima indicado; tendo sido, em vista do resultado desse concurso e de acordo com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, mandadas adjudicar por portaria de 15 de Junho ultimo, a construção e a exploração da citada linha à referida Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa; tendo a Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa provado, por documento autêntico, que fica arquivado na referida Repartição de Obras Públicas deste Ministério, ter feito na Delegação da Caixa Geral dos Depósitos, no Pôrto, à ordem do Ministério do Fomento, o depósito definitivo de 2.369\$, em títulos do Estado, para garantia desse contrato, em harmonia com a condição 10.ª do programa do concurso; vem ele, Ex.^{mo} Ministro, em nome do Governo, contratar com a Companhia Hidro-Eléctrica do Varosa o assentamento e a exploração da linha férrea de Lamego à margem esquerda do rio Douro, com as seguintes condições:

1.º — O concessionário efectuará à sua custa e por sua conta e risco:

1.º A construção da linha férrea e suas dependências segundo o projecto aprovado;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a perfeita exploração da linha, compreendendo a linha telegráfica ou telefónica;

3.º A conservação e reparação da linha e suas dependências, e de todo o material fixo e circulante;

§ 1.º. A palavra «concessionário», sempre que for empregada nestas condições, significa a companhia adjudicatária, ou qualqu^{er} particular, sociedade, empréssia ou companhia para quem ela traz a si, na conformidade das leis e com autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

2.º — O concessionário deverá apresentar no prazo dum mês, a contar da data do presente contrato de concessão, duas cópias do projecto definitivamente aprovado, uma das quais lhe será devolvida depois de autenticada pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas.

3.º — Qualquer modificação que durante a construção se julgar necessário ou conveniente introduzir nos projectos aprovados, não pode ser executada sem prévia aprovação do Governo.

Os materiais de construção da linha serão de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ela ofereça toda a garantia de segurança.

O material circulante, tanto para passageiros como para mercadorias, será suspenso sobre molas, e da melhor qualidade e sólidamente construído. As carruagens para passageiros serão dos melhores modelos adoptados em caminhos de ferro desta natureza e oferecerão as necessárias garantias de conforto e segurança, sem portas que abram para fora.

4.º — Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada ocupada pela linha férrea.

Qualquer dano que for causado à estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, quando pela sua importância não possa ser reparado pela conservação ordinária, será reparado pela administração do Estado, e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada como caução, em virtude da condição 23.º.

5.º — O concessionário não poderá restringir o uso público da estrada e das serventias públicas e particulares qua nela existam, devendo mantê-las. No caso, porém, de que não possam ser conservadas, ou seja preciso modificá-las, indemnizará devidamente os interessados pelos prejuizos que por esse facto causarem.

Durante a execução dos trabalhos, o concessionário adoptará as providências que lhe forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do trânsito ordinário pela estrada, nem pelas serventias públicas ou particulares existentes.

6.º — Fica a cargo do concessionário todas e quaisquer indemnizações que forem devidas por ocupação provisória de terrenos e

extração de materiais, ou por prejuizos resultantes dos trabalhos de construção ou de exploração da linha, ou por qualquer outra causa proveniente do uso que o mesmo concessionário fizer da licença que lhe tiver sido dada para o estabelecimento da via férrea.

8.º — As aquisições de terrenos necessários para as obras e dependências da linha férrea, na conformidade do projecto aprovado, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade pública.

9.º — Os trabalhos de construção devem concluir no prazo de trinta dias, a contar da data do presente contrato de concessão, e estarão concluidos no prazo máximo de dois anos, a contar da mesma data. O Governo terá o direito de fiscalizar pela forma que julgar mais conveniente, por agentes seus, a construção da linha férrea, a qual só poderá ser aberta ao trânsito público com autorização competente, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

10.º — O concessionário sujeitará à aprovação superior as tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias, e os horários dos comboios, assim como o regulamento do serviço de exploração, não podendo introduzir-lhes quaisquer modificações sem prévia aprovação.

A linha férrea poderá ser destinada únicamente para passageiros dumha ou mais classes.

Compreender-se há nos preços de transportes, fixados nas tarifas, o imposto de trânsito de 5 por cento que pertence ao Estado.

11.º — Os horários, tarifas ou quaisquer modificações ou novas condições de serviço da exploração não poderão ser anunciadas ao público antes de serem superiormente aprovadas pelo Governo.

Se passados trinta dias, depois da apresentação das propostas, o Governo não tiver resolvido sobre elas, considerar-seão provisoriamente, aprovadas.

12.º — Toda e qualquer modificação de horários, tarifas ou condições de serviço, será anunciada nas estações da linha férrea com a antecedência, pelo menos, de oito dias, em relação à data em que deva entrar em vigor.

Exceptuam-se os comboios extraordinários ou especiais, que por qualquer motivo convenha efectuar, quando não haja alteração no serviço regular estabelecido.

13.º — O concessionário prestará, gratuitamente, os seguintes serviços:

1.º Transporte das malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem designados pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em locais bem acondicionados, e dos respectivos conductores, todas as vezes que a mesma Administração Geral entender fazer acompanhar a expedição das malas por pessoal competente;

2.º Transporte dos empregados incumbidos do serviço da fiscalização da construção, exploração e inspecção da linha e dos funcionários do Ministério do Fomento que o respectivo Ministro designar.

14.º — Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, e os empregados dependentes da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas pagarão, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

15.º — O concessionário ficará sujeito às leis e regulamentos vigentes e que de futuro se promulgarem sobre:

1.º Salubridade pública e especialmente na parte que respeitar à execução e conservação das obras, estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea, material de transporte e serviço do pessoal empregado na exploração;

2.º Acidentes de trabalho, lei n.º 83 de 24 de Julho de 1913 e decretos n.ºs 182, 183 e 204 que a regulamentam;

3.º Viação pública e especial de caminhos de ferro;

4.º Decretos de 24 de Maio de 1911 sobre fiscalização das indústrias eléctricas e regulamento para concessão de licenças para o respectivo estabelecimento e exploração aprovado por decreto de 30 de Novembro de 1912;

5.º Cobrança dos impostos que recaiem sobre o transporte de passageiros e mercadorias, ou quaisquer outros rendimentos de exploração e serviço, dependente da concessão;

6.º Em geral todos os regulamentos vigentes ou que de futuro possam ser aplicáveis ao objecto da concessão.

16.º — Os serviços da exploração serão fiscalizados pelos agentes que o Governo nomear para esse fim, devendo o concessionário prestar-lhes todos os esclarecimentos que forem exigidos e patentear-lhes a escrituração e mais documentos que digam respeito ao cumprimento das condições a que lhe obriga.

Ficará igualmente sujeito à inspecção e fiscalização do Governo o trabalho dos empregados e operários da via férrea, comboios, oficinas e dependências, em conformidade dos regulamentos existentes ou que de futuro se promulgarem sobre este assunto.

17.º — O concessionário apresentará ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mapas estatísticos do movimento e produto da linha férrea assim como das despesas da exploração e dará aos agentes fiscais do Governo todos os esclarecimentos que eles requisitarem para se verificar a exactidão desses mapas.

18.º — O concessionário não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que à linha férrea provierem do trânsito ordinário

pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção do serviço, motivados por medidas de ordem e de polícia, de livre uso da estrada e de trabalhos que nela forem executados com autorização do Governo.

19.^a—O concessionário, seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção, conservação e exploração da linha férrea e à polícia e conservação da faixa da estrada, às leis e regulamentos vigentes.

20.^a—O caminho de ferro com todos os seus edifícios e acessórios necessários para o serviço, incluindo oficinas, o material fixo e máquinas fixas de qualquer natureza ficam desde a sua construção ou colocação pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial de caminhos de ferro.

O material circulante de transporte e de tracção ficará pertencendo ao concessionário para os mesmos efeitos, não podendo ser alienado para ser substituído com vantagem de serviço.

