

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 651

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

Proprietario-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Centro Typographicco, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1915

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

## SUMMARIO

A estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em 1913, II, por J. Fernando de Sousa.....	33
Gazometro de dimensões colossaes.....	35
O regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro, II, por Raul Esteves.....	36
Melhoramentos do Porto.....	37
Os caminhos de ferro em Portugal—XVIII—por A. O.....	38
Pharoes para aeronautas.....	39
Os caminhos de ferro argentinos.....	39
Viagens e transportes.....	40
A Companhia Carris e a linha do Chiado.....	40
A mobilização das forças commerciaes em França.....	41
A guerra e a industria chimica na Allemanha.....	42
Études et documents sur la guerre.....	43
Linhas portuguezas. — Sul e Sueste. — Companhia Portugueza. — Beira-Alta — Companhia Nacional. — Penafiel a Lixa. — Caminho de ferro de S. Thomé. — Novas ambulancias postaes.....	43
Brindes recebidos.....	43
A guerra e o Norte de Hespanha.....	44
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	44
Parte financeira	
Boletim commercial e financeiro.....	44
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	45
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	45
Companhia Através d'Africa—Relatorio (Continuação).....	46
Arrematações.....	47
Horario dos comboios.....	48

## A estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em 1913

II

Não quero deixar incompleto este estudo, por fastidioso que seja para o leitor, e por isso vou referir os dados mais interessantes da estatística de 1913, pelo que respeita aos transportes de mercadorias por grande e pequena velocidade nas linhas do Sul e Sueste.

**Grande velocidade.**—As recovagens atingiram 30:180 toneladas contra 33:175 em 1912. A diminuição provem principalmente do peixe, que desceu de 14:040 toneladas a 11:290. A criação entrou por 626 toneladas, contra 600 em 1912, e as fructas e hortaliças por 4:267 contra 3:767.

E' interessante confrontar o movimento de 1908 com o de 1913.

	1908	1913
Gado (cabeças).....	870	1:160
Metallico e valores (contos)...	938	925
Peixe (toneladas).....	8:191	11:290
Criação.....	464	626
Fructas e hortaliças (toneladas)	1:132	3:767
Diversos (toneladas).....	1:731	1:028

A maior parte do trafego de fructas e hortaliças, seguramente dois terços, provem das estações do Algarve.

Como é natural, a estação de Lisboa pertence a maior parte do trafego de recovagens, quer na expedição (7.490 toneladas) quer nas chegadas (6:804).

No Barreiro a somma d'essas duas parcelas attingiu 4:337 toneladas. Em Vendas-Novas a transmissão para a Companhia Portugueza attingiu 4:772 e da Companhia Portugueza 553 apenas. Merecem menção especial Beja com 1:822 toneladas, Faro com 1:902, Olhão com 2:471, Villa-Real com 1:540, Setubal com 10:427, Evora com 2:152, Portimão com 1:411.

O peixe expedido para Hespanha desceu de 2:890 toneladas em 1912 a 1:965 em 1913, o que foi sem duvida devido em parte a falta do tractado de commercio.

O percurso medio da tonelada foi em 1913 de 140,4 kilometros contra 108,4 em 1908.

A receita liquida de impostos attingiu 176:047\$83 ou \$4,15 por tonelada e kilometro, contra 123:072\$20 e \$5,01 em 1908. A redução da tarifa veio fomentar os transportes de longo percurso e avolumar a receita.

A feição do trafego manifesta-se no confronto da tonelagem, que passou entre estações consecutiva sem 1908 e 1913:

	1908	1913
Entre Lisboa e Barreiro.....	9:617	14:345
» Pinhal Novo e Valdera...	9:935	16:151
» Palmella e Setubal.....	7:705	10:427
» Vendas Novas e Cabrella.	7:760	12:740
» Casa-Branca e Alcaçovas.	4:747	9:349
» » e Tojal.....	3:435	3:611
» Beja e Represas.....	4:449	8:821
» Messines e Tunes.....	4:204	8:672
» Tunes e Albufeira.....	3:649	7:151
» Olhão e Marim.....	1:656	3:032
» Tunes e Algôs.....	1:705	2:177

O movimento além de Casa-Branca na linha do Sul duplicou, elevando-se a 8:672 toneladas, o que representa o tributo do Algarve nas suas relações com o resto da linha.

Em 1890 esse movimento foi apenas de 1:439 toneladas entre Tunes e Messines e 5:334 entre Barreiro e Lisboa.

A abertura da linha do Sado vae contribuir notavelmente para o seu desenvolvimento, mórmente se a horticultura do Algarve entrar decididamente no caminho do aperfeiçoamento dos processos de cultura e de acondicionamento, para tirar todo o partido do privilegiado clima da provincia.

Os transportes de pequenos volumes pela tarifa especial n.º 8 determinaram uma receita de 20:778\$55, sendo 2:219\$10 em serviço combinado e o resto de trafego interno.

O movimento de grande velocidade do ramal de Aldeia-Gallega foi apenas de 227 toneladas e o de Montemór de 399 toneladas.

Na linha de Ponte de Sôr a tonelagem no extremo, entre Cabeção e Móra foi de 150 toneladas e no extremo inferior de 456.

A linha do Sueste attingiu ainda 728 toneladas entre Moura e Machados, graças ao trafego das aguas mineraes.

*Pequena velocidade.*— O movimento total de mercadorias foi de 645:414 toneladas em 1913, contra 640:119 em 1912, e as receitas respectivas, líquidas de impostos, 1.029:464\$78 e 1.085:129\$04.

A um augmento de cerca de 5:000 toneladas correspondeu pois uma diminuição de receita de 55:665\$00.

O percurso medio desceu a 128 kilometros, tendo sido de 134 em 1912, e a tarifa media a \$1,2 contra \$1,26.

O principal augmento de tonelagem deu-se com effeito nos minerios, que atingiram cerca de 92:000 toneladas contra 57:000 em 1912 e cuja tarifa é extremamente reduzida.

Se compararmos os annos anteriores do quinquennio, temos:

	1908	1913
Toneladas . . . . .	425:792	645:455
Receita . . . . .	735:000\$000	1.085:000\$000
Percurso medio . . . . .	134,1	134,0
Tarifa media, em reis . . . . .	12,8	12,0
Gado grosso (cabeças) . . . . .	9:093	9:201
» miudo » . . . . .	91:387	84:627
Aduos e estrumes (ton.) . . . . .	47:812	109:278
Carvão vegetal . . . . .	24:762	28:319
» mineral . . . . .	24:847	26:708
Cereaes . . . . .	39:385	57:313
Farinhas . . . . .	19:619	21:768
Cortiça . . . . .	29:222	39:837
Forragens . . . . .	18:486	23:919
Fructas . . . . .	8:160	12:442
Madeiras . . . . .	13:300	19:153
Minerios . . . . .	92:000	26:062
Objectos manufacturados . . . . .	10:987	15:826
Vinhos e derivados . . . . .	14:843	12:366

O movimento das estações de Lisboa deve ser seguido com particular attenção, visto haverem sido creadas ha poucos annos as estações de pequena velocidade do Jardim do Tabaco e Santo Amaro e aproveitadas para o serviço de transportes ao domicilio as da *Empresa de transportes*.

O movimento d'essas estações foi o seguinte:

	1912	1913	
Jardim do Tabaco . . . . .	Expedição	23:076	23:712
	Chegada . . . . .	9:273	7:300
Santo Amaro . . . . .	Expedição	13:846	14:692
	Chegada . . . . .	10:472	5:525
Intendente . . . . .	Expedição	—	602
	Chegada . . . . .	—	395
Aterro . . . . .	Expedição	—	410
Ribeira Velha . . . . .	»	—	98
Central . . . . .	»	—	392
Transito J. . . . .	Expedição	1:025	68
	Chegada . . . . .	1:470	—

O movimento total da via fluvial foi de 53:195 toneladas, contra 59:126 em 1912, tendo pois havido sensivel diminuição, principalmente nas recepções de Lisboa. Seria essa diminuição devida a circumstancias fortuitas do movimento commercial ou a causas de acção permanente que a modificação das tarifas permitta attender? Ha n'isso materia para um estudo proveitoso. A nota analytica que precede a estatistica limita-se ao confronto das expedições, convindo pois que fosse completada com a decomposição por especies, das recepções, para comparação dos dois annos.

O movimento do Barreiro foi de 136:651 toneladas de expedição e 209:917 de chegada, havendo pois grande desequilibrio devido aos minerios. Se a estas cifras juntarmos porém as do Barreiro C. U. F., representadas por 68:499 toneladas expedidas e 8:337 recebidas, chega-se aos totaes de 205:150 e 218:254, achando-se sensivelmente equilibrado o movimento nos dois sentidos.

Continua a accentuar-se o movimento da grande fabrica da Lezíria, da União Fabril, que de 70:403 toneladas em 1912 passou a 76:836 em 1913, tendo começado em 1909 com 2:006 toneladas.

O ramal de Aldeia Gallega teve um movimento de 3:772 toneladas de expedição e 11:255 de chegada: total 15:027 contra 10:360 em 1909. As relações do ramal com as estações entre Lisboa e Pinhal-Novo, em pequena velocidade, foram quasi nullas. Em compensação, a tonelagem recebida, das estações entre Pinhal-Novo e Bombel ascendeu a 1:100, trafego creado na totalidade pela existencia do ramal. Trafego novo é igualmente o de Vendas-Novas, transito que ia d'antes a Santa-Apolonia e atingiu em 1913, 1:496 expedidas de Aldeia-Gallega e 1:110 recebidas.

O ramal de Setubal continua accusando a sua importancia, tendo tido um movimento de 3:270 toneladas em Palmella e 49:025 em Setubal, onde predomina o trafego ascendente representado por cerca de 28:000 toneladas contra 21:000 do descendente, indicação que não é para desprezar no estudo local da influencia das tarifas.

E' de notar o incremento que tem tomado o trafego nas novas estações abertas para cortar distancias entre Pinhal-Novo e Vendas-Novas, como Valdera com 11:856, Fonte com 2:280 e Bombel com 1:162 toneladas.

O movimento de transito em Vendas-Novas foi representado por 33:203 toneladas recebidas da Companhia Portugueza e 54:959 enviadas para as suas linhas: total 88:162, contra 30:615 em 1905 e 90:747 em 1912. A esse movimento de transmissão ha que juntar na linha do Setil, 10:044 de trafego interno, devido á estação de Vendas-Novas.

A estatistica da Companhia Portugueza accusa 92:406 toneladas em 1912, cifra que pouco differe da que figura na do Sul e Sueste, sendo 26:821 de despachos para Vendas-Novas e 65:585 de expedições.

E' interessante analysar a proveniencia e destino das principaes correntes do trafego, que entre as duas redes veiu estabelecer a ligação pelo Setil, o que a estatistica da Companhia Portugueza de 1912, intelligentemente elaborada, permitta fazer, tanto mais que a tonelagem vem parcialmente sommada por grupos de estações.

Temos assim as seguintes expedições para as linhas do Sul e Sueste:

	Expedições	Chegadas
Estações de Lisboa . . . . .	4:336	5:991
Poço do Bispo a Reguengo . . . . .	957	3:864
Setil a Torres-Novas . . . . .	2:403	6:436
Setil a Vendas-Novas . . . . .	1:796	1:275
Linha da Louzã . . . . .	21	81
Entroncamento a Elvas . . . . .	792	6:102
Torre das Vargens a Marvão . . . . .	374	850
Entroncamento a Coimbra . . . . .	3:024	3:723
Coimbra ao Porto . . . . .	6:146	15:100
Linha de Cascaes . . . . .	101	1:315
» de Cintra a Torres . . . . .	109	2:727
Torres, Figueira e Alfarellos . . . . .	4:090	2:199
Linha da Beira Baixa . . . . .	1:014	7:071
Do Minho e Douro . . . . .	627	5:620
Da Beira-Alta . . . . .	468	1:314
De Badajoz . . . . .	322	565
De Valencia d'Alcantara . . . . .	35	1:276

D'este trafego, cerca de 19:000 toneladas respeitam as estações da zona para a qual é o mais curto o percurso pelo Barreiro; havendo porém transportes que foram determinados pela facilidade de communicações sem baldeação, só parte d'aquella tonelagem, que não excederá talvez 10:000 toneladas, representa um desvio das linhas do Sul larguissimamente compensado pelo consideravel movimento correspondente a todas as outras relações.

A linha do Setil é pois altamente beneficosa para as

de Sul e Sueste, e o systema defensivo de tarifas organizado em 1913, que no seu conjuncto se mantem em vigor, acha-se justificado pelos resultados, pois facilita o desenvolvimento das relações entre o Sul e o resto do paiz.

