

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 28.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministério 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

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

António Carrasco Bossa

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

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

SUMMARIO

A estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em 1913, II, por J. Fernando de Sousa.....	33
Gazometro de dimensões colossais.....	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. Pharoas para aeronautas.....	38
Os caminhos de ferro argentinos.....	39
Viagens e transportes.....	39
A Companhia Carris e a linha do Chiado.....	40
A mobilização das forças comerciais em França.....	40
A guerra e a indústria química na Alemanha.....	41
Etudes et documents sur la guerre.....	42
Linhos portuguesas. — Sul e Sueste. — Companhia Portugueza. — Beira-Alta	43
— Companhia Nacional. — Penafiel a Lixa. — Caminho de ferro de São Thomé. — Novas ambulâncias postais.....	44
Brindes recebidos.....	45
A guerra e o Norte de Espanha.....	45
Linhos estrangeiras. — Espanha.....	46
Parte financeira.....	47
Boletim comercial e financeiro.....	48
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	48
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	48
Companhia Através d'Africa — Relatório (Continuação).	48
Arrematações.....	48
Horário 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 provém principalmente do peixe, que desceu de 14:040 toneladas a 11:290. A criação entrou por 626 toneladas, contra 600 em 1912, e as frutas 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
Frutas e hortaliças (toneladas)	1:132	3:767
Diversos (toneladas)	1:731	1:028

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

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

No Barreiro a somma d'essas duas parcellas atingiu 4:337 toneladas. Em Vendas-Novas a transmissão para a Companhia Portugueza atingiu 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, Setúbal com 10:427, Evora com 2:152, Portimão com 1:411.

O peixe expedido para Espanha desceu de 2:890 toneladas em 1912 a 1:965 em 1913, o que foi sem dúvida devido em parte à falta do tratado de comércio.

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

A receita líquida de impostos atingiu 176:047\$83 ou \$4,15 por tonelada e quilometro, 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 tráfego manifesta-se no confronto da tonelagem, que passou entre estações consecutivas sem 1908 e 1913:

	1908	1913
Entre Lisboa e Barreiro.....	9:617	14:345
» Pinhal Novo e Valdera...	9:935	16:151
» Palmella e Setúbal.....	7:705	10:427
» Vendas Novas e Cabrela.	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 Algós	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 vai contribuir notavelmente para o seu desenvolvimento, mormente 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 província.

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 tráfego 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 atingiu ainda 728 toneladas entre Moura e Machados, graças ao tráfego das águas minerais.

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 aumento 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 aumento de tonelagem deu-se com efeito nos minérios, que atingiram cerca de 92:000 toneladas contra 57:000 em 1912 e cuja tarifa é extremamente reduzida.

Se compararmos os annos anteriores do quinquenio, temos:

	1908	1913
Toneladas.....	425:792	645:455
Receita.....	735:000\$000	1.085:000\$000
Percorso 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
Adubos e estrumes (ton.).....	47:812	109:278
Carvão vegetal.....	24:762	28:319
» mineral.....	24:847	26:708
Cereais.....	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
Minérios.....	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 atenção, visto haverem sido criadas há 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
	Chegada	9:273
Santo Amaro	Expedição	13:846
	Chegada	10:472
Intendente	Expedição	—
	Chegada	602
Aterro	Expedição	—
	Chegada	395
Ribeira Velha	Expedição	—
	Chegada	98
Central	Expedição	—
	Chegada	392
Trausito J. . . .	Expedição	1:025
	Chegada	1:470

O movimento total da via fluvial foi de 53:195 toneladas, contra 59:126 em 1912, tendo pois havido sensível diminuição, principalmente na recepções de Lisboa. Seria essa diminuição devida a circunstâncias fortuitas do movimento commercial ou a causas de acção permanente que a modificação das tarifas permitta attender? Ha n'isso matéria para um estudo proveitoso. A nota analytica que precede a estatística limita-se ao confronto das expedições, convindo pois que fosse completada com a decomposição por espécies, 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 desequilíbrio devido aos minérios. 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 fábrica da Leziria, 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, tráfego criado na totalidade pela existência do ramal. Tráfego novo é igualmente o de Vendas-Novas, transito que ia d'antes a Santa-Apolónia e atingiu em 1913, 1:496 expedidas de Aldeia-Gallega e 1:110 recebidas.

O ramal de Setúbal continua accusando a sua importância, tendo tido um movimento de 3:270 toneladas em Palmella e 49:025 em Setúbal, onde predomina o tráfego 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 tráfego nas novas estações abertas para cortar distâncias 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 tráfego interno, devido à estação de Vendas-Novas.