21.^a—A concessão será feita pelo prazo de setenta e cinco anos e o concessionário pagará ao Estado a renda anual de 50\$ por quilômetro de estrada ocupada pela linha férrea.

22.^a—O concessionário deverá conservar a linha férrea e suas dependências e bem assim o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, durante todo o prazo da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado, findo aquele prazo.

Os trabalhos de reparação ou outros que para esse fim forem necessários serão executados à custa do concessionário, tendo em vista o disposto na condição 5.^a.

23.^a—Finda a construção e autorizada a abertura da linha à exploração, poderá o concessionário levantar a parte do depósito de garantia do presente contrato que exceder a 75\$ por quilômetro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 5.^a e devendo o concessionário completar essa caução no prazo dum mês, depois de devidamente intimado para esse fim, logo que para os efeitos da referida condição 5.^a, se tenha recorrido ao depósito de garantia.

24.^a—O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante e suas dependências servirão, com o depósito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado, da execução das condições da concessão.

25.^a—A concessão caducará:

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 2.^a e 9.^a.

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês depois de autorizada pelo Governo, nos termos da condição 9.^a;

3.^a Se, iniciada a exploração, o concessionário a interromper por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpolados, durante doze meses;

4.^a Se não completar o depósito de garantia a que se refere a condição 23.^a;

5.^a Se deixar de cumprir qualquer das demais condições consignadas no presente contrato de concessão.

26.^a—Finda a concessão o Governo tomará posse do caminho de ferro com todo o seu material fixo e dependências indicadas na primeira parte da condição 20.^a, sem obrigação de indemnizar o concessionário, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegados para justificar o pedido de indemnização e entregar-lhe há o depósito de garantia que existir.

§ único. Poderá o Governo por essa ocasião, adquirir o material circulante e quaisquer outros provimentos existentes, os quais serão pagos ao concessionário segundo a avaliação dos louvados.

27.^a—Cadicando a concessão, por qualquer dos motivos indicados na condição 25.^a reverterá a favor do Estado o depósito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados, sem obrigação de indemnizar o concessionário, qualquer que seja o pretexto ou motivo que se alega.

Os alargamentos da estrada e das obras de arte e todos os demais trabalhos efectuados com desvios e variantes ou quaisquer outros, ficarão pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos.

28.^a—Se o Governo resolver manter o serviço de exploração do caminho de ferro, no caso previsto no n.^o 3.^a da condição 25.^a, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade, deverá o caminho ser posto em praça logo que aquela for decretada com todo o seu material fixo e circulante e mais dependências, por espaço não inferior a dois meses, nem excedente a seis meses, por todo o resto de tempo que durar a concessão, com as mesmas cláusulas, condições, direitos e encargos.

Do prego da adjudicação deduzir-se há a despesa que o Estado tiver feito com a conservação e exploração da linha, e o remanescente, se o houver, será depositado na Caixa Geral dos Depósitos à ordem de quem pertencer.

§ 1.^a Se não houver licitante ou o preço oferecido em praça for inferior às despesas acima referidas, ou o Governo resolver repor a estrada no seu antigo estado, suprimindo a exploração da linha férrea, proceder-se há à venda em hasta pública do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes ao concessionário, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e restabelecimento da estrada, será depositado na Caixa Geral dos Depósitos à ordem de quem pertencer.

De igual forma se procederá quando a caducidade se der durante a construção da linha férrea, antes de aberta à exploração.

§ 2.^a Em todos os casos, reverterá sempre a favor do Estado a importância do depósito de garantia.

29.^a—Os direitos conferidos e as obrigações impostas ao concessionário pelo presente contrato de concessão não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia aprovação do Governo.

30.^a—Na construção e exploração da linha férrea serão, em regra, admitidos empregados e operários portugueses e atendidas as disposições do artigo 3.^a do decreto de 26 de Maio de 1911, fixando-se em um terço o número dos empregados dos respectivos quadros.

31.^a—As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação destas condições, ou sobre os fundamentos e motivos que determinarem o Governo a decretar a rescisão ou caducidade da concessão, ficarão sujeitos à deliberação dum tribunal arbitral, sendo um dos membros nomeado pelo Governo, um outro pelo concessionário e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

32.^a—No caso de força maior devidamente comprovada, e aceite pelo Governo, poderão ser prorrogados os prazos constantes destas condições, por meio de diploma publicado no *Diário do Governo*.

Pelo segundo outorgante foi dito que aceita o presente contrato com todas as condições acima indicadas, de que tem inteiro conhecimento às quais se submete para todos os efeitos legais e a cujo cumprimento se obriga em nome da Companhia que representa, declarando mais que renuncia a qualquer fôro especial.

E com as condições acima exaradas deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contrato, a que assistiram como testemunhas os funcionários deste Ministério, primeiro oficial, D. Henrique Miguel de Meneses Alarcão, e segundo oficial, Luís António Zácarias Cândido de Carvalho. Para cumprimento do disposto na carta de lei de 20 de Março de 1907, e tendo sido ouvido o Conselho de Ministros, foi este termo precedido de minuta enviada ao Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, por intermédio da 8.^a Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, onde ficou registada sob o n.^o 75, em 11 de Agosto último.

Abaixo vai colada e devidamente inutilizada uma estampilha do imposto do selo, na importância de 2\$, devido por este termo, que vai escrito em dez folhas deste livro de contratos, devidamente rubricadas pelas partes, com exceção da última por conter as assinaturas.

E eu, Manuel Correia de Melo, secretário geral deste Ministério, em firmeza de tudo e para constar onde convier, rubriqui e vou assinar o presente termo com todas as pessoas nele mencionadas, depois de a todos ser lido em voz alta.—(Lugar duma estampilha fiscal no valor de 2\$, devidamente inutilizada). = João Maria de Almeida Lima = Bernardo Joaquim Moreira de Sá = D. Henrique Miguel de Meneses Alarcão = Luis António Zácarias Cândido de Carvalho = Manuel Correia de Melo = José Francisco de Azevedo e Silva.

Comboio hospitalar de luxo, na frente de batalha

Um médico, correspondente do *Times*, escrevendo, a 10 de novembro, do Norte da França, conta que no dia anterior, graças à amabilidade do capitão Darlymple, que tinha a seu cargo «o comboio hospitalar mais perfeito do mundo», teve ocasião de visitar este último. E acrescenta:

«Este comboio foi construído expressamente para o fim de transporte de feridos, e as companhias Great Eastern e London & North-Western Railway tinham tido o encargo da sua construção.

Compõe-se de 11 vagões, com vinte leitos cada um. Os leitos estão alinhados aos lados do vagão, e podem dobrar-se por forma a dar livre passagem para as portas. Cada leito tem o seu colchão de arame, um outro colchão de crina e um oleado.

Os vagões são aquecidos pelo vapor, e ligados entre si por corredores. Possuem também abundância de água quente e fria. Conteem uma instalação eléctrica completa, que pode dar luz e serve também para a cozinha; n'esta são cozinhadas as dietas dos doentes, os caldos e as tizanas.

Ha também um compartimento para operações cirúrgicas, onde se acode aos casos urgentes, e uma farmácia completa. Comparando este hospital circulante aos carros usados ainda não ha muitas semanas, observa-se quanto se tem progredido n'este gênero».

VIAGENS E TRANSPORTES

Serviço Internacional

Segundo aviso das companhias, o *Sud-Express* é suspenso a partir de 16 do corrente; isto devido à falta do movimento Madrid-Paris, que obrigou o Norte de Hespanha a suspender o seu comboio.

Também é facto que a redução do serviço marítimo rápido da Argentina por Lisboa, que tanto nos custou a conquistar, diminuiu o movimento n'estes comboios.

As companhias francesas ampliaram já o seu serviço Hendaya-Paris, que tinha sido muito reduzido no princípio da guerra europeia, mas nem assim se justifica certamente a continuação de um comboio de luxo como o *Sud-Express*, pois os passageiros de recreio, que constituam o maior numero da clientela d'este trem, não viajam agora, limitando-se por isso o tráfego a viagens obrigatorias ou de commercio.