A estatistica de 1912 da Companhia Portugueza contém a synopse das mercadorias classificadas por especies, que representam a transmissão em Vendas-Novas, avultando as seguintes:

	Do S. S.	Para o S. S.
Comestiveis.....	4:582	151
Carvão.....	2:320	2:844
Azeite.....	1:514	419
Forragens.....	15:758	142
Fructas.....	3:373	382
Cereaes e farinhas.....	8:408	313
Diversos.....	18:713	2:796
Materiaes de construcção...	106	7:944
Taras vazias.....	803	3:884
Vinho e derivados.....	140	2:777

Vejamos agora o movimento do ramal de Montemor. O apeadeiro de Paião recebeu e expediu 1:114 toneladas e a estação de Montemor 9:964. Em 1910 as toneladas tinham sido respectivamente 1:247 e 12:698. Houve pois uma diminuição consideravel, que se explica por ter sido muito mais abundante a colheita de cereaes em 1910.

Nesse anno a expedição do ramal foi de 1:500 toneladas, contra 76 em 1913. Na cortiça houve tambem diminuição de cerca de 1:000 toneladas.

Ainda assim não é para desprezar este movimento, sendo apenas lamentavel a inconsciencia com que se promulgou uma lei reduzindo as tarifas nos ramaes de Aldeia-Gallega e Montemor, em obediencia ás exigencias locais, sem estudo nem audiencia dos competentes. O prejuizo resultante para a economia dos caminhos de ferro foi, ao menos, attenuado pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que limitou a equiparação á tarifa geral e não tornou extensivas aos ramaes as tarifas especiaes em vigor no conjuncto das linhas.

Digno de menção é o desenvolvimento do trafego no Algarve, em que figura Faro com 34:485 toneladas, Olhão com 12:291, Villa-Real com 12:301, Portimão com 23:372, Albufeira com 7:094, Loulé com 7:894, etc.

O seguinte confronto do numero de toneladas que passaram entre estações consecutivas em 1890, primeiro anno completo de exploração até Faro, 1908 e 1913, é sobretudo elucidativo. Mencionarei apenas as estações vizinhas de bifurcações:

	1890	1908	1913
Lisboa e Barreiro.....	18:679	34:795	53:195
Moita e Pinhal Novo.....	139:591	303:930	469:772
Pinhal Novo e Palmella...	19:069	47:066	52:101
Aldeia Gallega e P. Novo..	—	—	15:027
Vendas Novas e Cabrella..	105:704	287:987	436:622
Torre da Gadanha e Paião.	—	—	11:068
Casa Branca e Tojal.....	41:543	104:304	125:322
Evora e Machede.....	15:767	43:865	57:026
Ameixial e Extremoz.....	—	24:862	37:516
Casa Branca e Alcaçovas..	67:213	174:006	275:544
Beja e Baleisão.....	10:770	26:840	36:453
Machados e Moura.....	—	12:142	17:690
Beja e Represas.....	15:050	112:160	154:385
Messines e Tunes.....	5:771	54:040	85:278
Tunes e Algoz.....	—	21:011	35:988
Estombar e Portimão.....	—	10:726	23:373
Tunes e Albufeira.....	5:771	40:132	63:841
Faro e Olhão.....	—	16:703	25:116
Tavira e Conceição.....	—	8:233	13:767
Castro Marim e Villa Real.	—	7:339	12:302
Evora e Leões.....	—	17:078	19:699
Cabeção e Móra.....	—	4:273	10:081

O incremento do trafego tem sido na verdade notavel, especialmente no troço do Algarve, em que o movimento

entre Messines e Tunes foi em 1913 17 vezes maior que em 1890.

Assim, o troço Barreiro e Pinhal Novo accusa em 1913 a seguinte receita approximada, por kilometro:

Passageiros.....	3:423\$00
Recovagens.....	635\$00
Pequena velocidade.....	5:608\$00
Total.....	9:666\$00

Essa receita era de 4 contos, proximamente, em 1890.

Um facto que convem registar e que o graphico do movimento entre estações consecutivas põe em relevo, é a tendencia para o equilibrio entre a cifra dos transportes ascendentes e descendentes, em pequena velocidade.

Até Poceirão as toneladas são eguaes. A'lem d'essa estação e até Figueirinha o desequilibrio a favor dos transportes descendentes é principalmente devido aos minerios.

A'lem da Figueirinha e até Faro é enorme a differença a favor dos transportes ascendentes; o mesmo succede no ramal de Portimão.

Entre Faro e Villa-Real, ha sensivel egualdade dos dois movimentos e o mesmo succede na linha d'Evora e na do Sueste. Na de Ponte de Sôr os transportes ascendentes são por ora insignificantes.

O natural desenvolvimento de regiões ainda ha pouco servidas directamente e a conclusão dos troços e linhas em construcção, assegurarão por muito tempo elasticidade consideravel das receitas.

O trafego de minerios depende, no seu incremento, das facilidades de transporte e embarque redzidos ao custo minimo.

O ponto está em que, a esse crescimento de receitas corresponda uma exploração criteriosa e economica sem parcimonia contraproducente, que assegure ás receitas liquidas ascensão sensivel.

Se assim se proceder, largo e auspicioso futuro terá a importante rede do Sul e Sueste.

A estatistica que deixo analysada, dá testemunho da competencia e zelo do distincto chefe da Fiscalização e Estatistica, o Sr. Carlos Vasconcellos Porto. Que o seu constante empenho de melhorar esta publicação, o leve a accrescentar-lhe a estatistica da despesa classificada por serviços e por unidades de trafego, bem como os dos percursos de comboios, machinas, material circulante, utilização do material, contas de troca de material circulante, etc. elementos de estudo que as estatisticas completas costumam reunir aos que se referem apenas ás receitas do trafego.

Tem hoje o serviço de tracção do Sul e Sueste numeroso pessoal tecnico, que bem pôde empregar a sua actividade na preparação de uma estatistica completa do serviço. Tem-na, como veremos, linhas modestas e que não dispõem de pessoal. Sirva d'exemplo a muitas, graças ao zelo do seu director, a linha de Salamanca á Fronteira, que publica minuciosa e bem elaborada estatistica dos seus serviços de tracção.

É uma lacuna que esperamos ver preenchida na do Sul e Sueste, nos annos subsequentes.

J. Fernando de Souza.

## Gazometro de dimensões colossaes

Comquanto os gazometros, pelo serviço que prestam, sejam apparatus de extraordinarias dimensões, nenhum dos até agora construidos se aproxima do de Brooklyn, cuja capacidade é de mais de 387.000 metros cubicos, com o diametro de 76, 55 metros, por 83, 87 metros de altura. O aço das paredes mede 6 centimetros de espessura.

## O regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro

### II

No artigo antecedente fizemos a analyse dos dois primeiros capitulos d'este regulamento, recentemente publicado, e que se referem especialmente á organização e attribuições dos diversos órgãos do serviço militar de caminhos de ferro, em tempo de paz e em tempo de guerra.

Vamos agora, como dissemos, concluir a rapida analyse do referido diploma, tratando das diversas especies de transportes militares que ha a considerar, o que constitue essencialmente a materia dos capitulos seguintes.

Logo no principio do regulamento e sob o titulo de generalidades, os transportes militares são definidos e classificados em dois grandes grupos, pela seguinte forma:

a) *Transportes ordinarios*—todos os que se executam em tempo de paz, e os que, em tempo de guerra, se effectuam na zona do interior sem perturbar a exploração commercial dos caminhos de ferro;

b) *Transportes estrategicos*—os que teem por objecto os deslocamentos de grandes massas de tropas e de material, bem como os diversos movimentos preparatorios ou complementares a que elles dão logar.

Ha ainda a considerar um outro grupo, o dos *transportes especiaes*, que se referem aos casos dos doentes e feridos, e do material e animal não acompanhado de tropas, e são sujeitos a regras especiaes de execução.

\*

Os transportes ordinarios que acima ficam definidos, e que constituem o objecto do capitulo terceiro do regulamento, comprehendem:

- 1.º O transporte de militares viajando isoladamente;
- 2.º O transporte de tropas e seu material, nos comboios ordinarios de exploração;
- 3.º O transporte de tropas e seu material em comboios especiaes;
- 4.º O transporte de material, gado e aprovisionamentos pertencentes ao exercito.

Na secção 1.ª, sob o titulo de disposições geraes, indicam-se as condições que dão direito aos transportes ordinarios, e fixam-se as *unidades de transporte* que devem constituir os comboios militares.

A secção 2.ª trata da preparação dos transportes, e n'ella se estabelecem as regras a que deve obedecer a sua requisição. Para os transportes militares os comboios a empregar podem ser:

- a) Comboios ordinarios de exploração;
- b) Comboios militares facultativos, isto é, que as companhias ou direcções podem prever nos seus itinerarios de marcha;
- c) Comboios especiaes militares.

A execução dos transportes é o objecto da secção 3.ª, e todas as disposições que n'ella figuram são por igual interessantes ás auctoridades militares e aos agentes ferroviarios que tenham de intervir na execução do serviço.

E' absolutamente impossivel, n'uma rapida analyse como a que estamos fazendo, dar uma ideia, mesmo geral, de tudo quanto se preceitua sobre o processo de execução dos transportes militares ordinarios, mas cremos dever chamar a attenção dos interessados para a leitura d'esta parte do regulamento, porque n'ella se definem claramente as relações que devem existir entre os agentes ferroviarios de exploração e os militares transportados, durante todas as operações de preparação do embarque, embarque, marcha dos comboios e desembarque.

\*

Os transportes estrategicos constituem o assumpto de que trata o capitulo 4.º, e, como naturalmente se deprehende, referem-se exclusivamente ás circunstancias do tempo de guerra.

Os transportes estrategicos podem ser effectuados na *zona de guerra*, ou na *zona do interior*, e abrangem as seguintes especies de transportes:

- 1.º os transportes de mobilização;
- 2.º Os transportes de concentração;
- 3.º Os transportes exigidos pelas operações;
- 4.º Os transportes de desmobilização.

Todos estes transportes são effectuados durante o periodo abrangido pelo estado de guerra, e, portanto, quando o serviço ferroviario está subordinado á auctoridade militar. A maior ou menor latitude da organização militar, para cada linha ou grupo de linhas, depende da sua situação na zona do interior ou na zona de guerra, e ficou indicada de um modo geral no artigo antecedente, quando fizemos a analyse das disposições regulamentares relativas aos diversos órgãos do serviço militar de caminhos de ferro.

Os transportes de mobilização e de concentração, que representam sem duvida um dos maximos esforços a exigir do serviço ferroviario, são executados ainda sob a direcção da Inspecção do serviço militar de caminhos de ferro, e por ordem do Ministro da Guerra. A preparação d'estes transportes deve ser feita, desde o tempo de paz, no Estado-maior do Exercito.

Os transportes exigidos pelas operações são, de um modo geral: os transportes de reabastecimento, os transportes de evacuação, e os transportes na zona de guerra. Quando estes transportes sejam ordenados na zona do interior, é ao ministro da Guerra que cabe dar a respectiva ordem, e a sua execução compete á Inspecção do serviço militar de caminhos de ferro, por intermedio dos órgãos que funcionam junto das diversas companhias e direcções. Se, porém, os transportes teem a sua origem na zona de guerra, a respectiva ordem é dada pelo quartel-mestre-general do exercito de campanha, e a direcção do serviço está a cargo da direcção geral dos caminhos de ferro de campanha.

Os transportes de desmobilização são regulados como os transportes de mobilização e de concentração, e dirigidos pela Inspecção do serviço militar de caminhos de ferro, ou pelo commando em chefe do exercito de campanha, conforme se julgar mais conveniente.

A execução dos transportes estrategicos de qualquer natureza é regulada pelas prescrições relativas aos transportes ordinarios, salvas as excepções exigidas por alguns casos particulares.

O capitulo de que tratamos, dá tambem as regras geraes relativas á protecção das linhas ferreas e dos comboios, em tempo de guerra.

\*

O capitulo 5.º trata dos transportes especiaes, que já indicámos a que genero de transportes se poderiam referir.

Trata em primeiro logar do transporte de animaes e de material sem tropas, e n'esta rubrica ainda se distinguem os seguintes casos:

- a) Transporte de animaes e de material não considerado perigoso;
- b) Transportes de material considerado perigoso: substancias explosivas, inflammaveis, corrosivas, etc.

Para ambos estes casos se indicam as regras especiaes a que deve obedecer a preparação e execução dos transportes, devendo notar-se que para o segundo caso se

applicam as disposições do regulamento sobre substancias explosivas, dadas no annexo 3.º do regulamento que estamos analysando.

A secção 2.ª do presente capitulo trata do transporte de doentes e feridos, e entre as suas disposições merecem especial attenção as que se referem á organização dos *trens sanitarios* de caminhos de ferro, sua composição, marcha, embarque e desembarque.

\*

O capitulo 6.º trata do serviço de reabastecimento e evacuação, e dá uma ideia geral do funcionamento de todo o serviço ferroviario, durante o periodo de operações do exercito de campanha.