A estatística 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 tráfego, que entre as duas redes veiu estabelecer a ligação pelo Setil, o que a estatística da Companhia Portugueza de 1912, intelligentemente elaborada, permite fazer, tanto mais que a tonelagem vêm 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
Poco 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 Sintra a Torres	109	2:727
Torres, Figueira e Alfarelhos..	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 tráfego, cerca de 19:000 toneladas respeitam às estações da zona para a qual é o mais curto o percurso pelo Barreiro; havendo porém transportes que foram determinados pela facilidade de comunicações sem baldeação, só parte d'aqueila tonelagem, que não excederá talvez 10:000 toneladas, representa um desvio das linhas do Sul larguissimamente compensado pelo considerável movimento correspondente a todas as outras relações.

A linha do Setil é pois altamente beneficiosa para as

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

A estatística 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
Cereais e farinhas.....	8:408	313
Diversos	18:713	2:796
Materiais de construção	106	7:944
Taras vazias.....	803	3:884
Vinho e derivados	140	2:777

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

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

Ainda assim não é para desprezar este movimento, sendo apenas lamentável a inconsciencia com que se promulgou uma lei reduzindo as tarifas nos ramaes de Aldeia-Gallega e Montemór, em obediencia ás exigencias locaes, 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 conjunto das linhas.

Digno de menção é o desenvolvimento do tráfego 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 sobremodo 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 Cabrela..	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 tráfego tem sido na verdade notável, 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 convém registar e que o grafico do movimento entre estações consecutivas põe em relevo, é a tendência para o equilíbrio entre a cifra dos transportes ascendentes e descendentes, em pequena velocidade.

Até Poceirão as tonelagens são egaes. Alem d'essa estação e até Figueirinha o desequilibrio a favor dos transportes descendentes é principalmente devido aos minérios.

Alem da Figueirinha e até Faro é enorme a diferença a favor dos transportes ascendentes; o mesmo sucede no ramal de Portimão.

Entre Faro e Villa-Real, ha sensivel igualdade dos dois movimentos e o mesmo sucede 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 construção, assegurarão por muito tempo elasticidade considerável das receitas.

O tráfego de minérios depende, no seu incremento, das facilidades de transporte e embarque reduzidos ao custo mínimo.

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

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

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

Tem hoje o serviço de tracção do Sul e Sueste numeroso pessoal technico, que bem pôde empregar a sua actividade na preparação de uma estatística 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 estatística 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

Com quanto os gazometros, pelo serviço que prestam, sejam apparelhos de extraordinarias dimensões, nenhum dos até agora construidos se approxima 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 capítulos d'este regulamento, recentemente publicado, e que se referem especialmente à organização e atribuições 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 espécies de transportes militares que ha a considerar, o que constitue essencialmente a matéria dos capítulos seguintes.

Logo no principio do regulamento e sob o título 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 efectuam na zona do interior sem perturbar a exploração commercial dos caminhos de ferro;

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

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 capítulo 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 título 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 emplegar 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 autoridades 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 atenção 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 capítulo 4.º, e, como naturalmente se deprehende, referem-se exclusivamente ás circumstancias do tempo de guerra.

Os transportes estrategicos podem ser effectuados na zona de guerra, ou na zona do interior, e abrangem as seguintes espécies 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 autoridade militar. A maior ou menor latitud 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 orgãos 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 destes 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 orgãos que funcionam junto das diversas companhias e direcções. Se, porém, os transportes tem 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 capítulo de que tratamos, dá tambem as regras geraes relativas á protecção das linhas ferreas e dos comboios, em tempo de guerra.

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

Trata em primeiro lugar 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 *treins 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 importância que teem os caminhos de ferro sob o ponto de vista da defesa nacional, porque essa importância já de ha muito foi reconhecida e consagrada lá fóra, e, na guerra que actualmente envolve quasi toda a Europa, tem-se afirmado 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 característico 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, pôde 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 peior 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 elles se presta.

Mas as suas vereações municipaes tem enfermado das duras malarias que empestan 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 afisco 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 lugar, erguer novos edificios de garrido aspecto.

Assim, desaparece o mercado do Bolhão e dos montes de immundicie que enojavam 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. Elycio 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 comecará 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 cincuenta 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 dificeis 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 comerciantes e de pequenas industrias, não é coisa que

se faça em poucos meses, nem em dois anos incompletos.

Os Haussmanns e os viscondes d'Ouro Preto são plantas que não viceja 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 edifício dos Paços do Concelho, há, logo atraç d'elle, o quartel dos Bombeiros, depois uma grande casa no angulo obtuso da rua dos Lavadouros; mais adeante uns tres edifícios maiores, até à praça da Trindade. Isto do lado esquerdo.