Com a suspensão do *Sud-Express* ficam esses poucos passageiros mal servidos, quando se dirijam a Paris ou aos Pyrenéos.

Os actuaes rápidos, cuja ligação é feita com os rápidos 9 e 10 do Norte de Hespanha, ofereciam a melhor comodidade antes da guerra, a quem se dirigisse a Paris, porém agora, com as grandes demoras na fronteira francesa, onde é necessário pernoitar, só servem em boas condições os passageiros para o Norte da Hespanha e Meio-dia da França.

São estes ainda os melhores comboios de Lisboa, que tem magníficas carruagens de 1.^a e 2.^a classe, directas de Lisboa a Medina, podendo no trajecto Pampilhosa-Medina, oferecer lugares de *couchettes* (camas) pela sobretaxa de 1\$00, ou havendo pedidos em Pampilhosa de dois lugares no salão-camas, será ali atrellado ao comboio, um salão, pagando-se por cada lugar 2\$00.

O comboio, chamado correio, que tem ligação imediata em Hendaya para além de Bordeus até Paris, ofereceria grande comodidade aos passageiros, se lhes poupasssem a noitada no trajecto portuguez.

E era agora occasião de o fazer, com um bocadinho de boa vontade.

Actualmente parte-se de Lisboa às 21,35, chegando-se à Pampilhosa às 4,18, para só se partir d'ali às 10,50, ou seja 1 hora e 26 minutos antes da chegada do rápido que de Lisboa parte às 8,30.

Já nos n.^{os} 437 e 438, respectivamente de 1 e 16 de julho ultimo, aqui tratámos d'este assunto, e não nos cansaremos de o repetir, muito mais agora que o *Sud-Express* foi suspenso.

E' um tanto difícil, é certo, retardar o comboio n.^o 3 da B. A. 1 hora e 35 minutos, mas não impossível. Não seria difícil ganhar no trajecto da Beira uns 20 minutos, dos quais se dariam mais 10 em Villar Formoso, para os passageiros terem tempo para jantar ali, onde, podemos afirmá-lo, ha um dos melhores restaurantes de caminho de ferro do paiz; com mais 1 hora ganha no trajecto Fuentes de Oñoro-Medina, para o que se poderiam reduzir as paragens em Fuentes de S. Esteban e Salamanca, chegar-se-hia 22 minutos mais tarde a Medina, muito a tempo de se alcançar a ligação para Hendaya e também para Madrid.

Com esta ligação todas as companhias lucrariam.

A Companhia Portugueza teria uma optima ligação para a Beira Alta, para onde não ha forma de fazer uma viagem sem perder a noite, quando em sentido inverso ha dois comboios, que permitem fazer a viagem com grande comodidade.

Os povos da Beira Alta teriam o seu sonho realizado,

pela forma acima apontada, e poderiam receber no mesmo dia os jornaes e correio de Lisboa.

As linhas de S. F. P. e M. S. teriam uma melhoria de tráfego que não é para desprezar, e finalmente os passageiros para além dos Pyrenéos teriam um comboio bastante commodo, permittindo fazer-se a viagem de Lisboa a Paris em 46 horas e 15 minutos, enquanto que hoje se gastam 57 horas e 10 minutos indo n'este comboio e 50 horas no que de Lisboa parte às 19,55, chegando-se a Paris à noite.

Para mais clareza da nossa ideia, expô-la-hemos por numeros.

Sem nada alterar no rápido n.^o 51, teríamos:

Lisboa, partida.....	8,30 h.
Pampilhosa, chegada.....	12,16 "
" partida.....	12,25 "

Pampilhosa-Villar Formoso

Marcha actual do <i>Sud-Express</i>	4 ^h ,55
" " " comboio n. ^o 5.....	6 ^h , 9
" " " " " 3.....	5 ^h ,59
" proposta.....	5 ^h ,50

Villar Formoso, chegada.....	18,15 b.
" " " partida	18,35 "
Fuentes, chegada.....	18,37 "
" partida.....	18,57 "

Fuentes-Medina

Marcha actual do <i>Sud-Express</i>	4 ^h ,42
" " " comboio 6/4.....	6 ^h ,44
" " " correio	7 ^h ,43
" proposta.....	6 ^h ,33

Medina, chegada.....	1,30 h.
" " " partida, para Madrid.....	1,59 "
" " " " " Medina	2,39 "
Paris, chegada	6,45 do 3. ^o dia

O serviço de correio, que até aqui era feito só quasi pelo *Sud-Express*, passaria a sê-lo por este comboio, o que, na actual conjunctura, seria de grande vantagem.

O retardamento do comboio n.^o 3 da Beira Alta, implicaria é certo com a ligação na Guarda para a Beira Baixa, porém essa dificuldade poderia ser removida, attendendo a que os passageiros da Beira Alta seguiam pelo comboio n.^o 1 passando na Guarda ao 144, e os do Porto, podiam seguir da mesma forma no 3, para o que teria que deslocar o n.^o 142 da Companhia Portugueza para partir da Guarda às 17,30, tendo terminus na Covilhã, e o actual 142 ter inicio n'esta cidade. Isto porque os passageiros do Porto, para além da Covilhã, seguem geralmente pela via Entroncamento.

Para terminar, diremos que apesar dos comboios n.^{os} 3 e 4 da Beira terem optimas carruagens de 1.^a e 2.^a classe, seria de toda a conveniencia, se se podesse atrellar ao rápido 51 da C. P. uma carruagem de luxo que seguisse até Hendaya, para assim os passageiros que desejam comodidades, terem o seu comboio de luxo.

E' de crer que as companhias não ponham de parte este assunto, attendendo, d'uma tal forma, que se nos affigura facil, a dar tão grandes comodidades aos passageiros internacionaes.

G. M.

Uma nova tarifa

Pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes foi ultimamente submetido á sancção governamental o projecto de uma nova tarifa destinada expressamente a

incitar o desenvolvimento da industria da fabricação de azeites.

Essa nova tarifa, que attende aos destinos e procedencias de Abrantes e Alferrarede, estações que servem grandes centros productores d'azeite, estabelece bonificações variadas sobre os preços do transporte do azeite e de outras mercadorias concernentes á respectiva industria, conforme uma classificação constante da mesma tarifa.

Dado o alcance da criação d'esta tarifa, é de crer que a sua approvação não se fará esperar muito.

Encerramento do Despacho Central Lisboa-Intendente

A partir do dia 1 do proximo mez de janeiro é encerrado ao serviço publico o Despacho Central de Lisboa-Intendente, que se acha installado na rua dos Anjos, para serviço de recovagens e mercadorias em combinação com a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes.

A pouca utilização do referido Despacho por parte do publico, levou a Empresa Geral de Transportes Limitada, sua proprietaria, a tomar essa medida.

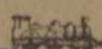
Trafego de passageiros e mercadorias entre Portugal e França

Vae-se pouco a pouco restabelecendo a normalidade do serviço de passageiros e mercadorias nas linhas francesas, que por motivo da guerra se está fazendo com certas restrições. Nas relações, porém, com as linhas ferreas portuguezas, não houve ultimamente qualquer alteração, mantendo-se o serviço ultimamente anunciado e que consiste, como já tivemos occasião de referir, na venda de bilhetes simples e de ida e volta para as estações das linhas do Midi e de Orleans, segundo as tarifas combinadas com aquellas companhias, excepto as de bilhetes collectivos; aceitação de bagagens de que os passageiros se façam acompanhar, e de mercadorias em grande e em pequena velocidade, não podendo porém cada remessa ser constituída por mais de 10 vagões.

Todos os trasportes continuam porém, a fazer-se com reservas pelos prazos respectivos e sem garantia nem responsabilidade de especie alguma por parte dos caminhos de ferro.