O capitulo 7.º, que se refere á alimentação das tropas durante os transportes em caminho de ferro, estabelece o funcionamento das chamadas *estações de alimentação*, e prescreve as regras a seguir para a alimentação de todo o pessoal e gado que execute grandes percursos pela via ferrea, bem como para a dos doentes e feridos transportados nos *trens sanitarios*.

\*

No que lica exposto não fizemos sequer uma rapida analyse do regulamento para o serviço militar de caminhos de ferro, mas só quizemos chamar a attenção dos interessados para disposições que altamente importam a um serviço de tão valioso concurso em todas as operações da guerra moderna.

Nunca será demais fazer salientar, entre nós, a importancia que teem os caminhos de ferro sob o ponto de vista da defesa nacional, porque essa importancia já de ha muito foi reconhecida e consagrada lá fóra, e, na guerra que actualmente envolve quasi toda a Europa, tem-se affirmado bem as vantagens que dos caminhos de ferro tiram os exercitos, em cujos paizes a preparação militar ferroviaria foi disvelladamente cuidada.

Raul Esteves



## Melhoramentos do Porto

Graças á iniciativa de um vereador activo da Camara Municipal da segunda cidade do paiz, o Porto vae encetar uma nova serie de melhoramentos materiaes, de que muito carecia.

As cidades, como as mulheres, teem necessidade de se pôr á moda, para agradarem; e os embellezamentos, se custam caros, dão proveitos indirectos que bem os compensam.

Poucas são as que constituem os seus attractivos em manter o cunho antigo, conservando, na robustez dos seus edificios, na estreiteza das suas viellas o cunho caracteristico que lhes vincula a notabilidade.

Berne, Cordova, Napoles, Nurenberg, o Cairo, para não citar outras, apesar de pertencerem a esta classe, não obstante manterem a sua parte antiga que representa a curiosidade de passadas eras, teem-se aformoseado com bairros novos, com largos melhoramentos, com edificios e avenidas novas, que não chocam com a esthetica da parte historica, que formam a parte commoda, confortavel, da sua agglomeração, que os visitantes preferem para alojamento ou para passeio, e que tambem injectam uma corrente de ar hygienico nos velhos bairros, saneando-lhes o ambiente e tornando mais agradavel a sua visita.

O Porto, á parte a estação central dos caminhos de ferro, a avenida da Boavista e a abertura da rua Sá da Bandeira, póde se dizer que nada tem melhorado nos ultimos annos. Era muito pouco.

E poucas cidades ha que de tantos melhoramentos precisem e tanto os mereçam, como aquella, que, pela sua

situação orographica, que lhe dá ingremes ladeiras e ao mesmo tempo pictorescos aspectos; pela sua vida laboriosa, partilhada por classes infimas, que não são, naturalmente, progressivas no asseio, e que imprimem em muitas das suas ruas um aspecto pouco limpo e pouco hygienico, conserva uma grande parte do seu povoado em pequeninas habitações de má apparencia, sem valor historico ou artistico, em ruas estreitissimas, ingremes, mal calçadas e peor ventiladas.

Não é, propriamente uma cidade antiga, apreciavel por isso, é uma cidade velha, que pede reformas, sendo ao mesmo tempo uma cidade linda, que a ellas se presta.

Mas as suas vereações municipaes tem enfermado das duras malarias que empestam o ambiente que as nossas administrações publicas respiram: a falta de recursos e a politica.

Ellas, ajudadas pela falta de iniciativa que tanto caracteriza os nossos homens publicos, teem impedido que do velho Porto resurja um Porto novo e se pense com afincio em melhorar o que já vae estando, á força de estacionario, insupportavel e incommodo.

Na actual Camara Municipal surgiu um vereador mais arrojado — atrevido iamos a escrever, porque vae sendo atrevimento despertar o paiz do seu torpor embalado pela politiquice — e um sopro de progresso vae arrasando as infectas viellas para as transformar em largas avenidas, e destruindo os velhos pardieiros, os barracões decrepitos, para, em seu logar, erguer novos edificios de garrido aspecto.

Assim, desaparece o mercado do Bolhão e dos montes de immundicie que ennojavam os visitantes, surge um mercado novo, elegante, entre avenidas claras, novas, de bella apparencia; o Matadouro, velha aspiração portuense foi por completo construido em Contomil, para substituir os velhos barracões do Monte Pedral.

Agora, o Sr. Elysio de Mello, o activo vereador a quem já estes melhoramentos se devem, propoz aos seus collegas, e estes approvaram, a abertura de uma nova avenida, que se chamará «da Liberdade» (como a de Lisboa, já se vê; o Porto tem sido sempre cioso de reproduzir os melhoramentos da capital; não lhe queremos mal por isso) e ligará a antiga praça de D. Pedro com a da Trindade.

E' pequena, não ha duvida; uns 400 metros, se tanto, de comprimento, mas é um bello melhoramento, porque desafoga o centro da cidade da cadeia de pequenas ruas que lhe ficavam ao norte, e faz substituir uma boa centena de pequeninas moradias velhas em velhas ruas, por novas edificações, que constituiriam um embellezamento local.

Segundo o mesmo vereador diz a nova avenida começará a ser aberta no mais curto prazo, esperando o proponente tê-la concluida antes do fim do anno proximo.

Muito nos felicitariamos por isso, posto tenhamos razões para pôr em duvida a realização de tão bons desejos. Não vemos, a menos que não se olhe a dinheiro, como se consiga fazer tão rapidamente a expropriação, amigavel e economicamente, de bem perto de cento e cinquenta edificações, entre as quaes, se ha muitas de pequeno valor, outras ha que, por terem mais importancia ou pela das industrias que n'ellas estão installadas, e que bem difficeis serão de desalojar, tornarão difficil a expropriação.

A avenida substitue, por completo, as ruas do Laranjal, e de D. Pedro, actualmente Elias Garcia, todas compostas de pequenas edificações, não ha duvida, mas em numero não inferior a cem.

Ora, convencer cem proprietarios a vender os seus predios, alguns dos quaes representam, para elles, o unico recurso, e cujo producto de locação está em enorme desproporção com o seu valor; desalojar d'esses predios mais de duzentas familias e algumas dezenas de pequenos commerciantes e de pequenas industrias, não é coisa que

se faça em poucos mezes, nem em dois annos incompletos.

Os Haussmanns e os viscondes d'Ouro Preto são plantas que não vicejam no nosso paiz, em que não se dispõe de ouro a montes para operar uma transformação urbana, como a que aquelle realizou em Paris e este no Rio de Janeiro.

Citando de memoria e a distancia, lembra-nos que, além do edificio dos Paços do Concelho, ha, logo atraz d'elle, o quartel dos Bombeiros, depois uma grande casa no angulo obtuso da rua dos Lavadouros; mais adiante uns tres edificios maiores, até a praça da Trindade. Isto do lado esquerdo.

Do direito, que é tambem o lado esquerdo da Elias Garcia, temos, logo ao principio, o Hotel Franfort e o Café Chaves, e por alli acima tudo estabelecimentos commerciaes e a redacção e officinas do *Jornal de Noticias*.

A nova avenida tomará todo o pavimento da actual Elias Garcia, pelo que os predios do lado direito d'esta ficarão com uma faixa de terreno na frente, que obrigará os proprietarios ou a adquiri-la ou a vender os seus predios para reconstrucção.

Logo no primeiro, á esquerda da Sá da Bandeira, está o «Crédit Franco-Portugais», que por certo não desaloja de boamente; seguindo-se algumas edificações grandes, muitos commercios e alguns armazens importantes.

A rua de Passos Manuel será prolongada, atravessando a de Bom Jardim e a nova avenida, expropriando a dos Lavadouros até á Picaria. Ahi vão abaixo mais umas dezenas de casas, mesmo algumas, modernas, na Passos Manuel.

O angulo Cancellavelha, rua Adriano Machado, vaé todo demolido, para que a rua Formosa siga directa á nova avenida; e ahi tambem ha edificações de certo valor, como a do fallecido visconde de Sousa Soares e outras novas casas d'esta ultima rua.

Por fim, irá abaixo o palacete da familia Venceslau de Lima, no largo da Trindade, que só por si tem um valor apreciavel. E se o conde d'Azambuja, antigo proprietario d'essa vivenda, não quiz ceder só uma parte dos jardins para abertura do complemento da rua Adriano Machado, como se conseguirá agora, facilmente, que os seus herdeiros deixem expropriar todo o velho solar?

Tudo isto para se conseguir uma avenida de 400 metros de extensão, parece-nos esforço demasiado para tão exiguo resultado.

Melhor fôra em nosso parecer, aproveitar a rectilindade da rua do Almada, e, demolindo a parte esquerda, alargá-la do principio a fim, o que daria uma expropriação só de uns 700 metros de propriedades de somenos valor.

No lado direito, os proprietarios seriam os primeiros a valorizar as pobres baicas que o constituem, substituindo-as por construcções modernas.

A face leste da praça da Liberdade seria alargada tambem e reconstruida, dando á esta praça um bello aspecto.

E tendo a avenida 700 metros, ligaria directamente duas das melhores praças do Porto, a Republica com a Liberdade, ideal que nem sempre se consegue.



## Os caminhos de ferro em Portugal

XVIII

### Liquidação das contas do Estado e da Companhia com Salamanca

Quando fui auctorizada a abertura provisoria á circulação do caminho de ferro de Lisboa ás Devesas, como ainda não estava assente a directriz d'ahi ao Porto, pedi D. José Salamanca ao governo que mandasse fazer a liquidação e pagamento das subvenções da linha de Leste e da do Norte até Gaia.

A pretensão foi deferida pela portaria de 22 de julho de 1864; tendo, porém, as commissões de exame das linhas avaliado em 572 contos o que faltava (sem fallar no troço de Gaia ao Porto) para se julgar cumprido o contracto, foi mandado reter no Thesouro aquella somma, que só poderia ir sendo entregue ao concessionario, á medida que este fôsse executando ou concluindo os trabalhos a que se obrigara.

As faltas notadas eram: a dos segundos taboleiros nas pontes metallicas, que só por si representavam 325 contos, varios trabalhos complementares na estação de Lisboa e em algumas outras, e diferentes obras de acabamento e consolidação.

A totalidade das subvenções liquidadas foi de 11:067 contos; mas em dinheiro o concessionario recebeu 8:340, porque nos pagamentos parciaes durante a construcção foi encontrada a quantia de 2:704 contos, preço de compra da secção Lisboa á Ponte de Asseca, e o resto foi, segundo nas parece, tambem encontrado no que D. José Salamanca tinha a pagar pelas obras executadas entre Asseca e Santarem, depois de assignado o contracto provisorio e antes d'elle tomar posse do caminho de ferro.

Devemos observar que, pelo contracto, a secção de Lisboa á Ponte d'Asseca era avaliada em mais; a differença proveiu de que n'aquelle documento lhe era attribuida a extensão de 68 kilometros, que depois se reconheceu ser de 66,778 kilometros, e que a totalidade de subvenções excedeu a que fôra prevista, porque, segundo o projecto, as duas linhas completas teriam 480 kilometros; mas com as modificações introduzidas no traçado, principalmente para o approximar de Elvas e de Aveiro, ficaram com o comprimento de 501,535 kilometros, afóra o troço de Gaia ao Porto.

Quasi todas as obras exigidas ao empreiteiro, foram executadas durante o tempo em que elle explorou as linhas, e, havendo pela lei de 2 de março de 1866 sido adiada a collocação dos segundos taboleiros de pontes e sido approvedo um novo contracto para se acabar a linha do Norte, recebeu Salamanca a parte de subvenções que lhe fôra retida, excepto 100 contos de réis que ficaram servindo de garantia ao novo contracto. Mais tarde, em virtude de outro accordo entre o governo e a companhia, foram os 100 contos restituídos a Salamanca, e assim ficaram definitivamente saldadas as contas do Estado com o concessionario das linhas do Norte e Leste.

Fundando-se no facto de ter o governo annuido á liquidação das subvenções, pediu Salamanca á Companhia que liquidasse e satisfizesse o preço da empreitada até ás Devesas, e lhe restituísse os 3 milhões que, como garantia, lhe tinha deduzido nos pagamentos mensaes durante a construcção. D'ahi a dias, apresentou tambem varias reclamações, pedindo lhe fosse pago, além do que tinha ajustado, mais 2:494 contos de réis, em que avaliava diferentes obras que executara, umas supplementares e outras imprevistas, e que não estavam comprehendidas no contracto da empreitada.

O conselho de administração, depois de examinar detidamente o assumpto, recusou a entrega da garantia, mas accitou em principio a liquidação, e submetteu tudo á decisão do arbitro, perante o qual todas as questões foram debatidas contradictoriamente por Salamanca e dois delegados do conselho.

Na sentença proferida por Tabalot, e que foi accéite pelos representantes das duas partes, a 2 de maio de 1865, estatuiu-se que a Companhia recebesse as secções dos caminhos de ferro em exploração, pagando por ellas o preço ajustado, sem deducção ou retenção alguma; que, em vista da parte das reclamações, consideradas justas e fundadas, pagasse mais 916 contos em obrigações, ao preço de 35\$100 réis cada uma; que d'esses titulos retivesse 1:500, enquanto não estivessem feitas todas as obras de acabamento, e mais 3:500 até lhe ser entregue

do o material que faltava para completar as quantidades que tinham sido estipuladas.