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

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 reconstrução.

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 Bomjardim e a nova avenida, expropriando a dos Lavadouros até à Picaria. Ahi vão abaixo mais umas dezenas de casas, mesmo algumas, modernas, na Passos Manuel.

O angulo Cancella-Velha, rua Adriano Machado, vai todo demolido, para que a rua Formosa siga directa á nova avenida; e ahi tambem há edificações de certo valor, como a do falecido visconde de Sousa Soares e outras novas casas d'esta ultima rua.

Por fin, irá abaixo o palacete da família 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 exforço demasiado para tão exiguo resultado.

Melhor fôra em nosso parecer, aproveitar a rectilinidade da rua do Almada, e, demolindo a parte esquerda, alargá-la do principio a fin, 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 baixcas que o constituem, substituindo-as por construções modernas.

A face leste da praça da Liberdade seria alargada tambem e reconstruida, dando a 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

Liquidation das contas do Estado e da Companhia com Salamanca

Quando foi autorizada a abertura provisória á circulação do caminho de ferro de Lisboa ás Devesas, como ainda não estava assente a directriz d'ahi ao Porto, pediu D. José Salamanca ao governo que mandasse fazer a liquidation e pagamento das subvenções da linha de Leste e da do Norte á Gaia.

A pretenção foi deferida pela portaria de 22 de julho de 1864; tendo, porém, as comissões de exame das linhas avaliado em 572 contos o que faltava (sem-faltar 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 concessionário, á medida que este fosse executando os trabalhos a que se obrigara.

As faltas notadas eram: a dos segundos taboleiros nas pontes metalicas, 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 concessionário recebeu 8:340, porque nos pagamentos parciaes durante a construção 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 provisório 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 diferença proveiu de que n'aquelle documento lhe era atribuída a extensão de 68 kilómetros, que depois se reconheceu ser de 66,778 kilómetros, e que a totalidade de subvenções excede a que fôra prevista, porque, segundo o projecto, as duas linhas completas teriam 480 kilómetros; mas com as modificações introduzidas no traçado, principalmente para o approximar de Elvas e de Aveiro, ficaram com o comprimento de 501,535 kilómetros, 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 aprovado 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 acordo entre o governo e a companhia, foram os 100 centos restituídos a Salamanca, e assim ficaram definitivamente saldadas as contas do Estado com o concessionário das linhas do Norte e Leste.

Fundando-se no facto de ter o governo anulado á liquidation 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 construção. 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 aceitou em principio a liquidation, 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 aceite pelos representantes das duas partes, a 2 de maio de 1865, estatuia-se que a Companhia recebesse as secções dos caminhos de ferro em exploração, pagando por elles 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

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

Como garantia da conclusão da linha até ao Porto, estabeleceram a sentença que, se por qualquer circunstância, 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 à cidade.

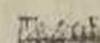
Por acordo entre a Companhia e Salamanca, recebeu este o saldo da empreitada em obrigações ao preço de 30\$600 réis cada uma, resgatou o encargo de completar as obras de acabamento por 54 contos em obrigações ao preço de 35\$100, e conseguiu que, a seu favor, fossem decididas varias reclamações que apresentou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

Apesar do parecer de Tabalot, bem expresso na sentença, acerca do direito que a Companhia tinha de salvaguardar 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 acedeu 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 construção 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 dificuldades com que a Companhia teve de lutar 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 pôde ser regularizada d'ahi a annos.

A. O.



Pharoes para aeronautas

Para o serviço do extenso e poderoso systema de signaes luminosos, estabelecido pela Alemanha 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 Tauuns, a 915 metros acima do nível do mar, utilizando-se lampadas incandescentes de 500.000 vellas, havendo ainda tenção de substitui-las por arcos-voltaicos, até se atingir a intensidade de 50.000.000 de vellas.

O pharol giratorio colocado 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 sofrido os caminhos de ferro argentinos, no periodo de 1913-14, em contraposição com o angento 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 sistema ferroviario argentino.

O periodo abarcado pelos relatorios e balancos 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 consequente para o exercicio seguinte. O relatorio da direcção, transumpto fiel da situaçao 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 sofreram 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 acrescentado 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, pode, por uma nevada damnosa, perder-se o lençol das verdes messes que balouçam agora com vento bonançoso, quaes ondas languidas e tranquillas beijando uma praia mediterranea.