As remessas expedidas das estações portuguezas não serão aceitas senão em portes pagos, pelo menos até Hendaya.

Claro que as estações continuam a não aceitar a despacho mercadorias cuja exportação está prohibida, como são os comestiveis, combustiveis, gado, pneumaticos e outros accessórios de automoveis.



Companhia Carris

Mais um novo expediente foi posto em prática pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, para prejudicar o publico em favor das receitas do seu cofre, abarrotado já de fabulosos lucros.

E' mais um argumento para nos revoltarmos contra o monopólio e as extraordinarias concessões que esta Companhia disfruta, na exploração das suas linhas e hoje das da antiga concessão dos ascensores.

Vão-se vendo os resultados da complacencia da Camara, consentindo que as linhas d'esta Companhia passassem a ser exploradas pela Carris, embora, figuradamente, em nome d'aquella e como se fossem duas entidades diferentes.

Em quanto a Ascensores existiu, a Carris com as suas ambições de tudo dominar, fazendo-lhe guerra de morte, construiu a linha da Graça e estabeleceu a tarifa de forma que da rua da Palma à Graça, ou vice-versa, o preço pelo ascensor ou pelo carro electrico era o mesmo.

Mas consoreiadas as duas Companhias, já não ha competencia; a Carris, sem dar satisfação ao publico, sem auctorização da Camara, com o maior desprezo por tudo que possa entorpecer a sua ânsia de aumentar receitas, corta em duas a carreira Gomes Freire-Graça, e assim obriga a pagar o duplo pela carreira entre estes dois pontos.

Nas ultimas sessões da Camara Municipal, tanto na de 10, da Comissão Executiva, como na sessão plenária do Senado Municipal em 11, tratou-se d'isto, notando-se mais uma vez que a Companhia abusa da interpretação que dá, a seu bel-prazer, aos contractos, burlando-se da Camara e dos interesses do publico.

Um vereador levantou a questão protestando energicamente contra o facto da Companhia ter suprimido a carreira da rua Gomes Freire ao largo da Graça e vice-versa, estabelecendo carreiras da praça do Commercio à rua Gomes Freire e do Rocio à Graça, o que dá em resultado que pessoas que dos sitios da Graça se dirigiam ao Socorro, pagando apenas 3 centavos, passam, para se dirigirem ao mesmo ponto, a pagar o dobro.

Outro protestou contra o facto de não se cumprir o horario das carreiras. A do Arco do Cego a Santo Amaro constitue um martyrio para quem espera meia hora por que appareça um carro.

Se a Camara, disse, tem a faculdade de lançar multas, que as lance, pois a Companhia pôde pagá-las, e perguntou se não ha um delegado da Camara e fiscaes que olhem pelo cumprimento dos contractos existentes entre a Camara e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

O Sr. Presidente respondeu que lamenta que a Companhia Carris, n'uma occasião de sacrificios para todos, se lembre de aumentar os preços, que outra coisa não é a suppressão ou a divisão de algumas carreiras.

A Companhia não deve admirar-se da attitudine da Camara perante tão censurável procedimento.

Referindo-se á acção pendente no respectivo tribunal, diz que se a Companhia estivesse convicta de que a razão estava de seu lado e de que a decisão lhe seria favoravel, não empregaria todos os meios para evitar o andamento rapido do processo.

Foi muito restricto o Sr. Vereador que se referiu á carreira do Arco do Cego. Não é só esta em que os carros se espaciejam muitas vezes mais de vinte minutos.

Na da praça do Rio de Janeiro, que diariamente utilizamos, succede o mesmo.

A certas horas espera-se na Avenida, dez, quinze, vinte minutos por um carro, e como o publico se vae juntando em varios pontos, é vulgar elles passarem cheios, porque são poucos em serviço.

A Companhia nada se preocupa com as commodidades do publico.

Um ponto de espera importante por ser principio de zona, é o extremo da rua Alexandre Herculano, na Avenida da Liberdade.

O espaço não falta alli para a Companhia installar um pequeno abrigo que conservasse os passageiros isentos das intempéries n'um ponto de cruzamento de correntes d'ar. A Camara não lhe recusaria a licença, visto que alli não estorvava o transito, contanto, apenas, que se tratasse d'uma construcção ligeira e elegante.

Mas a Companhia não trata d'isso.

Outra commodidade para o publico, facilitando o transito, seria mudar a paragem dos carros que vão para a direcção Intendente, da esquina da rua da Betesga para o angulo do passeio central do Rocio em frente da rua Augusta, construindo ahí tambem um pequeno abrigo, elegante.

N'aquelle ponto agglomeram-se duzias de pessoas, embaraçando o transito, n'um passeio tão estreito como aquelle é, o que não succederia no ponto que deixamos indicado.



E tanto mais que n'este, quasi todos os carros são obrigados a parar, para darem passagem aos que, pela rua oriental do Rocio, se dirigem á rua Augusta.

Era até uma commodidade para a Companhia.

Colchão para aumentar a resistencia á penetração

Para angmentar a resistencia de uma couraça ou de um revestimento á penetração dos projectéis de toda a especie, tem-se usado até hoje dos processos ordinarios da cimentação, mas não em condições taes que se possa collocar uma couraça, por exemplo, em estado de perfeita imperfarrabilidade, qualquer que seja a natureza dos projectéis que contra ella sejam lançados (projectéis ríjos ou macios, ou meio ríjos, ou munidos de ponteira d'aco).

Um meio indirecto, ideado pelo Barão de Caters, de Berchan-les-Auvers (Belgica), consiste na applicação de um colchão amortecedor posto entre o projectil e a couraça ou o revestimento, e que resiste perfeitamente á acção da agua ou aos efeitos de temperaturas muito altas; de forma que todo e qualquer projectil que chegue a tocar na couraça, perde tanto a sua força que não dá ricochete, seja qual for o angulo da incidencia, e não projecta estilhas em redor.

Eis em que consistem os meios e processos que permitem obter os resultados expostos anteriormente:

1.º A couraça, se de couraça se trata, possue uma certa espessura de aço, sobre a qual adhère, de qualquer forma que seja, uma outra camada de algodão ou tela; esta camada de algodão ou de outro tecido pôde dispôr-se de uma das maneiras seguintes: coloca-se uma primeira serie de tiras de tecido unidas, dispostas parallelamente; sobre estas tiras dispõe-se uma camada de um banho cujo preparo se indicará ulteriormente; em seguida, coloca-se sobre este conjunto uma segunda dose de tiras de tecido, dispostas parallelamente, mas perpendicularmente á direcção das primeiras; extende-se sobre esta segunda serie de tiras, nova camada do indicado banho, e assim successivamente. A seguir cose-se este conjunto, mas antes que seque o banho, pois este, uma vez seccó, endurece por tal forma que não deixaria penetrar a agulha.

A composição do banho, e o seu emprego, n'esta primeira applicação, é como segue: pinta-se cada camada de algodão ou de tiras de tecido, com colla-forte, em partes pouco mais ou menos eguaes de colofonia, ou outra analoga resina, e de alcatrâo; sobre esta primeira capa de pintura, applica-se outra capa formada de um mixto de uma parte de borax com tres partes de colofonia. D'este modo se constituem as camadas de pintura que se intercalam com as camadas de algodão ou de outro tecido analogo.

2.º Applica-se sobre a parte metallica da couraça uma espessura adequada de tecido previamente impregnada com as substancias anteriormente indicadas; para este efeito, o tecido submerge-se no banho, e submette-se a uma ebullição prolongada; tira-se em seguida, deixa-se escorrer, comprime-se e põe-se a seccar. Antes que seque de todo, applica-se á couraça, por exemplo, envolto e cosido n'un sacco que tenha exactamente a mesma forma da couraça e que o envolve por todos os lados.

Pelo que respeita á placa de aço a que se applica o revestimento do tecido, convem que seja formada de aço bastante rijo e de uma tempéra adequada.