Como garantia da conclusão da linha até ao Porto, estabeleceu a sentença que, se por qualquer circumstancia, o governo resolvesse entregar a D. José Salamanca a somma retida pela falta dos segundos taboleiros das pontes, essa somma fosse depositada nos cofres da Companhia e só podesse ser levantada depois de prompto o caminho de ferro até á cidade.

Por accordo entre a Companhia e Salamanca, recebeu este o saldo da empreitada em obrigações ao preço de 30\$600 réis cada uma, resgatou o encargo de completar as obras de acabamento por 54 contos em obrigações ao preço de 35\$100, e conseguiu que, a seu favor, fossem decididas varias reclamações que apresentou e que o conselho julgou fundadas, prescindindo de sobre ellas ouvir o arbitro, mandando-lhe pagar mais 238 contos.

Apesar do parecer de Tabalot, bem expresso na sentença, ácerca do direito que a Companhia tinha de salvar a conclusão da linha ferrea até ao Porto, o conselho autorizou D. José Salamanca a receber a quantia retida pelo governo pela falta dos taboleiros das pontes e accedeu a que elle levantasse os tres milhões que anteriormente lhe recusara, ficando d'este modo sem garantia alguma no caso do empreiteiro não construir a parte do caminho que faltava para inteiro cumprimento do que ajustara.

—Do que temos referido se vê que, ao tomar posse das linhas, a Companhia tinha dispendido na construcção e na aquisição de material 12:864 contos, isto é, mais 1:600 do que a somma que fôra julgada necessaria para pagamento da empreitada.

Este e outros factos, que demonstraram quanto eram optimistas as promessas feitas em 1860, produziram as difficuldades com que a Companhia teve de luctar nos primeiros annos em que explorou os caminhos de ferro e a triste situação financeira em que se encontrou n'essa epocha e que só ponde ser regularizada d'ahi a annos.

A. O.

## Pharoes para aeronautas

Para o serviço do extenso e poderoso systema de signaes luminosos, estabelecido pela Allemanha para os seus aeronautas, montaram-se reflectores enormes, entre os quaes citaremos alguns, como o installado no campo de aviação de Neumar, cujo poder luminoso é de 27.000.000 de vellas.

Para os que voam a grande altura, collocou-se uma luz intensissima no alto da montanha denominada Taunns, a 915 metros acima do nivel do mar, utilizando-se lampadas incandescentes de 500.000 vellas, havendo ainda tenção de substitui-las por arcos-voltaicos, até se attingir a intensidade de 50.000.000 de vellas.

O pharol giratorio collocado na estação de t. s. f. de Neustadt, emprega um arco que lança de 4 em 4 minutos um foco luminoso de 300.000 vellas.

Em Bernscastel funciona um foco giratorio de 150.000 vellas.

No campo de aviação de Dacheritz, funciona outra luz de acetylene de 27.000 vellas.

Em Kaditz installou-se um pharol de eclipse, de 250.000 vellas, para indicar aos aeronautas o ponto de descida.

Para que os aeronautas possam distinguir uns dos outros os aerodromos, empregam-se enormes numeros illuminados, sendo os principaes os de Johannisthal, que é munido com lampadas de 30.000 vellas, o de Bonn e o de Winiarg com lampadas de 85.000 vellas.

Existem tambem pharoes para aeronautas, em Koenigsberg, Metz, Strasburgo e Tegel.

## Os caminhos de ferro argentinos

Proponho-me demonstrar, com a eloquencia dos numeros, a diminuição de receitas que tem soffrido os caminhos de ferro argentinos, no periodo de 1913-14, em contraposição com o augmento da kilometragem em exploração; e, para isso, valer-me-hei das ultimas noticias com respeito ás assembleias geraes realizadas em Londres pelos accionistas dos «Caminhos de Ferro de Buenos-Aires ao Pacifico», «Caminho de Ferro do Sul» e «Caminho de Ferro do Oeste» isto é, das tres mais importantes companhias do systema ferroviario argentino.

O periodo abarcado pelos relatorios e balanços apresentados pelas respectivas direcções, comprehende de 1 de julho de 1913 a 30 de junho de 1914, feita a comparação com eguaes mezes dos annos de 1912-13, data em que o primeiro dos nomeados caminhos de ferro tinha em exploração 5.497 kilometros, contra 5.540 d'este anno; o segundo, 5.760 contra 6.198, e o terceiro, 2.836 contra 2.893.

Pelo que respeita ao caminho de ferro de Buenos-Aires ao Pacifico, os lucros liquidos foram de 1.824.198 libras esterlinas, ou seja menos 306.494 libras que no exercicio anterior, pelo que as acções ordinarias ficaram sem receber dividendo, visto que o reduzido saldo, depois se ter feito frente a todas as obrigações anteriores do capital e ao pagamento de dividendo aos obrigacionistas de segunda preferencia, não dava para tanto, passando por conseguinte para o exercicio seguinte. O relatorio da direcção, transumpto fiel da situação que atravessou a Argentina, fez renascer a confiança nos accionistas, o que se traduziu na reeleição de todos os membros que compunham a direcção e no augmento de preço das acções, que de 48 libras, com ligeiras oscillações que soffreram no ultimo trimestre, subiram a 54 libras, com perspectiva de mais alta valorização.

O caminho de ferro do Sul tambem teve uma diminuição de 605.854 libras, ou seja 21 % menos das 2.870.349 libras que alcançaram as receitas do exercicio de 1912-13; mas os accionistas podem considerar-se felizes, visto como, juntando ás receitas o saldo do exercicio anterior, vieram a receber um juro de 2 %, que accrescentado com os 3 % provisionaes abonados no primeiro semestre, dão um total de 5 %, para o exercicio.

Tambem o caminho de ferro do Oeste, não obstante ter tido baixa nas receitas liquidas, de 205.067 libras, ou seja 1.041.426 libras contra 1.246.493 do anno economico anterior, distribuiu aos accionistas 5 %, passando para conta nova um saldo de 47.059 libras.

As razões d'essas descidas não são desconhecidas para ninguem. O momento actual é de uma grandissima tensão nervosa; nos vinte dias que faltam para que a maior parte do rico cereal esteja colhido, pôde, por uma nevada damnosa, perder-se o lençol das verdes messes que balouçam agora com vento bonançoso, quaes ondas languidas e tranquillias beijando uma praia mediterranea.

Já isso occorreu nos começos d'este mez (novembro) e nos primeiros momentos foi enorme o alarme; houve quem, com fins de especulação, elevasse a cifra dos prejuizos a uns 50 ou 60 % da area damnificada; porém quando se ponde fazer melhor avaliação, viu-se que só chegara a 10 %, e a tranquillidade renasceu nas espheras commerciaes, já anteriormente desanimadas pelo lento desfilar do inverno, que, sob o ponto de vista financeiro, tem sido dos peiores que aqui temos atravessado.

As empresas ferroviarias continuam com a restricção de 50 % no serviço dos comboios de passageiros, implantado em 14 de agosto, sob o pretexto da falta de carvão.

Riviera (Republica Argentina), 19-11-1914.

Juan Salazar

Da «Gaceta de los Caminos de Hierro», de Madrid.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Apeadeiro de Oliveirinha-Cabanas

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira-Alta, o apeadeiro de Oliveirinha-Cabanas, situado entre as estações de Carregal e Cannas-Felgueira, passou, desde o dia 26 do mez findo, a prestar todo o serviço de grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado, nas seguintes condições:

As operações de carga e de descarga das remessas de vagão completo, serão feitas pelos expedidores e consignatarios, ficando as mercadorias, enquanto permanecerem no apeadeiro, sob a guarda e responsabilidade dos interessados.

Os preços applicaveis aos transportes de ou para o apeadeiro, são os que correspondam pelas tarifas applicaveis ás estações immediatas, Carregal ou Cannas-Felgueira, conforme o sentido das remessas.

## Despacho Central de El Barco de Avila

Em correspondencia com a estação de Béjar, na linha do Oeste de Hespanha, a 235 kilometros da fronteira de Valencia d'Alcantara e a 76 kilometros da estação de Placencias-Empalme, foi aberto ao serviço publico na povoação de El Barco de Avila um despacho Central que presta todo o serviço de mercadorias em grande e em pequena velocidade, interno e combinado.

As estações das linhas portuguezas podem, portanto, permutar trafego com o referido despacho, sendo as taxas as estabelecidas nas respectivas tarifas para as procedencias ou destinos de Béjar, mais as sobretaxas seguintes:

*Em grande velocidade* — Até 50 kilos, por fracção de 10 kilos, 0,30 pesetas, com o minimo de cobrança de 0,50 pesetas por expedição. Além de 50 kilos, por fracção de 10 kilos, 0,25 pesetas.

*Em pequena velocidade* — Por tonelada, applicavel a fracções de 10 kilos, 12,00 pesetas, com o minimo de cobrança de 1,00 pesetas.

Os prazos de transporte são de 36 horas em grande e de 72 em pequena velocidade.

Os objectos d'arte e os espelhos são taxados pelos preços acima indicados, com o augmento de 50 %.

A camionagem para as massas indivisiveis de peso superior a 1.000 kilos, e os objectos cujo comprimento seja superior a 10 metros, será estabelecida mediante ajuste previo.

## Transporte de peixe e outros generos frescos para Hespanha

Pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes foi apresentado á sancção governamental um projecto de uma nova tarifa combinada com a Companhia hespanhola dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal do Oeste de Hespanha, destinada a substituir a tarifa M. T. n.º 1 de grande velocidade, actualmente em vigor para o transporte de peixe e outros generos frescos.

A nova tarifa visa principalmente a baratear o preço do transporte do chamado peixe fino, que de Portugal é expedido em grande quantidade para Hespanha.

## Remessas d'assucar expedidas de Lisboa

Em virtude de determinação das auctoridades, as estações de Caminhos de ferro de Lisboa não accetam para expedição remessas de assucar de peso superior a 100 kilogrammas, sem que os expedidores apresentem declaração escripta com o visto da policia. Esta medida foi tomada para evitar que o assucar saia de Lisboa em grande

quantidade, em prejuizo do consumo da cidade onde se verifica haver falta d'esse genero.

Logo que as circunstancias se modificarem, a medida será sem duvida revogada.

## Comboios rapidos Lisboa-Porto

A circulação dos comboios rapidos entre Lisboa e Porto, n.ºs 51 e 52, que conforme a Companhia Portugueza havia annuciado devia cessar em 31 do mez de janeiro findo, foi prorogada até o dia 28 d'este mez.

## Apresentação de reclamações á Companhia da Beira Alta

A Companhia da Beira Alta publicou um aviso pelo qual previne o publico de que não dará seguimento a reclamações ou pedidos que se refiram a mais d'um assumpto, ou que comprehendam mais d'uma pretensão, e bem assim ás que não sejam explicitas ou não estejam redigidas em termos convenientes.

## O serviço nas estações de Coimbra

Ainda não se acham concluidos os trabalhos de reparação em varias dependencias das estações de Coimbra e Coimbra B, em que as ultimas cheias do Mondego causaram importantes estragos, pelo que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes ainda se não responsabiliza pelos prazos regulamentares de recepção e entrega de mercadorias em qualquer d'aquellas duas estações.

Logo que estejam concluidos os trabalhos, a Companhia annunciará ao publico a normalização do serviço.



## A Companhia Carris e a linha do Chiado

Tendo estado a Companhia Carris a montar, no largo das duas Igrejas e praça de Luiz de Camões e embocaduras das ruas de S. Roque e Alecrim, uma rede de linhas, em todos os sentidos, com agulhas que lhe permitem fazer serviço para todos os lados, a seu bel-prazer, partindo d'aquelle largo para a direcção Estrella, por S. Bento, e podendo fazer seguir os carros, directamente, quer da rua do Alecrim quer da de S. Roque, para aquelle destino, pensaram muitas pessoas que isso era o começo dos trabalhos para a linha do Chiado.

Não é assim. A Companhia, com aquellas obras, pretende, por agora, dar mais facilidades ao seu serviço, pondo os carros da antiga linha dos Ascensores no largo das Duas Igrejas; e vae, ao mesmo tempo, preparando já o terreno para a possibilidade de, um dia, metter os carros pelo Chiado, como é seu almejo de ha muito.

Sobre este assumpto, *A Capital* mandou um dos seus redactores entrevistar a Direcção da Companhia Carris, e eis um extracto d'essa entrevista:

«—A que se destinam as obras do Camões?

—Coisa minima, para bem servir o publico — responde-me o gerente, um perfeito «gentleman», um inglez alto, espaduado, desempenado, fallando ao mesmo tempo o inglez, o hespanhol e o portuguez e realizando, afinal, o milagre de se fazer entender.