Já isso ocorreu 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 pôde fazer melhor avaliação, viu-se que só chegara a 10 %, e a tranquillidade renasceu nas esperas commerciales, já anteriormente desanimadas pelo lento desfilar do inverno, que, sob o ponto de vista financeiro, tem sido dos peiores que aqui temos travessado.

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

Riviera (República 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 consignatários, ficando as mercadorias, enquanto permanecerem no apeadeiro, sob a guarda e responsabilidade dos interessados.

Os preços applicáveis aos transportes de ou para o apeadeiro, são os que correspondam pelas tarifas applicáveis às estações imediatas, 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 kilómetros da fronteira de Valencia d'Alcantara e a 76 kilómetros da estação de Placentias-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, permitar trasego 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, applicável a frações 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 aumento de 50 %.

A camionagem para as massas indivisíveis 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. I. 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 aceitam para expedição remessas de assucar de peso superior a 100 kilogrammas, sem que os expedidores apresentem declaração escripta com o visto da polícia. 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 circumstancias se modifiquem, a medida será sem duvida revogada.

Comboios rápidos Lisboa-Porto

A circulação dos comboios rápidos entre Lisboa e Porto, n.ºs 51 e 52, que conforme a Companhia Portugueza havia anunciado devia cessar em 31 do mez de janeiro findo, foi prorrogada 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 d'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 anunciará 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 Egrejas 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 Egrejas; 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, espaldiado, desempenado, falando ao mesmo tempo o inglez, o hespanhol e o portuguez e realizando, afinal, o milagre de se fazer entender.

O Sr. Borges de Sousa accede 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 Egrejas. Logo que as obras terminem, será d'alli que partirão os electricos para a Estrela, 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'ali para a Estrela, pelo Rato.

Não sabemos, portanto, para que a Camara consente à 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 — respondem 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 contrato 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. É 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? É o projecto do contrato 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 phleumatica Albion, tem crisspações nas mãos, despedem chispas do olhar inflamado, e soltam catadupas de argumentos como se lhes tirassem o seu *enfant chéri*!

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

Com efeito, no contrato de 16 d'agosto de 1898, chamado «dos 26 kilometros», entre as linhas citadas no officio a que o contrato capiosamente se refere, figura a do Chiado; mas esse contrato não annullou os anteriores, antes os confirma (condição 15.^a) e no de 10 d'abril de 1888 a condição 8 fixa bem claro que a Companhia não pode ria 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 construção, e não deve consenti-la a bem da segurança publica e das garantias e até da esthetic da cidade.

Também, consultando esses contratos, veinos a quantas das suas clausulas a Companhia tem faltado!

Pela condição 3.^a 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 — nuca 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.^a do mesmo contrato, 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 contrato de 27 de junho de 1892 está em vigor, e esse estabelece, na condição 7.^a, que a Companhia fará carreiras do Rocio para o Areeiro e vice-versa, e ella suprimiu-as. Logo, ficou incursa, pela condição 16.^a, á «multa de um conto de reis» e pela 18.^a a imposição de seis multas importa a rescisão do contracto, sem indemnização alguma para a Companhia.

Pode, pois, ella recorrer a quantos tribunaes quizer, que a Camara terá bastas razões para se defender, e até para annular 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 Egrejas: 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 meio de levar a Companhia a ser menos ambiciosa e mais condescendente.

E por sim, 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 Comissão Camararia que o regulou *in limine*.

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

Dava, com efeito, bilha de leite... desnudado, por tonel d'azeite. Que generosidade!

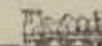
A sua infeliz phrase final, chamando animal ao publico que ella explora, é de resto bem justificada.

*

A proposito vem registar que sempre conseguiu ella que o Sr. juiz da 1.^a 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 aniquilar 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 commerciales em França

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

E uma necessidade imperiosa, e vital para o universo civilizado, por tanto tempo perturbado nos seus comprehendimentos pacificos 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 dentro de um predominio universal.

E' 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 Alemanha, prosiga até final e por tanto tempo quanto o necessário para quebrar e abater o poder militar dos nossos vizinhos do Ultra-Rheno e determinar de vez a ruina da sua unidade política 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, igualmente importante, que perigaria por se ver esquecido e não prosseguido com a energia e a competencia necessarias, se os comerciantes e os industriaes franceses d'elle se não tivessem encarregado elles proprios e é o rebaixamento economico da Alemanha, a guerra ao seu commercio e á sua industria, e a suppressão, por todos os meios, da concorrência invasora, e quasi sempre deshonesta, que ella fazia até aqui aos productos franceses, em todos os mercados do mundo e no nosso proprio mercado.