D'este modo se obtém una resistencia de caracter especial, para os efeitos de um projectil, no sentido de obter-se que este fique, por assim dizer, absorvido pelo colchão de tecido impregnado e se anniquile completamente.

Horacio Jauncey

Mais outro auxiliar, amigo do nosso jornal, temos que lamentar hoje.

Na edade de 72 annos, falleceu o Sr. Horacio Jauncey, subdito inglez, antigo commerçante da nossa praça e um dos fundadores da associação dos bombeiros voluntarios de Lisboa.

Jauncey tinha tão intima sympathia pela nossa revista, que, sempre que lia nos jornaes ingleses alguma noticia que se lhe assfigurava poder interessar ao nossos leitores, tinha o cuidado de a traduzir e vinha pessoalmente aqui trazer-no-la.

A essa dedicação devemos muitas curiosas informações sobre caminhos de ferro ingleses, que temos publicado aqui.

Pobre amigo! paz à sua boa alma.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 6 de Junho de 1914.

(Conclusão)

PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES ACCIONISTAS

De conformidade com os estatutos, vimos apresentar-vos o nosso parecer, acerca do relatorio e contas do Conselho de Administração, relativos ao exercicio de 1913.

O resultado geral da exploração foi deveras animador: Esc. 3:600.935\$50,2 accentuando-se uma diferença a favor do anno de 1913 de: Esc. 169.490\$78,5, comparada com o anno anterior.

As despesas da exploração foram relativamente menores, constatando-se uma diminuição no coefficiente medio, mercê de cuidadosas medidas adoptadas na exploração geral, reduzindo o preço do kilometro-trem a \$55,1 contra \$55,3 no anno de 1912.

Dois factores inutilizaram porém, grande parte dos esforços empregados: 1.º a alta do agio. 2.º o aumento do preço do carvão. São, como apreciareis, contingencias absolutamente estranhas á vontade da Administração, das quaes impossivel se torna fugir ás consequências.

Podemos porém afirmar que, com respeito ao cambio, as medidas criteriosamente adoptadas pelo Conselho de Administração, estabelecendo a compra de cambias, pelo sistema de concursos limitados, deu em resultado, em virtude da concorrencia bancaria exercida, um beneficio de melhoria nas cotações de compra, que por vezes attingiu entre os principaes estabelecimentos de crédito, $\frac{1}{8}$ de diferença na divisa Londres e o equivalente nas outrs paridades, deixando-se de pagar corretagem.

Tambem a colocação das disponibilidades da Caixa, em reportes no estrangeiro, deu os mais beneficos resultados, havendo occasões em que se auferiu $5\frac{1}{4}$ de juro, a curto prazo.

Pelo que respeita ás receitas da exploração, enquanto a progressão de augmento tivesse sido menor do que a havida no anno anterior, todas as rubricas deram melhoria, que se elevou na totalidade a Esc. 234.931\$24,5, para a qual concorreu em grande parte a receita de pequena velocidade.

A exploração das linhas garantidas, continua a pesar com um encargo avultado, por insuficiencia de rendimento, á garantia theorica dos contractos, tendo-se elevado a perda total no anno de 1913 a Esc. 158.548\$68,1, o que sufficientemente explica o retrahimento de quaequer despesas para melhoramentos de installações ou criação de comboios.

O encargo por insuficiencia na exploração das linhas contrac-tadas (Setil-Vendas Novas e Coimbra-Louzã) foi inferior em Esc. 33.362\$10,7 ao do anno anterior.

A subvenção á Caixa de Reformas e Pensões, que se elevou a Esc. 43.961\$65,2 foi superior na quantia de Esc. 18.961\$65,2 á quantia consignada no anno anterior.

Não é porém de admirar que esta verba se vá aggravando annualmente, pelos encargos que á Companhia occasiona a importante melhoria de pensões, concedida ao pessoal inscripto na Caixa.

São encargos que, juntamente com os de augmento de salarios do pessoal inferior, e regulamentação das horas de trabalho, estes orçados em noventa contos, hão-de pesar nas despesas futuras da exploração, não se podendo portanto prever melhoria.

Pelo que respeita ás despesas extraordinarias, encontra-se no presente exercicio uma verba de Esc. 255.424\$11,1 por novas construções e trabalhos complementares, dando um aumento de Esc. 132.108\$88,5 sobre o exercicio transacto.

Aquella importancia, discriminada em 130 verbas, no mappa n.º 23-C (fl. 136 do relatorio) claramente evidencia a imprescindivel necessidade da sua effectivação.

Como verbas de maior vulto, apenas encontrareis a do estabelecimento da 2.ª via (Pampilhosa a Mogofores), construção d'uma segunda rotonda no Entroncamento, e importantes obras nas Officinas Geraes e estação do Rocio.

De resto, nos relatorios parciaes dos diversos serviços, encontrareis os queixumes da Direcção Geral, respeitante á exiguidade das verbas consignadas á melhoria de installações, o que dificultando o bom e rapido andamento do tráfego, sobremaneira affecta o desenvolvimento das receitas da Companhia.

A seguir vem a verba de Esc. 572.638\$91,4 pela compra de Material Circulante.

Pelo mappa 23-A (fl. 134 de relatorio) apreciareis que foi esta a medida mais importante tomada pela Administração, no exercicio de 1913, dotando o inventario da Companhia com a aquisição de 96 unidades de material, construção de 37 e transformação de 5, habilitando os Serviços de Material e Tracção a proverem convenientemente ao desenvolvimento do tráfego.

Era uma medida que desde longo tempo vinha esboçada nos relatorios transactos, e que varios inconvenientes de ordem financeira tinham obstado á realização.

Para a aquisição d'este material, esteve por assim dizer tratado um empréstimo, que seria feito pelos banqueiros franceses da Companhia.

Algumas objecções por parte da sancção governamental a esta transacção, e mais tarde, o reconhecimento por parte do Conselho de Administração, de que o empréstimo a longo prazo, não era conveniente aos interesses da Companhia, deu em resultado, o ver-se a administração forçada a resolver pelos recursos próprios das nossas receitas os encargos da encommenda de material, já de antemão feita e quasi executada, pela urgentissima necessidade da sua aquisição e entrega.

Assim encontrareis já deduzidos e amortizados no presente exercicio Esc. 272.638\$91,4 comportaveis nos lucros do anno, ficando para amortizar em exercicios futuros, a verba de Esc. 300.000\$00 que representa o saldo.

Julgamos desnecessario encarecer as vantagens da aquisição do material como criteriosa medida de ordem administrativa, assim como nos parece absolutamente aconselhável a orientação adoptada pelo Conselho de Administração, referente á regularização da parte financeira.

Finalmente encontrareis a perfazer a verba total das despesas extraordinarias: Esc. 34.565\$28,4, importe de mobilia, utensilios e ferramentas, como consta do mappa n.º 23-B (fl. 135 do relatorio), em que as verbas principaes se destinam ao serviço de Material e Tracção e Officinas Geraes.

Julgando ter feito referencia aos principaes factos relativos ao exercicio de 1913, damos em seguida o extracto dos resultados finais do anno que evidenciam um saldo credor de 3:600.935\$50,2 que adicionado ao saldo de 1912.....

perfaz o total de Esc.....

Deduzindo por despesas extraordinarias, insuficiencias das linhas contractadas, Companhia dos Meridionaes, material demolido, Caixa de Reformas e Pensões, impostos em França e diferenças de cambio.....

restam.....

A abater, por juros das Obrigações de 1.º grau e amortizações de 1.º e 2.º grau.....

ficaria liquido para distribuição captiva de impostos

Na verba acima é comportavel a distribuição proposta pelo Conselho de Administração ás obrigações de 2.º grau, a qual submettemos á vossa approvação nas nossas conclusões.....

Arredondamento.....

passando o saldo credor de Ganhos e Perdas para 1914 de.....