O Sr. Borges de Sousa accode e explica melhor. Os carros da Estrella, os que substituiram o maxibombo, quasi impediam o transito no Camões. Era preciso evitar esse inconveniente. Pois é para isso que estão a fazer-se todas aquellas ligações com as linhas do Alecrim e com



as do largo das Duas Igrejas. Logo que as obras terminem, será d'alli que partirão os electricos para a Estrella, quer desçam o Alecrim quer sigam em direcção aos Paulistas.»

E o Sr. Borges de Sousa nega que essas linhas e agulhas sejam para se fazerem carreiras d'alli para a Estrella, pelo Rato.

Não sabemos, portanto, para que a Camara consente a Companhia estabelecer essas ligações para a rua de S. Roque.

Continua a entrevista:

«Falla-se da linha do Chiado. Em que ficou a velha e debatida questão, que parece adormecida e esquecida para sempre?

— Não desistimos — respondeu o Sr. O. Kolpkorst.

No seu olhar azul ha decisão e energia. Agora as palavras atabalhoam-se-lhe em torvelinho. Não é facil entendê-lo. Fixam-se, porém, alguns termos em inglez.

— Vamos para os tribunaes, processar a Camara, porque temos «black in white», por que ha contracto que os maiores «advogados» de Lisboa defenderão. Não se comprehende a teimosia da Camara...

O Sr. Borges de Sousa tornou a intervir. A linha do Chiado foi concedida á Companhia como as das ruas do Ouro, Augusta, da Prata e dos Fanqueiros. E' a realização d'essa concessão que a Companhia vae exigir, recorrendo aos tribunaes.

As relações entre a Companhia e o Municipio vão, pois, entrar n'uma nova phase aguda. Quem levará a melhor? E' o projecto do contracto assignado o anno passado?

— Desinteressámo-nos — exclamam os directores da Carris, quasi ao mesmo tempo. A Companhia dava a mais do que devia. Agora não dará tanto, nem coisa que se pareça.

E o publico que soffra, porque n'estas rixas permanentes, é, afinal, elle quem perde, como o animal que expia sempre todas as culpas dos outros».

Como se vê, quando se falla á Companhia na linha do Chiado, os seus directores, mesmo o que é filho da phleumática Albion, teem crispações nas mãos, despedem chispas do olhar inflammado, e soltam catadupas de argumentos como se lhes tirassem o seu *enfant chéril*

E declaram, impavidos, que teem *black in white* (preto no branco) que lhes dá direito a fazer d'aquella rua servidão sua.

Com effeito, no contracto de 16 d'agosto de 1898, chamado «dos 26 kilometros», entre as linhas citadas no officio a que o contracto capciosamente se refere, figura a do Chiado; mas esse contracto não annullou os anteriores, antes os confirma (condição 15.<sup>a</sup>) e no de 10 d'abril de 1888 a condição 8 fixa bem claro que a Companhia não poderá construir linha alguma sem submeter o projecto á *approvação* da Camara, e que esta tem o direito de o *aprovar ou rejeitar*.

A Camara tem, pois, toda a faculdade de não consentir aquella construcção, e não deve consenti-la a bem da segurança publica e das garantias e até da esthetica da cidade.

Tambem, consultando esses contractos, vemos a quantas das suas clausulas a Companhia tem faltado!

Pela condição 3.<sup>a</sup> d'este ultimo, a Companhia obrigou-se a construir, além d'outras linhas que construiu:

Uma linha pela rua ao norte do parque Eduardo VII, entre S. Sebastião da Pedreira e Campolide — nunca a fez.

Uma pela rua do Instituto Industrial — idem.

Outra pela avenida marginal do Tejo — idem.

Ramaes para os caes publicos da cidade — não tem um só.

Pela condição 27.<sup>a</sup> do mesmo contracto, a Companhia é obrigada a submeter á *approvação* da Camara, um mez

antes de começarem a vigorar, as tarifas e horarios, que serão *sujeitos a uma revisão annual*.

A Companhia nega-se a isso, estabelece os horarios e as tarifas que quer.

Tambem o contracto de 27 de junho de 1892 está em vigor, e esse estabelece, na condição 7.<sup>a</sup>, que a Companhia fará carreiras do Rocio para o Areeiro e vice-versa, e ella supprimiu-as. Logo, ficou incursa, pela condição 16.<sup>a</sup>, á «multa de um conto de reis» e pela 18.<sup>a</sup> a imposição de seis multas importa a rescisão do contracto, sem indemnização alguma para a Companhia.

Póde, pois, ella recorrer a quantos tribunaes quizer, que a Camara terá bastas razões para se defender, e até para annullar boa parte dos contractos.

Mas enquanto não o faz, dada a tensão de relações que a Companhia provoca com a Camara, esta deve manter-se intransigente, não lhe fazendo favores, não lhe concedendo facilidades, não pagando offensas com generosidades.

A Companhia queria agora, por conveniencia sua, alterar as linhas e agulhas no largo das Duas Igrejas: a Camara tinha o direito de não lh'o consentir.

Tem ella varias linhas e ramaes que não explora: a Camara faz-lhe levantar os carris.

Altera as tarifas e os horarios: a Camara impõe-lhe repetidas multas.

Rigorosamente applicados os contractos, a Camara tem muitos meios de levar a Companhia a ser menos ambiciosa e mais condescendente.

E por fim, é risivel o desinteresse da Companhia sobre a projectada reforma do contracto combinada o anno passado!

Aqui demonstrámos o que esse negocio era, e aqui se publicou o bello parecer da Commissão Camararia que o regulou *in limine*.

«A Companhia dava mais do que devia» dizem os seus directores.

Dava, com effeito, bilha de leite... desnatado, por tonel d'azeite. Que generosidade!

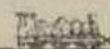
A sua infeliz phrase final, chamando animal ao publico que ella explora, é de resto bem justificada.

\*

A proposito vem registrar que sempre conseguiu ella que o Sr. juiz da 1.<sup>a</sup> vara do Tribunal do Commercio, não sabemos com que fundamento de justiça, ordenasse um exame da escripta da empresa Eduardo Jorge, como base para uma pretendida acção de perdas e danos com que a poderosa Companhia procurava anniquilar a modesta empresa de viação, que aquelle Sr. mantem, com grande beneficio para o publico.

Deu-se, porém, o caso grotesco de tal exame não poder realizar-se... porque o Sr. Jorge não tem escripta.

Que pena, os jornaes não terem enviado a esse acto os seus *reporters* photographos, para termos o prazer de ver reproduzidas, pela gravura, as caras com que ficaria o meritissimo juiz e o arguto advogado da auctora!



## A mobilização das forças commerciaes em França

A lucta implacavel que prosegue actualmente entre a França e os alliados, de um lado, e a raça germanica do outro, não póde ter senão uma sahida: o esmagamento definitivo e completo d'esta ultima.

E' uma necessidade imperiosa, e vital para o universo civilizado, por tanto tempo perturbado nos seus empreendimentos pacíficos pelas ambições ameaçadoras do pangermanismo, o sentir-se liberto, senão para sempre, ao me-

nos por uns tantos annos, do perigo permanente que ameaçava tanto a autonomia dos povos como a liberdade do commercio, a ambição desmedida de um imperio sedento de um predomínio universal.

É preciso, pois, que esta guerra tremenda que a França e os aliados não procuraram nem quizeram, mas que lhes foi imposta, no momento por ella escolhido, pela orgulhosa Allemanha, prosiga até final e por tanto tempo quanto o necessario para quebrar e abater o poder militar dos nossos vizinhos do Ultra-Rheno e determinar de vez a ruína da sua unidade politica e da sua integridade nacional.

Para satisfação d'este desideratum, podemos confiar absolutamente na força e na heroicidade do nosso exercito e no genio dos nossos generaes, e tambem, assim o esperamos pelo menos, na firmeza e no talento diplomatico dos nossos governantes.

Mas a par d'este trabalho, outro ha, egualmente importante, que perigaria por se ver esquecido e não proseguido com a energia e a competencia necessarias, se os commerciantes e os industriaes francezes d'elle se não tivessem encarregado elles proprios e é o rebaixamento economico da Allemanha, a guerra ao seu commercio e à sua industria, e a suppressão, por todos os meios, da concorrência invasora, e quasi sempre deshonesta, que ella fazia até aqui aos productos francezes, em todos os mercados do mundo e no nosso proprio mercado.

Mas não nos iludamos. É essa uma empresa enorme, de grande folego, tão difficil de levar a bom termo como a que consiste em vencer o poderio militar allemão, e que não póde ser tentada, com probabilidade de bom exito, senão por uma organização poderosa, methodicamente preparada e vigorosamente conduzida.

Com effeito, convem não perder de vista que a Allemanha, n'estes ultimos annos, tinha-se tornado não sómente uma formidavel machina de guerra, mas tambem uma colossal exploração industrial e commercial, levada ao maximo da sua intensidade, de perfeição e de rendimento, graças a esforços tenazes, pacientes e laboriosos.

Ora, seria pueril e perigoso pensarmos que o poderio economico da Allemanha se suma, como uma chimera, por motivo de havermos vencido, desarmado e até desmembrado o seu imperio.

Langado a terra o throno dos Hohenzollern, não deixará de ficar um povo de 68 milhões d'almas, fallando a mesma lingua e possuidor das mesmas tradições; um escol de engenheiros, de constructores, de fabricantes, de negociantes, de caixeiros-viajantes, de empresario de negocios de todas as categorias, mais do que nunca desejosos de lutar e trabalhar, para remediarem o mais rapidamente possivel as brechas causadas pela guerra no edificio commercial e industrial allemão, e tambem mais do que nunca avidos de enriquecerem à custa dos seus concorrentes estrangeiros, para rehaverm essa enorme opulencia a que se haviam tão facilmente habituado, e que lhes grangeava o despejar indefinido dos seus mostruarios em todos os mercados do mundo.

A guerra deixará tambem de pé, — pelo menos em grande parte, — essas fabricas gigantescas, esse immenso apetrechamento economico, essas vastas e poderosas associações industriaes e commerciaes, essas florescentes escholas technicas, fructo de quarenta annos de intelligentes e ininterruptos esforços: Sem duvida tambem que o humildamento politico da Allemanha determinará, em cambio, o decrescimento do seu poder financeiro, e vibrará um rijo golpe ao seu credito commercial. Mas aqui nos não devemos egualmente embalar com quaesquer fagueiras illusões. Lembremo-nos, primeiro que tudo, que no inicio das hostilidades, a fortuna global do imperio allemão estava avaliada na quantia enorme de 350 billiões de francos, e o seu rendimento annual em perto de 50 billiões; e não esqueçamos depois, que o dinheiro é vagabundo, e não conhece as preocupações de ordem patriótica,

do que n'estes ultimos tempos tivemos occasião de passar pela dura experiencia.

Portanto, apesar de todos os billiões que nós lhes poderíamos exigir, como justa indemnização de guerra, os Allemães ficarão ainda senhores do bastante para pugnam pelo seu resurgimento economico, e para tratarem de se reapossarem, contra os nossos productos, da sua concorrência assoladora.

Conclue-se de todas estas considerações, que poderiam accrescentar-se com mil outras, que um dever imperioso e urgente se impõe a todos os commerciantes e industriaes francezes, se é que querem aproveitar a occasião unica e inesperada que se lhes offerece, de rehaverm, de um jacto, o avanço consideravel que elles tinham imprudentemente deixado tomar aos seus concorrentes austro-allemães, e de se tornarem senhores dos mercados commerciaes de onde haviam sido a pouco e pouco escoraçados: e vem a ser o realizarem, no campo dos negocios e dos interesses economicos, essa soberba união nacional estabelecida espontaneamente entre todos os Francezes, nos primeiros dias da declaração de guerra, perante a Patria ameaçada, e o agruparem-se, immediata e unanimemente, n'um feixe poderoso de forças vivas e activas, que saberão travar uma boa lucta pelo triumpho e pela supremacia definitiva do commercio francez sobre o commercio allemão.

Para se attingir este fim, um grupo de homens patriotas e desinteressados, de espirito pratico e livres de todas as preocupações politicas ou eleitoraes, começaram a organizar, ha tres mezes, uma verdadeira *mobilização geral das forças commerciaes francezas*, fundando, em amplas bases, a *Sociedade Nacional de Defesa dos Interesses Francezes*.

Jules Lepain

Do «Commerce et Industrie» de Paris.—Janeiro de 1915.

## A guerra e a indústria química na Allemanha

N'um dos ultimos numeros da «*Chemiker Zeitung*», o professor Witt, da Eschola Technica Superior de Charlottenburg, expõe a situação creada pela guerra à industria chimica allemã.

Como primeiro effeito da guerra, veio a mobilização de grande parte dos directores technicos e commerciaes das differentes fabricas, e a impossibilidade da exportação.

O professor Witt estuda os diversos ramos da industria chimica, demonstrando que os fabricantes de acido sulphurico não poderão obter as pyrites de Hespanha e Portugal quando exgotadas as existencias actuaes, mas chama a attenção para as pyrites da Noruega, e accrescenta a possibilidade de voltar a utilizar-se o enxofre italiano.