O Conselho Fiscal acompanhou todos os principaes actos da gerencia, assistindo ás sessões periodicas do Conselho de Administração; fiscalizou, como lhe competia, os balanços mensaes, tendo efectuado as necessarias conferencias de Caixa e de valores depositados, tendo o prazer de afirmar que tudo encontrou na devida arrumação e ordem.

Não podemos tambem deixar de, no presente parecer, nos referirmos com vigorosa censura, aos deploraveis acontecimentos produzidos nos dias 14 a 24 de Janeiro do presente anno e repetidos de 22 a 28 de Fevereiro, postos em prática por uma minoria infima do nosso pessoal.

Estes deploraveis acontecimentos, que, além da significação

moral, nos acarretaram uma sensivel depressão nas nossas receitas, as quaes, até ao 1.º de Abril, manifestavam uma diminuição de Esc. 274.187\$00, absolutamente irrecuperavel no movimento futuro do tráfego, vieram, porém, mostrar que a maioria do pessoal menor por forma alguma se associava a uma conducta verdadeiramente criminosa, e que o pessoal superior, absolutamente consciente dos seus deveres, deu provas da maior energia e da mais sincera dedicação, que desnecessario será enaltecer.

Para o Conselho de Administração, a quem, n'este difícil e angustioso periodo, tivemos occasião de acompanhar quasi hora a hora, só teremos palavras de elogio e admiração pela forma inteligente como encarou e resolveu o conflito, tendo manifestado, a par de muita prudencia, uma grande firmeza e superior tacto administrativo.

Antes de entrarmos nas conclusões do nosso parecer, queremos manifestar a parte que tomamos na grande magua dos corpos gerentes pelo falecimento do Ex.º Sr. Victorino Vaz Junior, antigo e estimado Presidente de Conselho de Administração d'esta Companhia.

Fazemos nossas as justissimas palavras de elogio que o Conselho de Administração dedica á sua inolvidavel memoria; os seus antigos companheiros de Ineta, no periodo difícil que esta Companhia atravessou depois do Convenio, até aos mais modernos membros d'este Conselho, prestam ao seu carácter e ás suas qualidades, o preito da sua maior veneração.

De conformidade com os Estatutos, respectivamente artigos n.º 35.º, 13.º e 21.º, terminam o mandato, como eleitos pela Assembleia Geral dos Accionistas:

o seu Presidente e Vice-Presidente, Ex.º Srs. Dr. Augusto Victor dos Santos e Dr. Carlos Ary Gonçalves dos Santos;
do Conselho de Administração, o Ex.º Sr. Eduardo Ferreira do Amaral;
do Conselho Fiscal, os Ex.º Srs. Alfredo Mendes da Silva e Dr. Francisco Teixeira de Queiroz
que os mesmos Estatutos permitem reeleger.

Finalmente temos a honra de vos propor:

1.º—Que seja aprovado o relatorio, balanço e contas do exercicio de 1913.

2.º—Que seja aprovada a distribuição, captiva de impostos, ás obrigações de 2.º grau, pela fórmula seguinte:

As de 3 %, 2.º grau.....	Frs. 9.50
" " 4 %, "	" 12.66 2/3
" " 4 1/2 %, "	" 14.25
" " 3 %, Beira Baixa, 1.º grau..	" 2,-

passando o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas», na importancia de Esc. 18.670\$80 para o anno de 1914.

3.º—Que louveis o Conselho de Administração e sua Comissão Executiva, pelo zelo e intelligencia com que se houveram no desempenho do trabalhoso mandato.

4.º—Que seja louvada a Direcção Geral, Chefes de Divisão e de Serviço e restante pessoal da Companhia, pelo bom desempenho dos seus deveres.

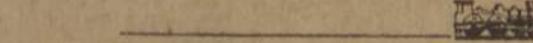
5.º—Que sejam conservados aos Corpos Gerentes, Comissário da Republica e seu Adjuncto, os mesmos honorarios, pela fórmula dos annos anteriores, de conformidade com o art. 12.º e seu §, e art. 23.º e 41.º e seu §.

6.º—Que seja lançado na acta um voto de profundo pesar pelo falecimento do Ex.º Sr. Victorino Vaz Junior, antigo Presidente do Conselho de Administração da Companhia.

7.º—Que se proceda, nos termos dos Estatutos, ás eleições do Presidente e Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, de um Vogal do Conselho de Administração, e de dois Vogais do Conselho Fiscal, que teem que exercer funções no respectivo triennio.

Lisboa, 13 de Maio de 1914.

Antonio Centeno, Presidente—Alfredo Mendes da Silva—Antonio de Sousa Horta Sarmento Osorio—Francisco Teixeira de Queiroz—Manuel Paes de Villas-Boas—José d'Oliveira Soares, Secretario e Belotor.



Sul e Sueste.—Está concluída a ponte do Barreiro, no prolongamento da linha a Cacilhas; e quasi concluída a do Seixal, faltando-lhe apenas dois pequenos

A Junta Reguladora dos Cambios, que havia declarado que se demitiria quando calisse o ministerio, apressou-se, logo que o facto se deu, a pedir a demissão.

O Governo longe de lh'a aceitar, applicou-lhe, como calmanente, uma portaria de louvor. Não obstante, á reunião d'hoje ninguém apareceu, e diz-se na rua dos Capelistas que ella não mais dará acordo de si.

Ao contrario do que temos informado, os cambios que vigoraram durante a quinzena no mercado livre pouco divergiram dos fixados pela Junta Reguladora de Cambios. A abertura foi de: 37 7/8 - 37 5/8 e o fecho 37 3/4 e 37 5/8.

Rios/Londres: 14 3/4 ou 16\$271 reis a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO	EM 30 DE NOVEMBRO	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	37 3/4	37 5/8	37 3/4	37 5/8	37 3/4	37 5/8
" 90 d/v.....	38 3/16	—	38 3/16	—	38 3/16	—
Paris cheque.....	760	765	750	770	750	770
Berlim "	280	315	290	320	290	320
Amsterdam cheque	520	540	525	540	525	540
Madrid cheque	1220	1230	1225	1245	1225	1245

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

DEZEMBRO

Bolsas e títulos	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento			39,80	—	—	—	39,80	—	—	—	—	39,80	—	—
Dívida interna 3%, coupon.....			39,40	39,40	—	—	—	38,35	—	—	—	—	—	—
* 4 1/2% 1888, c/premios.....			21\$00	21\$00	21\$00	21\$00	20\$95	—	21\$00	—	—	21\$00	21\$00	—
* 4 1/2% 1888/9.....			—	—	55\$00	—	—	55\$50	—	—	55\$00	55\$00	—	—
* 4 1/2% 1890.....			48\$70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 3 1/2% 1905 c/premios.....			—	—	8\$95	—	—	8\$95	—	—	—	—	—	—
* 5 1/2% 1905, (C.º de F.º Est).....			80\$50	—	—	—	80\$50	—	—	—	—	—	—	—
* 5 1/2% 1909, ob. (C.º de F.º Est).....			—	79\$00	—	—	79\$00	—	—	—	—	79\$00	—	—
* 4 1/2% 1912, ouro.....			88\$50	—	—	—	89\$00	—	71\$00	—	—	89\$00	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	69\$80	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	70\$00	—
3%, 2.ª serie.....	—	69\$20	69\$20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	71\$00	71\$00	—	71\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	160\$00	—	—	—	—	—	—	—
* Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Lisboa & Açores.....	—	—	108\$00	—	108\$00	—	—	108\$00	—	108\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	51\$00	—	—	51\$50	—	—	51\$50	—	51\$50	51\$50	51\$50	51\$50	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	84\$50	—	—	—	84\$50	84\$50	—	—	—	—	84\$50	84\$50	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	—	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	—	65\$50	65\$50	65\$50	66\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	—	—	—	59\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	15\$00	15\$00	—	—	—	—	15\$00	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	72\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$50	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	77\$00	—	77\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	87\$50	—	87\$50	77\$50	77\$50	—	77\$50	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	76\$50	76\$50	—	77\$00	—	—	—	—	—	—
prediaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1914		1913		1914	1913	Diferença em 1914
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudo
Companhia Caminhos de ferro	Rede geral.....	2 Dezembro	1.073	6.172.132\$00	4.073	6.570.251\$00	—348.119\$00	6.248\$69
Vendas Novas.....	*	70	129.339\$00	70	138.149\$00	— 8.810\$00	2.007\$19	2.143\$91
Portugues								

A electricidade na atmosphera

Nºm. numero recente publicou a *Revue Electrique* um estudo sobre a electricidade atmospherica, feito pelo Sr. Oliver Lodge, no *Institut of Electrical Engineers*. Empregaram-se varios methodos para medir o potencial atmosferico n'um dado ponto. Lord Kelvin foi o iniciador do sistema que consiste em elevar um conductor isolado ao potencial do ambiente, permittindo que a carga de signal contrario, induzida na sua superficie pelo campo exterior, se escape espontanea e lentamente.

Provou-se que, pelo bom tempo, as regiões superiores da atmosphera estão electrizadas positivamente, enquanto as regiões mais baixas e em contacto com a terra, o estão negativamente.

O aumento de potencial é ordinariamente positivo na direcção da terra; em tempo de vento ou de chuva, as condições são normalmente as inversas. Lord Kelvin crê que o bom tempo seria como o resultado de estar a electricidade positiva apartada para as regiões elevadas da atmosphera.

A troca que se observa no tempo ventoso ou chuvoso seria devida à influencia da luz ultra-violeta do sol, que subtrahe, por assim dizer, à terra uma certa quantidade de electricidade negativa.

A electrização natural da atmosphera parece resultar da accão de particulas electrizadas emitidas pelo sol, que está carregado de electricidade, como todos os corpos incandescentes. O sol deve necessariamente emitir raios A e raios B. Ao chegarem à terra, as particulas B carregadas negativamente, são attrahidas sob o influxo do magnetismo terrestre, na proximidade das regiões arcticas ou antarcticas, o que contribue para a producção das chamadas auroras boreaes.

A atmosphera é, por outro lado, ozonizada nas regiões superiores pelos raios a e r.

Segundo o Dr. Wegener, a terra estaria envolta primeiramente n'uma camada de uns dez kilometros, cuja temperatura varia sensivelmente, em sentido vertical, e a que se chama atmosphera; depois, n'uma outra camada, de temperatura constante, e de cerca de 60 kilometros, e que tem o nome de estratosphera; a seguir, n'uma camada só de hydrogenio, de 130 kilometros; e, por ultimo, viria a esphera chamada do geocorono, que contem um elemento a este semelhante, e que se encontra na aurora boreal.

A electrização artificial do ar carregado de poeira tem por efecto congregar esta poeira sob a forma de flocos. Analogamente, não é temerario suppôr que se poderia produzir a chuva, graças á electrização artificial das nuvens, mesmo pelo bom tempo.

Experimentou-se, por outro lado, a electrização da atmosphera por meio de potentes machinas estaticas, e por baterias de pilhas ou por dynamos de corrente continua. Esta electrização artificial parece ter influencia no desenvolvimento dos vegetaes, apressando-lhes a maturação.

Uma installação d'este genero consta de uma rede de fios que conduzem a corrente, collocada sobre postes. A tensão utilizavel varia entre 60.000 e 100.000 volts.

O consumo da energia é pequeno: 50 a 70 watts por hectare. Apesar dos resultados satisfactorios, subsistem duvidas sobre o valor da tensão e duração da electrização mais vantajosas; nem mesmo se possue ainda a certeza de que a electricidade seja sempre positiva.



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

de remessas retardadas e objectos abandonados

Em 29 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas, por intermédio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Cândido da Cunha & So-

brinho Successores, na estação principal d'esta Companhia a em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Art. 113 da tarifa geral, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 29 d'outubro de 1914, 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 debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 28 do corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 7.665, de Mosteiro a Lisboa P. 1 barril com vinho, com 135 kilos, a José Maria; 1.653, de Ameixial a Porto Campanhã, 1 vagão com palha, com 6.840 kilos, a José Francisco Serrano; 1.654, de Ameixial a Porto Campanhã, 1 vagão com palha, com 9.040 kilos, a José Francisco Serrano; 512, de Cacia a Lisboa R., 1 mala com roupa, com 33 kilos, a Raul Domingues da Fonseca; 5.411, de Malveira a Lisboa M., 2 vagões com travessas, com 20.000 kilos, a Joaquim Modesto; 2.616, de Alcaçovas a Santarem, 2 fardos de alfarine, com 119 kilos, a Augusto Lopes; 60.848, de Torres Novas a Lisboa P., 1 barrica com massa de tomate, com 238 kilos, a Joaquim M. Bento; 1.950, de Vendas Novas a Torres Novas, 1 fardo de pelles, com 52 kilos, a Marcellino Dias; 29.314, de Leiria a Villa Nova de Gaya, 1 casco com azeite, com 528 kilos, a Arthur Sá; 22.517, de Sacavém a Paialvo, 1 sacco com arroz, com 75 kilos, a J. Luiz Junior; 697, de Agolada a Porto Campanhã, 1 vagão com palha, com 7.880 kilos, (*) a José Francisco Serrano.

(*) Esta remessa será vendida em leilão na estação de Villa Nova de Gaya no dia 29 do corrente.

Concurso para a exploração do bufete da estação de Aveiro

Até ao dia 25 do corrente, ás 13 horas, receberá esta Companhia, na Direcção Geral em Lisboa, Santa Apolonia, em carta fechada, propostas para a concessão da exploração do bufete da estação de Aveiro, desde o dia 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1915, devendo as mesmas ser endereçadas á Direcção Geral e com designação exterior de: *Proposta para a exploração do bufete da estação de Aveiro*.

As condições da exploração em que é cedido o referido bufete, encontram-se patentes na estação de Aveiro e em Santa Apolonia na Divisão de Exploração.

Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos nas estações d'estas linhas

Até ao dia 20 do corrente mez, recebem-se propostas para a venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas, e tabacos, nas gares das estações d'estas linhas durante o anno de 1915.

As condições podem ser examinadas na repartição do serviço do trafego, rua 5 de Outubro, 38, Porto, e em todas as estações d'estas linhas, onde tambem se fornecem os modelos para as propostas a preencher pelos interessados.

A adjudicação será feita a quem, mostrando idoneidade, oferecer maior renda, e caso convenha a este Caminho de Ferro.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos nas estações d'estas linhas

Até ao dia 25 do corrente, recebem-se propostas para a venda de agua, pão, doces, fructas, limonadas, cervejas, gazosas e tabacos, nas gares das estações d'estas linhas durante o anno de 1915.

As condições para esta venda podem ser examinadas na repartição do serviço do movimento, em Santo Thyrso, e em todas as estações d'estas linhas.

As propostas deverão ser enviadas em carta fechada e endereçadas á repartição do trafego d'este caminho de ferro, praça do Coronel Pacheco, 60, Porto.

A adjudicação será feita a quem, mostrando idoneidade, oferecer maior renda e caso convenha a este Caminho de Ferro.

OLYMPIA

O mais distinto Cinema de Lisboa

RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores

espectaculos cinematográficos da Capital

Vapores a sahir do porto de Lisboa


Africa Occidental

Vapor portuguez **LOANDA**. Sahirá a **22** de dezembro.
Empresa Nacional de Navegação R. do Commercio, 85.