A preparação do acido nitrico, que representa um importante papel no fabrico dos explosivos modernos, preocupa muito o auctor, porquanto a importação dos nitratos do Chile, que serviu de base àquella industria, está de todo suspensa. Os *stocks* de nitratos existentes na Allemanha foram destinados às fabricas de productos chimicos, sendo substituidos nas necessidades agricolas pelo sulphato de ammoniaco, cuja produção é abundante.

A Allemanha carece de chromio, cobre, mercurio e nickel. Este ultimo metal não póde vir nem da Nova-Caledonia, nem do Canadá, nem dos Estados-Unidos; espera-se obtê-lo pelo tratamento dos minérios pobres da Hungria e da Alta-Italia.

A industria do aluminio, que se baseava no aproveitamento das argillas francezas, deverá servir-se do emprego de outras argillas que se encontram na Dalmacia, mas

que, por serem de differente composição, necessitam de outro tratamento.

Existe alcool em excesso na Allemanha. A diminuição do seu consumo industrial tornará utilizaveis na alimentação os cereaes e as batatas que se empregavam nas distillarias.

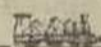
A impossibilidade da importação da benzina, petroleo, lubrificantes e parafina, causa grande prejuizo à Allemanha, mas espera-se remediá-lo pela distillação de linhites, a que se deu enorme impulso.

Enquanto ao benzol, anthraceno e naphthalina, a situação é hoje muito differente, do que em 1870, quando a Allemanha recebia da Inglaterra todos estes productos.

O professor Witt calcula que a industria allemã das materias corantes artificiaes está tão solidamente estabelecida, que não tem nenhuma concorrência; a sua produção pôde até reduzir-se a 50%, pela impossibilidade de exportação para os paizes belligerantes, mas quem soffrerá com isto são os tintureiros que não tenham outro fornecedor além da Allemanha.

Por ultimo, a Allemanha soffrerá pela falta de textis, com o algodão, a lã e a juta.

As fabricas de sabão soffrerão pela falta de oleos de coco e palma e de gorduras, e a consequencia menos tranquillizadora será a diminuição no fabrico da glicerina, tão precisa para a dynamite.



## Études et documents sur la guerre

Um grupo de summidades intellectuaes da França, em que figuram professores universitarios e membros de academias, sob a direcção do illustre historiador Ernesto Lavisse, emprehendeu a publicação, sob o titulo que encima esta noticia, de uma serie de brochuras destinadas a esclarecer a opinião publica sobre a calamitosa guerra que hoje flagella o mundo.

A amabilidade da Camara de Commercio Franceza devemos a offerta de tres d'essas brochuras:

*Qui a voulu la guerre?*, por Durkheim e Denis.

*La violation de la neutralité belge et luxembourgeoise par l'Allemagne*, por A. Weiss.

*Les crimes allemands d'après les témoignages allemands*, por J. Bédier.

Todas essas brochuras tem incontestavel valor litterario, e revelam o espirito patriotico dos seus auctores, procurando apresentar os factos apreciados sem exaltação sob o ponto de vista da causa franceza.

A primeira brochura, baseada na correspondência diplomatica vinda ultimamente a lume, procura demonstrar que à Allemanha cabe a responsabilidade da terrivel guerra que se desencadeou.

A segunda occupa-se da violação da neutralidade dos dois Estados que a Allemanha carecia de atravessar para tentar a invasão da França, e regista as confissões dos homens publicos allemães acerca da violação dos tractados e do direito dos neutros á defesa do seu territorio.

A terceira procura nos diarios encontrados em muitos prisioneiros e em jornaes allemães, a narrativa de violencias e crueldades contrarias ás leis da guerra e aos principios do direito das gentes, consignados na convenção da Haia.

A indole puramente technica da nossa *Gazeta* inibenos de fazer critica minuciosa d'esses estudos, que são sem duvida valiosos subsidios para a historia da formidavel conflagração, de que somos espectadores e tambem victimas.

Deus permita que bem depressa venha pôr-lhe termo a paz!



**Sul e Sueste.** — Estuda-se um novo horario n'este caminho de ferro, para dar melhores ligações com o Algarve, e devendo entrar em vigor por todo o mez de fevereiro.

**Companhia Portugueza.** — Esta companhia vae construir casa para habitação do pessoal e suas familias em varias estações, entre as quaes as de Espinho, Esmoriz, Ovar, Estarreja, Aveiro, etc, o que constitue grande vantagem para os empregados, pois são cedidas sem pagamento de renda.

— Proseguem os trabalhos de renovação da via na linha de Cintra, na via ascendente entre Bemfica e Amadora.

**Beira-Alta.** — A estação de Oliveirinha-Cabanas passou a fazer todo o serviço, para o que se está construindo um caes de mercadorias, uma linha de desvio e uma de sacco.

— Passaram por grandes reparações as estações de Mangualde e Santa-Comba.

Vae tambem entrar em obras a estação de Celorico.

— As duas novas carruagens de 3.<sup>a</sup> classe vão entrar em serviço em março proximo.

— Está já começada a construcção de mais uma carruagem mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe e outra de 3.<sup>a</sup>, eguaes ás ultimamente construidas. Este material deve estar prompto antes do fim do anno.

**Companhia Nacional.** — Circulam já na linha de Vizeu carruagens de 1.<sup>a</sup> classe de corredor lateral, lavabo e aquecimento. Estas carruagens são as antigas, transformadas, ficando agora com 18 logares, e com uma apparencia interior muito elegante.

**Penafiel á Lixa.** — Os trabalhos de prolongamento da linha a Entre-os-Rios vão muito adeantados, devendo a troço de Calçada á Torre ser inaugurado dentro de um mez.

Na inauguração d'esta linha entrarão em serviço novas carruagens de passageiros. O troço Penafiel Calçada tem tido um movimento maior ao que se esperava.

**Caminho de Ferro de S. Thomé.** — Parece que dentro em pouco serão tomadas resoluções acerca dos projectos de varios laços do Caminho de Ferro de S. Thomé, que foram apresentados ao Governo pelo governador d'esta provincia.

**Novas ambulancias postaes.** — Já foram entregues ao Governo as nove ambulancias postaes construidas nas officinas da Companhia Portugueza. Tres d'essas carruagens foram para o Minho e Douro, duas para a Beira-Alta e quatro para o Sul e Sueste.



## BRINDES RECEBIDOS

Recebemos e agradecemos um lindissimo calendario de parede, da casa Libanio da Silva & C.<sup>a</sup>, Travessa do Falla-só, 24, Lisboa. É um trabalho perfeito, debaixo do ponto de vista typographico, e a guarnição, em côres, é um trabalho verdadeiramente primoroso, como não se vê melhor em parte alguma, com desenho original, reproduzido por partes, em estereotypia, nas officinas d'esta acreditada casa.

## A guerra e o Norte de Hespanha

O Sr. Boix, engenheiro da Companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha, consultado pelo redactor de um periodico de Madrid, fez as seguintes declarações:

«Pelo que respeita á linha do Norte, a influencia do conflicto representa a suppressão quasi completa do trafego internacional, até ao ponto de nos termos visto forçados, a começar em 15 de dezembro, a supprimir o *sud-express*, que era um comboio internacional, porquanto se ligava em Irun e em Hendaya aos caminhos de ferro francezes.

O mal-estar originado pela guerra trouxe como consequencia immediata a paralyzação de muitas industrias importantes, e, como é natural, uma diminuição muito sensível na exportação e na importação, phenomeno que se deu tambem parallelamente no trafego dos passageiros.

Uma cifra eloquentissima, para maior elucidação e para abreviar: em conjuncto, as receitas do Norte experimentaram uma baixa que se approxima de nove milhões de pesetas, com relação ao anno anterior, de 1914.

Deve notar-se que esta Companhia, como todas as outras de Hespanha, se encontrava n'um periodo de progresso com respeito a todos os serviços da rede, para cujo fim havia feito grandes despesas. Pois bem! com a guerra, em vez de seguirmos n'esse progresso, soffremos agora um forte regressão, cuja principal consequencia está consignada na cifra de perdas apontada».



### Hespanha

Está-se procedendo aos estudos de campo da linha ferrea directa de Madrid a França, passando por Soria, em cuja provincia entra por Baraones, seguindo a direcção dos rios Andaluz e Escalote.

Uma commissão de peticionarios de concessões de caminhos de ferro secundarios, procurou a 14 do corrente o director geral de Obras publicas, para instar por uma prompta resolução que facilite a construcção d'aquelles.

Sendo varios os traçados de caminhos de ferro projectados para o territorio marroquino, o que por enquanto disfructa a primazia, é o de Tanger a Fez, em estudo por conta da Companhia Hespanhola, a cujo cargo está a exploração da parte da linha que segue na zona estabelecida á Hespanha.



### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Janeiro de 1915.

Ainda uma vez, novo ministerio.

Não é «o cansado chá que ferve com esta a setima vez» do Tolentino, porque se chá refervido fosse, era-o pela decima vez; que tantos teem sido os ministros que, n'um perpassar rapido, como em fita de animatographo, teem sobraçado a pasta das Finanças, desde

que ella, acabado o cunho official nos sacramentos, foi baptizada.

Não traz o novo ministerio a marca desacreditada da mercaderia avariada nos armazens dos centros politicos, nem o sello Viteri do partidarismo que tem arruinado o nosso organismo administrativo... e moral.

O novo ministerio é composto de gente sem ambições—isso já é muito—e de gente que põe a Patria acima das paixões—o que é tudo.

A pasta das Finanças foi entregue a um novo, na idade e na administração publica, mas um novo em que ha todas as esperanças, porque são conhecidas as suas faculdades de trabalho organizador e pratico, no arduo serviço ferroviario.

Tinha que ser tirado da classe o ministro d'esta pasta, tendo sido primeiro indicado o Sr. capitão de engenharia Santos Viegas, chefe da exploração da Companhia Portugueza, e sendo afinal escolhido o Sr. capitão Herculano Galhardo, chefe do serviço de tracção e officinas do Sul e Sueste.

Encontra o novo ministro já apresentado nas Camaras o orçamento para o futuro anno, o que apparentando ser uma facilidade, a que a phrase popular chama «a papinha feita» é, pelo contrario, um problema de difficil resolução.

Perfillar um producto alheio, quando este é um monstrozinho—ou melhor, uma monstruosidade—do quilate d'aquelle documento, em que, como aqui dissemos e todos que o leram reconheceram, se amassaram algarismos unicamente com o fim de armar ao effeito phantasmagorico d'um *superavit* falso, é resolução difficil para um espirito esclarecido e um caracter honesto.

O Sr. Galhardo terá pois, a cada passagem do orçamento, que repetir a phrase de Pilatos, modificando-a, já se vê: «estou innocente do sangue d'este... imbroglio».

As futuras Camaras ver-se-hão tambem em difficuldades para apreciar esse amontoado de cifras, que fogem ao menor contacto do espirito observador que n'ellas queira encontrar a justificacão da origem.

Conscienciosamente, patrioticamente, quem poderá dar parecer sobre a estabilidade d'um edificio construido sobre bases falsas, que se derrue ao sopro do mais leve exame?

Outra missão espinhosa do novo ministro das Finanças—e tantas lhe estão reservadas!—é sancar a administração publica dos erros commettidos e mostrar ao paiz, claramente, imparcialmente, quem errou e quem andou bem.

Falla-se por ali em desfalques e coisas peiores; andam espadanas de lama sujando nomes; e entre esses, o povo precisa distinguir bem os que estão limpos dos que se tenham maculado; e a justiça terá que intervir para castigar severamente estes e demonstrar a innocencia d'aquelles. Faça-se luz clara, para que o povo não mais se confunda.

E' o seu direito, em todos os regimens e muito mais no regimen democratico, que nos rege.

Pelo ministerio da Guerra, pelo da Marinha, grandes, enormissimas, teem sido as despesas a que nos tem levado a defesa dos nossos territorios ultramarinos; muitas outras ha que fazer ainda, por nosso mal, e que não se pôde prever a que total chegarão, porque atravessamos um momento historico de duvidas e incertezas dia a dia.

Ninguem ignora que uma grandissima parte dos abastecimentos tem sido feita sem concurso, contra o expresso na lei, até para o mais modesto fornecimento de mata-borrão para qualquer secretaria.

Ha que apurar como esses contractos se fizeram, e que prover a que nem elles continuem, fóra da lei, nem, fóra da lei, outros se façam.

Assim, as suspeições acabarão de vez, e o venerando chefe do Estado não terá mais motivo para escrever, como o fez, na carta de 23 d'este mez ao Sr. general Pimenta de Castro (que nos recorda as historicas cartas do rei D. Pedro V ao seu dedicado ajudante): «Se não se accode desde já, com firmeza e promptidão, ao incendio em que as facções estão ardendo, ha muito tempo, como desejando reconduzir tudo isto á podridão e á miseria, estamos perdidos.»