Bahia, Rio de Janeiro, Santos

Vapor inglez **TERENCE**. Sahirá a **23** de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Bahia, Rio de Janeiro, e Santos

Vapor inglez **STRABO** Sahirá a **23** de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Leixões e Liverpool

Vapor inglez **LANFRANC** Sahirá a **24** de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Maranhão, Parnahyba e Ceará

Vapor inglez **MICHAEL**. Sahirá a **23** de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 1.º


Pará e Manaus

Vapor inglez **ANTONY**. Sahirá a **25** de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor hollandez **FLORES**. Sahirá a **30** de dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º


Rio de Janeiro, Rio da Prata e portos do Pacífico

Vapor inglez **ORCAMA**. Sahirá a **30** de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 64, 1.º


Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor bollandez **HOLLANDIA**. Sahirá a **21** de dezembro.
Agentes, Orey, Autunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º


Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor hollandez **TUBANTIA**. Sahirá a **21** de dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º


Vigo e Liverpool

Vapor inglez **ALCANTARA**. Sahirá a **23** de dezembro.
Agentes, James Rawes, & C.º R. do Corpo Santo, 47, 1.º


A sahir de Leixões
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor frances **AMIRAL FOURCHON**. Sahirá a **24** de dezembro.
Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.º R. de S. Francisco, 7.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1914

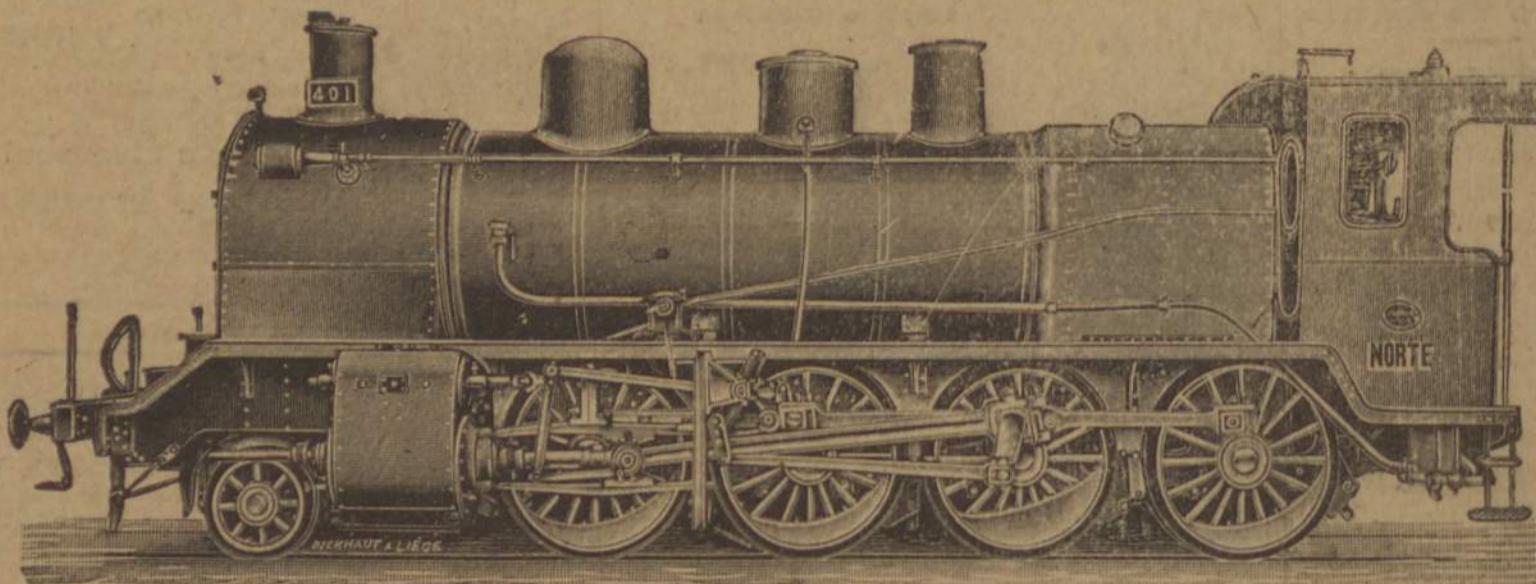
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
9 48	10 54	7 5	8 6
10 50	11 56	7 55	8 58
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	1 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 1 10	4 49
7 17	8 24	5 21	6 27
9	10 11	a 6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
4 15	4 42	9 1	9 37
Mais os de Cintra,			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59
9 10	19 18	b 8 50	9 37
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 11	12 50
3 40	4 48	12 59	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	3 50	4 56
b 6	6 51	b 5 20	6 9
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46
7	8 8	6 25	7 25
7 45	8 48	b 7 50	8 37
8 40	9 48	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	12 10	1 16
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 15	7 51	7 5	7 38
8 15	8 45	8 15	8 50
4 30	5 6	8 55	9 30
5 20	5 56	5 16	5 16
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os a			
Lisboa-R	V. França	Lisboa-R	
6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 54
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a			
Lisboa-R	Ovar	Lisboa	
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 53	8	9 38
4 10	5 49	12 22	2 4
12 46	2 13	6 14	7 47
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	
6 59	7 53	9 40	10 43
8 58	9 50	10 40	11 36
12 31	2 53	4 12	5 9
o 1 51	1 11	9 48	10 46
g 5 21	6 15	11 10	12 7
9 50	10 43	—	—
Lisboa-R	Val. d'Alc.	Lisboa-R	
9 10	6 55	7 42	de Mad.
8 10	9	8 10	5 26
a Mad.	9	5 26	—
4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
7 10	8 6	8 52	—
9 7	9 47	10 36	—
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57
Sacavém	Lisboa-R		
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 48	11 31
1 25	2 12	12 11	12 54
3 55	4 38	1 12	158
5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57
V. França	Lisboa-R		
6 56	8 7	—	—
Lisboa-P	V. França	Lisboa-P	
6 56	8 7	—	—
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 30	2 16	6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
a 6 55	12 30	a 6 48	1 8
e 6 56	f 1 15	7 55	6 25
9 35	7 56	—	—
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35	5	5 5	5 5
Setil	Vendas Novas	Setil	
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 17	11 8	8 4	1 30
Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	12 5	a 2 35
8 5	10 8	3 40	a 1 8
9 35	5	5 5	5 5
Setil	Vendas Novas	Setil	
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
Lisboa-R	Pampilhosa	Lisboa-R	
5 5	6 5	7 22	8 6
1 12	4 5	11	11 28
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	4 5	7 22	9 4
n 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	2 54	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 40
a 8 45	10 22	11 39	1 34
10 40	12 25	—	—
Coimbra	Louzã</td		

SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT LÉONARD

LIÈGE (Belgica)

LOCOMOTIVAS para grandes linhas, para caminhos de ferro de via reduzida e tremvias
Locomotivas para serviço de fabricas e minas



Estudo de locomotivas correspondentes a quaisquer requisitos. Projectos completos para instalação e construção de linhas ferreas.

Aviso. A Sociedade envia a quem o pedir um album contendo grande variedade de tipos de locomotivas construídas nas suas oficinas, dando numerosas referencias acerca do seu funcionamento.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

COMPANHIA DE SEGUROS
REUNIDAS

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

UNION-MARITIME E MANNHEIM

Companhias de seguros postais, marítimos
e transportes de qualquer natureza

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

freios

para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choque

para os ganchos de engate dos caminhos
de ferro

Signaes electro-pneumaticos

Westinghouse

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

1.^a Modificação á Tarifa Especial Interna n.^o 1—GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 20 de Novembro de 1914)

A partir de 1 de Dezembro de 1914, as remessas, constituidas pelas mercadorias abaixo indicadas, e que se acham incluídas nos §§ 2.^º e 3.^º da TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^º 1 de GRANDE VELOCIDADE, em vigor desde 15 de Setembro de 1913, poderão ser expedidas em portes a pagar á chegada:

Água mineral, azeitonas, batatas, bebidas gazozas e refrigerantes, biscoitos, bolachas, manteiga, ovos, queijo, peixe seco e escabeches.

Em tudo o mais, ficam em vigor as condições da respectiva tarifa.

Lisboa, 6 de Novembro de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B n.^o 338

Exp. n.^o 1393