Porque este sujeito da oração que se acha em perigo de perdicão é o paiz inteiro; a patria de nós todos, que tem o direito de viver e a possibilidade de viver prospera, se, de vez, varrer os vendilhões do templo da administração publica.

**Bolsa.**—A nossa Bolsa, bem como as estrangeiras, teem estado absolutamente abandonadas, não havendo nos nossos valores oscillações dignas de registo.

O Fundo Interno manteve a cotação de 39, a 39,40 % e a Divida externa, 1.ª serie, attingiu o preço de 71\$; os restantes valores sem movimento.

As acções do Banco de Portugal alcançaram o preço de 175\$00 devido certamente, ao pagamento do dividendo complementar que será de 7\$.

Tambem nos consta que o Ultramarino distribuirá 4 %, além de 3 já distribuidos; o Lisboa & Açores 4 1/2, complemento de 2 1/2 distribuidos em julho proximo passado, e o Commercial propõe 8 %.

**Cambios.** — O agio do ouro attingiu e excedeu até, n'esta quinzena 50 %.

Torna-se necessario que se adoptem providencias officiaes rapidas no attinente a melhorar a nossa situação cambial, que se vae tornando desoladora

Com boa vontade da parte dos nossos governantes, alguma coisa se conseguiria.

Hoje fecharam a 35 1/4 - 35 1/8 e 80,7 - 81,7 com uma leve melhoria sobre os anteriores dias da semana.

O Rio Londres fechou a 13 3/8 ou 178614 reis fracos a libra

A libra em Lisboa comprou-se hoje a 6880 e vendeu-se a 6885.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	35 1/4	35 1/8	35 15/16	35 13/16
"    90 dv.....	35 9/16	—	35 5/16	—
Paris cheque.....	810	817	793	801
Berlim ".....	300	320	300	320
Amsterdam cheque .....	560	567	525	557
Madrid cheque .....	1345	1355	1320	1335

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3%, assentamento	39	39,10	39,25	—	—	39,10	—	39	—	—	38,90	—	—	—
Divida interna 3 % coupon.....	39	39,15	—	—	—	39,10	—	39	—	39,05	39,05	39	—	—
"    4 % 1888, c/premios.....	—	—	—	21870	—	21850	—	—	21870	21865	—	21865	—	—
"    4 1/2 % 1888/9.....	56800	56800	56800	56800	—	—	—	—	—	—	—	—	57850	—
"    4 % 1890.....	49820	49820	—	—	—	—	—	—	—	49850	—	—	49850	—
"    3 % 1905 c/premios.....	9819	9819	9805	—	9810	—	9810	—	9805	—	9810	—	9810	—
"    5 1/2 % 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    5 % 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	80800	—	79850	—	—	—	80800	—	—	—	—	—	—
"    4 1/2 % 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	89810	—	89850	—	89870	—
"    externa 3 % coupon 1.ª serie.....	70860	70870	70880	70880	71800	71800	71810	71820	71820	71820	71820	70890	70880	—
"    3 % 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    3 % 3.ª serie.....	—	72800	72800	—	72880	73800	73800	—	73850	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Accões</b> Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Nacional Ultramarino.....	100850	—	101800	—	101800	101850	—	—	101870	—	102800	102800	102850	—
"    Lisboa & Açores.....	—	—	110800	—	—	—	—	—	111800	—	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Tabacos, coupon.....	70800	69880	—	—	—	69880	—	—	69850	—	69800	—	—	—
"    Companhia dos Phosphoros, coupon	54850	54850	54880	54880	—	54880	—	—	—	—	—	54880	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	86850	—	—	—	86880	—
"    Companhia C. F. de Benguella.....	—	78890	79800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Por. 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Por. 3 % 2.º grau	—	39800	39800	—	—	39800	39800	—	39800	—	—	39800	40800	—
"    Companhia da Beira Alta 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia da Beira Alta 3 % 2.º grau	15800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15800	—	—	—
"    Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	74850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	62820	—	—	—	—	—	62820	—	—	—	—	—
"    Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	77890	77890	78800	—	—	79800	79800	—	—	—
"    prediaes 6 %.....	87850	—	89880	—	87850	87850	87850	87850	87850	—	—	—	77850	—
"    5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    4 1/2 %.....	—	71850	71850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Accões</b> Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
"    Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes	21 Janeiro	1.073	332.694.500	1.073	289.272.500	+ 43.422.500	310.805	269.850	+ 40.855
	"	70	7.882.500	70	5.517.500	+ 2.335.500	112.860	79.824	+ 33.836
	"	29	1.244.500	29	1.542.500	- 298.500	42.889	53.817	- 10.828
Sul e Sueste.....	10 "	681	37.680.506	681	48.627.878	- 10.947.872	55.833	71.840	- 16.807
Minho e Douro.....	"	471	31.491.500	471	45.602.874	- 14.111.874	66.885	96.882	- 29.897
Beira Alta.....	9 Dez. 1914	253	527.514.867	253	579.460.827	- 51.945.860	2.085.803	2.290.835	- 205.832
Companhia Nacional.....	31 Dez. 1914	485	160.639.824	485	186.426.877	- 25.767.854	868.842	1.007.871	- 139.829
Valle do Vouga.....	20 Janeiro	176	7.399.870	152	3.927.886	+ 1.671.884	43.818	38.899	+ 4.819
Porto á Pova e Famalicão.....	30 Novembro	56	157.424.867	56	162.103.859	- 4.678.892	2.811.815	2.894.870	- 83.855
Guimarães.....	31 Outubro	64	121.173.838	64	127.892.846	- 6.719.808	1.893.833	1.998.831	- 104.898
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Janeiro	3.681	146.019.661	3.681	154.795.627	- 8.775.966	39.668	42.052	- 2.384
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	31 Dez. 1914	3.664	128.217.021	3.664	133.999.264	- 5.782.243	34.993	36.571	- 1.578
Andaluzes.....	10 Janeiro	1.083	28.864.105	1.083	29.255.780	- 391.675	26.651	27.013	- 362
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	20 "	777	440.706	777	513.530	- 72.824	567	660	- 83
Lorca a Baza e Aguilas.....	16 "	168	126.765	168	190.992	- 64.227	754	1.136	- 382

# Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do numero 650)

## ANNEXO A

### Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

#### Debito

Pago por commissões e transferencias.....	749\$34,5	
Idem por gastos de administração.....	16:810\$500	
Idem por despesas em Londres.....	14:098\$73	
Coupon de 1 de julho de 1913 e de 1 de janeiro de 1914.....	115:361\$25	
Diferença em material.....	6:170\$90,8	
Importancia do augmento de tarifas transferido para credito do Estado no anno da 1912-13.....	171:859\$87	
Idem por gastos geraes.....	12:444\$22	
Indemnização paga por arbitragem por se ter tomado praça no vapor «Ingabrau», para carregamento de travessas d'aço e não se ter feito o carregamento.....	3:824\$17,5	
Idem por gastos geraes de exploração, a saber:		
Material diverso.....	30:396\$04	
Substituição das travessas de madeira por travessas de aço.....	8:567\$94,5	
Gastos de exploração.....	245:716\$18,8	284:680\$17,3
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	75:620\$31,2	1.001:618\$98,3

#### Credito

Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees.....	662\$15,5	
Subvenção.....	873:578\$15,8	
Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas de janeiro a dezembro de 1913.....	216:267\$11	657:311\$04,8
Recebido de alugueis de parte do predio do Porto.....	1:100\$00	
Dividendo de acções da Companhia das Aguas de Loanda.....	8:000\$00	
Rendimento geral da linha.....	321:957\$95	
Juros em diversas contas.....	11:198\$56,1	
Diferenças de cambio.....	1:389\$26,9	1.001:618\$98,3

## ANNEXO B

### Desenvolvimento da conta de Exploração

#### Debito

Material circulante—Valor do existente.....	—	420:290\$01,5
Movéis e utensilios—Valor dos existentes.....	—	52:866\$14,3
Machinas e accessorios—Idem, idem.....	—	41:334\$63,3
Combustivel—Existente.....	—	4:612\$26,2
Contas a liquidar—Importancias d'estas.....	—	31:535\$98,8
Via e obras—Material existente.....	—	6:390\$12
Armazens geraes—Material existente.....	—	72:560\$58,3
Gastos geraes da exploração—a saber:		
Trafego—Cartazes, horarios, etc.....	97\$49	—
Lubrificação e iluminação—Oleos, azeite, petroleo, sebo, etc.....	4:790\$16	—
Combustivel—Carvão.....	25:976\$07,7	—
Passagens—Do pessoal para Loanda.....	667\$30	—
Tração e officinas—Material mendo, vencimento do pessoal e despesas.....	55:959\$16,9	—
Armazens geraes—Vencimento do pessoal e despesas.....	5:084\$70,9	—
Movimento—Vencimento do pessoal e despesas.....	15:322\$86,9	—
Serviço medico e do hospital—Vencimento do medico, pessoal e despesas.....	3:782\$89,5	—

Via e obras:		
Material diverso.....	22:693\$84,3	
Substituição das travessas de madeira por travessas de aço.....	8:567\$94,5	
Ferías e despesas.....	82:426\$50,5	113:688\$29,3

Dirrecção e serviços centraes—Vencimento do director, pessoal e despesas.....	29:311\$21,1	284:680\$17,3
---	--------------	---------------

Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha).....	—	321:957\$95
		1.236:227\$86,7

#### Credito

Rendimento da linha.....	—	321:957\$95
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração).....	—	284:680\$17,3
Saldo.....	—	629:589\$74,4
		1.236:227\$86,7

### Exploração

Seguindo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000\$00	1902-1903.....	299:000\$00
1890-1891.....	35:000\$00	1903-1904.....	336:000\$00
1891-1892.....	62:000\$00	1904-1905.....	318:000\$00
1892-1893.....	97:000\$00	1905-1906.....	300:000\$00
1893-1894.....	120:000\$00	1906-1907.....	316:000\$00
1894-1895.....	163:000\$00	1907-1908.....	316:000\$00
1895-1896.....	201:000\$06	1908-1909.....	292:000\$00
1896-1897.....	208:000\$00	1909-1910.....	343:000\$00
1897-1898.....	177:000\$00	1910-1911.....	437:000\$00
1898-1899.....	216:000\$00	1911-1912.....	289:000\$00
1899-1900.....	306:000\$00	1912-1913.....	374:000\$00
1900-1901.....	288:000\$00	1913-1914.....	321:000\$00
1901-1902.....	308:000\$00		

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos vinte e quatro ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro, foi em:

1890-1891.....	254\$27	1902-1903.....	820\$15,9
1891-1892.....	332\$83,6	1903-1904.....	923\$15,9
1892-1893.....	432\$00,9	1904-1905.....	875\$41,9
1893-1894.....	476\$67,8	1905-1906.....	825\$58,7
1894-1895.....	577\$97,2	1906-1907.....	870\$24,4
1895-1896.....	670\$03,1	1907-1908.....	870\$04,9
1896-1897.....	691\$04,3	1908-1909.....	802\$86,8
1897-1898.....	591\$32	1909-1910.....	944\$07,6
1898-1899.....	674\$23,6	1910-1911.....	1:202\$88,1
1899-1900.....	846\$00,3	1911-1912.....	795\$18,5
1900-1901.....	793\$82,7	1912-1913.....	1:028\$32,5
1901-1902.....	846\$68,5	1913-1914.....	884\$50

e que n'este exercicio, com relação ao anterior, houve uma diminuição de 16,30 %.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 97:000\$00.

A applicação d'este augmento produziu em media 43,23 %, quando devia produzir 75 %, segundo a lei.

Comparado o rendimento com o do anno anterior, nota-se uma differença de 52:000\$00 para menos.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros, foi no:

#### 2. semestre de 1913

1.ª classe.....	41 ou 1,64 %
2.ª ".....	87 " 3,46 %
3.ª ".....	2:388 " 94,90 %

#### 1. semestre de 1914

1.ª classe.....	39 ou 1,65 %
2.ª ".....	87 " 3,63 %
3.ª ".....	2:289 " 94,72 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª classe, notando-se uma diminuição na 2.ª classe e um augmento na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, um augmento de 12,37 % na quantidade e de 18,66 % no rendimento.

#### Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1912-1913.....	616 toneladas
De 1913-1914.....	646 "
Differença: mais.....	30 "

Em pequena velocidade:

De 1912-1913.....	19:355 toneladas
De 1913-1914.....	21:142 "
Diferença: mais.....	1:787 "

Houve, pois, em mercadorias, um augmento de 1:787 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 9,23 %; no rendimento houve porém uma diminuição de 59:000\$00, números redondos, o que corresponde a uma percentagem de 21,80 %.

Por aqui se vê que os abaixamentos de tarifas, pelo menos nas circumstancias excepcionaes do nosso caminho de ferro, produzem um effeito contraproducente. Longe de augmentarem o rendimento, augmentam apenas o trafego, do que vem manifestamente augmento de despesa. E como as reduções de tarifas incidem geralmente sobre a differença entre as tarifas de 1885 e as de 1897, differença destinada a completar as despesas de exploração, de qualquer natureza que sejam, o prejuizo é supportado por inteiro pela Companhia, prejuizo duplo porque, cerceando-lhe o rendimento, augmenta-lhe simultaneamente a despesa.

A prova provada são as cifras acima indicadas, que mostram que o trafego augmentou 9,23 % em mercadorias, e que o rendimento pelas tarifas modernas, que pelo contracto deve ser de 75% sobre o das antigas, desceu para 43,23 %.

E, para se ver que o prejuizo resultante das reduções de tarifas affecta apenas a Companhia, sem que o Estado tome n'elle a sua parte, basta ver que, enquanto a differença, que pertence á Companhia desceu de 171 contos em 1912|13 para 105 contos em 1913|14, o rendimento pelas tarifas antigas, que pertence ao Estado, subiu de 197 contos para 216 contos. Quer dizer: se se obtivesse a media de 75 % do augmento, como o contracto garante, ou se n'este exercicio a media fosse a mesma do anterior, é evidente que, tendo augmentado o rendimento pertencente ao Estado, teria augmentado proporcionalmente o rendimento pertencente á Companhia, visto que a percentagem d'este é sempre calculada sobre a totalidade d'aquelle.

Se juntarmos a isto a recusa de pagamento, por parte dos Governos, do saldo entre o rendimento obliido e o rendimento garantido pelo contracto, pôde calcular-se bem quantos sacrificios a Companhia tem de fazer para cumprir os seus contractos, fazendo a exploração e a necessaria conservação da linha e do material.

SENHORES ACCIONISTAS

Vimos, d'accordo com as disposições do nosso estatuto, apresentar-vos as contas do exercicio findo, relativas ao periodo decorrido desde 1 de julho de 1913 a 30 de junho de 1914.

O rendimento geral da linha, que no exercicio anterior foi de 374:310\$39, diminuiu no exercicio findo 52:352\$44, assim como os Gastos d'exploração diminuíram 82:235\$83, 1.

Esta diminuição é devida, quasi exclusivamente, a não se ter podido fazer remessa de material para a conservação da linha e a terem terminado as grandes reparações, a que fomos obrigados pelas inundações de 1909-10.

A conta do *Thesouro c/nova* apresenta um saldo de 317:959\$84,6, proveniente de saldos de subvencões, posteriores á liquidación de contas pela arbitragem, que o Governo continua a não pagar.

A conta do *Thesouro c/ de Reclamações*, aberta no exercicio anterior, pelos motivos indicados no respectivo relatorio, subiu de 373:723\$26 escudos para 574:603\$05 escudos; e é tão justa esta reclamação da Companhia que nem o Governo a contestou, sendo certo que lhe foram eniados em tempo competente o relatorio e as contas detalhadas.

Effectivamente, quem pôde afirmar que a Companhia, se lhe tivessem sido entregues os terrenos que lhe foram cedidos, e que o Estado era obrigado a entregar-lhe, não os teria aproveitado, por si ou por outrem, de forma que lhe permittisse alargar os seus negocios e poder remunerar o capital empregado, alliviando ao mesmo tempo o Estado d'uma grande parte das garantias que tem pago, justamente porque o trafego resultante d'esses negocios dessem ao caminho de ferro o rendimento necessario, para poder dispensar em parte, ou mesmo no todo, esse pagamento?

Notou-se, no exercicio anterior, que a Companhia lizesse esta reclamação posteriormente á arbitragem, e não tivesse incluido n'esta a mesma reclamação, pelo tempo decorrido desde o principio até á data d'ella. Mas o facto tem sido explicado de sobra em artigos e brochuras da Companhia, mostrando-se que as reclamações apresentadas até 1911 eram directas, por assim dizer, isto é, baseadas em importancias indevidamente debitadas á Companhia, ou que não lhe tinham sido pagas. Se em vez de se fazer, como se fez, uma arbitragem amigavel se tivesse feito uma arbitragem forçada, então, como já se tem dito, a Companhia juntaria ás reclamações directas as indirectas, isto é, as que representavam perdas e danos causados pelo Estado, no numero das quaes entraria a relativa á falta de entrega dos terrenos, a qual, só por si, era superior em muito ao credito do Estado.

Feita a arbitragem e não tendo sido cumprida até agora pelos Governos, e continuando a não se dar posse á Companhia dos terrenos que lhe pertencem, é evidente que lhe assiste o direito de reclamar d'então para cá, embora tivesse perdido o direito de

reclamar anteriormente, a não ser que a arbitragem podesse ser annullada.

E, portanto, d'aqui que resulta a conta a que nos vimos referindo, cuja importancia sobe, em 3 annos apenas, a 574 contos, e que subirá progressivamente, se não houver um Governo que resolva legalmente o assumpto, pondo de parte as questões politicas e o medo de suspeições, que não se tem justificado nem se pôde justificar e que só se invoca á sobreposse, como pretexto para nada se fazer.

Está provado á saciedade, e, o que é mais, confessado, que a questão levantada no Parlamento sobre a nossa Companhia, foi exclusivamente política, sendo posteriormente explorada para satisfação de vaidades offendidas e de odios represados, que mais tarde ou mais cedo hão-de ser conhecidos, vendo-se então a toda a luz quem moveu tão injusta campanha, e as razões porque foi movida.

A conta de *Lucros & Perdas* apresenta um saldo de 75:855\$08,8 escudos, levados á conta de *Lucros Suspensos*, conforme o costume.

As propostas feitas aos Governos, tendentes a desenvolver o trafego, tanto na nossa linha como na linha do Estado, continuam sem resolução alguma.

(Continua)

## ARREMAÇÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de ferragens

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

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

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

#### Leilão

#### de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 10 do corrente mez e dias seguintes ás 11 horas por intermedio dos Agentes de Leilões Sr. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho Successor na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude ds art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 10 de novembro 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 de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 9 do mez de corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 21.750, de Sacavem a Pombal, 2 caixas com louça com 207 kilos a João Fernandes Carvalho; 64.538, de Santarem a Alcantara, 1 vagão com lenha em bruto com 8.900 kilos, a Antonio Calvario; 62.669, de Coimbra a Figueira da Foz, 4 roda de borracha com 16 kilos, a João Baptista Silva; 27.156, de Porto Campanhã a Coimbra 1 caixa de cerveja com 115 kilos, a Martinho de Paiva; 33.317, de Castello Branco a Porto Campanhã, 15 volumes de mobilia com 468 kilos, a Alfredo Figueiredo; 2.251, da Amadora a Lisboa R., 16 volumes de mobilia e diversos com 1.023 kilos, a Antonio Pires Pereira Junior; 78.580, de Rio Tinto a Lisboa P., 6 caixas de vinho com 66 kilos, a Leite & Nogueira; 12.039, de Fundão a Lisboa P., 10 saccos com nozes com 555 kilos, a Jaime Pestana Santo; 57.456, de Paialvo a Pombal, 1 fardo de papel com 70 kilos, a Teixeira Rocha & C.ª; 588, de Paião a Cintra, 1 vagão de carvão de sobro com 7.790 kilos, a José Ferreira Flóres; 45.551, de Lisboa-Mar a Porto Campanhã, 1 vagão com sal a granel com 9.130 kilos, a Antonio Pinto (\*).

(\*). Esta remessa será vendida em leilão em Villa Nova de Gaia no dia 10 do corrente.

## OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa

### RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinéas ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores espectaculos cinematographicos da Capital

# Vapores a sahir do porto de Lisboa



### Africa Occidental

Vapor portuguez **CAZENGO**. Sahirá a 7 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



### Africa Oriental

Vapor portuguez **BEIRA**. Sahirá a 5 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação. R. do Commercio, 85.



### Leixões e Liverpool

Vapor inglez **ANTONY**. Sahirá a 2 de fevereiro. Agentes. Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 1.<sup>o</sup>



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

Vapor inglez **AVON**. Sahirá a 16 de fevereiro. Agentes. James Rawes, & C.<sup>a</sup> R. do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>



### Natal, Lourenço Marques e costa oriental

Vapor inglez **CLAN MACLEOD**. Sahirá a 18 de fevereiro. Agentes. Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



### New York

Vapor francez **SANT'ANNA**. Sahirá a 30 de fevereiro. Agentes. Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



### New York, bilhetes para Boston, Providence e mais cidades da America do Norte

Vapor francez **CARPATIA**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agentes. Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



### Pará e Manaus

Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 12 de fevereiro. Agentes. Garland Laidley & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



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

Vapor hollandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 8 de fevereiro. Agentes Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



### S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flôres

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



### Vigo, Dover Londres e Amsterdam

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



### A sahir de Leixões

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

Vapor francez **AMIRAL ZÉ-DE**. Sahirá a 4 de fevereiro. Agentes. Armando Daniel de Matos Limit.<sup>a</sup>. R. de S. Francisco, 7.

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

### 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 50	a 8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 27
9	10 11	a 6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
4 15	4 42	9 1	9 37
Mais os de Cintra,			
C. Sodrê	Cascaes	C. Sodrê	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59
9 10	10 18	b 8 50	9 37
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46
10 45	11 53	9 35	10 41
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22
12 20	1 28	11 20	12 26
2	3 8	a 12 14	12 50
3 40	4 48	12 5	1 56
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	3 50	4 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. Sodrê	P. Arcos	C. Sodrê	
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 46
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os a			
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
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 39
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		
Lisboa-R	Sacavem	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	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	6 6	6 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50
Lisboa-P	V. Franca	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
c 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 56		
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 1	4 3	a 3 30	7 8
Lisboa-R	Entronc.	Lisboa-R.	
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
3 22	9 44	2 35	8 6
1 12	9 3	4 5	11 28
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	4 5	7 22	9 4
a 6 30	8 15	10	12 28
7 20	9 12	2 54	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 40
a 8 45	10 22	11 39	1 34
10 40	12 25		
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
4 35	5 50	6 5	7 14
Figueira	Alfarellos	Figueira	
10 30	10 55	3 35	4 36
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa R.	
8 10	3 5	3 25	12 27
4 15	12 44	5 40	12 35
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	
5 54	8 43	6 20	9 37
Porto	Aveiro	Porto	
6 28	8 31	6 5	8 50
2 27	4 56	6 45	9 26
6 56	9 25		
Porto	Ovar	Porto	
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 49	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.	Vai. d'Ale.	Lisboa-R.	
9 10	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 26
a 4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	i 2 21
8 5	7 50	5 33	a 1 8
		5 5	

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
9 10	10 14	4 15	a 2 35
8 5	7 40		5 26
		6 24	5
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
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
Setil	Vendas Novas	Setil	
9 12	11 4	5 20	8 36
7 11	10 20	7 32	9 50
<b>BEIRA ALTA</b>			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 52	9 46	11 10	1 4
8 8	10 7	7 20	9 17
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 50	5	1 58	9 25
11 15	5 34	11	6 47
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 30	2 7	4 32	10
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
(12 33)	2 3	(10 2)	11 10
<b>SUL E SUESTE</b>			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6 3	6 40
8 10	8 45	7 20	7 55
9 10	9 45	9 15	9 50
10 10	10 45	10 55	11
11 39	12 5	11 35	12 10
1	1 35	1 15	1 50
2 35	3 10	3 5	3 40
4 30	5 5	4 30	5 5
6 5	6 40	6 2	6 40
8 40	9 20	8 25	8 45
g 11 30	12 10	10 20	11
h 1	1 40		
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 10	9 45	8 10	9 50
11 30	12 55	10 50	12 10
4 35	6 18	2	3 40
6 5	7 45	5 15	6 40
8 40	10 30	9 15	11
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
9 10	10 45	8	9 50
11 30	1	12	1 50
6 5	7 47	4 50	6 40
8 40	10 30	9	11
Lisboa	Evora	Lisboa	
9 10	1 6	9 30	1 50
4 39	9 36	7	11
8 40	12 35	1 52	6 40
Gadanha	Montemór	Gadanha	
11 32	12 20	10 15	10 44
10 22	10 50	7 25	7 54
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
4 39	12 46	11	6 40

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	
9 10	3 15	6 55	1 50
Lisboa	Beja	Lisboa	
9 10	1 42	8 50	1 50
4 39	10 15	5 50	11
Lisboa	Moura	Lisboa	
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	10	6 40
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8	9	5	6 40
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8	7 15	6 30	6 40
Faro	Portimão	Faro	
5 30	9 20	6 20	9 41
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
9 55	12 25	8 15	10 45
4 15	6 50	2 30	5
Villa Real	Tunes	Villa Real	
6 30	8 55	8	12 30
Tunes	Portimao	Tunes	
9 24	10 25	4 50	5 51
<b>MINHO E DOURO</b>			
Porto	Nine	Porto	
3 23	5 4		
Porto	Famalicão	Porto	
		5 6	6 43
Porto	Braga	Porto	
8 21	1		