Mas não nos illudamos. E' essa uma empresa enorme, de grande folego, tão difícil de levar a bom termo como a que consiste em vencer o poderio militar alemão, e que não pôde ser tentada, com probabilidade de bom exito, senão por uma organização poderosa, methodicamente preparada e vigorosamente conduzida.

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

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

Lançado a terra o throno dos Hohenzollern, não deixará de ficar um povo de 68 milhões d'almas, falando a mesma lingua e possuidor das mesmas tradições; um escl de engenheiros, de constructores, de fabricantes, de negociantes, de caixeiros-viajantes, de empresario de negócios de todas as categorias, mais do que nunca desejosos de lutar e trabalhar, para remediar o mais rapidamente possível as brechas causadas pela guerra no edificio commercial e industrial alemão, e tambem mais do que nunca avidos de enriquecerem á custa dos seus concorrentes estrangeiros, para rehaverem essa enorme opulencia a que se haviam tão facilmente habituado, e que lhes grangeava o despejar indefinido dos seus mostruários 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 escolas technicas, fructo de quarenta annos de intelligentes e ininterruptos exforços: Sem duvida tambem que o humildamento politico da Alemanha determinará, em cambio, o decrescimento do seu poder financeiro, e vibrará um rijo golpe ao seu credito commercial. Mas aqui nos não devemos igualmente embalar com quaesquer faguetas illusões. Lembremo-nos, primeiro que tudo, que no inicio das hostilidades, a fortuna global do imperio alemão estava avaliada na quantia enorme de 350 billhões de francos, e o seu rendimento annual em perto de 50 billhões; e não esqueçamos depois, que o dinheiro é vagabundo, e não conhece as preocupações de ordem patriotica,

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

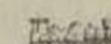
Portanto, apesar de todos os billhões que nós lhes poderíamos exigir, como justa indemnização de guerra, os Alemães ficarão ainda senhores do bastante para pugnarem pelo seu resurgimento economico, e para tratarem de se reapossarem, contra os nossos productos, da sua concorrência assoladora.

Conclue-se de todas estas considerações, que poderiam acrescentar-se com mil outras, que um dever imperioso e urgente se impõe a todos os commerçiantes e industriaes franceses, se é que querem aproveitar a occasião unica e inesperada que se lhes oferece, de rehaverem, de um jacto, o avanço consideravel que elles tinham imprudentemente deixado tomar aos seus concorrentes austro-alemaes, e de se tornarem senhores dos mercados commerciaes de onde haviam sido a pouco e pouco escorraçados; e vem a ser o realizarem, no campo dos negocios e dos interesses economicos, essa soberba união nacional, estabelecida espontaneamente entre todos os Franceses, nos primeiros dias da declaração de guerra, perante a Patria ameaçada, e o agruparem-se, immediata e unanimemente, num feixe poderoso de forças vivas e activas, que saberão travar uma boa luta pelo triumpho e pela supremacia definitiva do commercio frances sobre o commercio alemão.

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

Jules Lepain

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



H guerra e a industria chímica na Alemanha

Num dos ultimos numeros da «*Chemiker Zeitung*», o professor Witt, da Escola Technica Superior de Charlottenburg, expõe a situação creada pela guerra á industria chímica alemã.

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

O professor Witt estuda os diversos ramos da industria chímica, demonstrando que os fabricantes de acido sulphurico não poderão obter as pyrites de Espanha e Portugal quando exgotadas as existencias actuaes, mas chama a atenção para as pyrites da Noruega, e acrescenta 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 anctor, porquanto a importação dos nitratos do Chile, que serviu de base áquella industria, está de todo suspensa. Os stocks de nitratos existentes na Alemanha foram destinados ás fabricas de productos chimicos, sendo substituídos nas necessidades agricolas pelo sulphato de ammoniaco, cuja producção é abundante.

A Alemanha carece de chromio, cobre, mercurio e nickel. Este ultimo metal não pôde vir nem da Nova-Caledonia, nem do Canada, 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 francesas, deverá servir-se do emprego de outras argillas que se encontram na Dalmacia, mas

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

Existe álcool em excesso na Alemanha. A diminuição do seu consumo industrial tornará utilizáveis na alimentação os cereais e as batatas que se empregavam nas distillarias.

A impossibilidade da importação da benzina, petróleo, lubrificantes e parafina, causa grande prejuízo à Alemanha, mas espera-se remediar-lo pela distilação de lignites, a que se deu enorme impulso.

Enquanto ao benzol, antraceno e naphthalina, a situação é hoje muito diferente, do que em 1870, quando a Alemanha recebia da Inglaterra todos estes produtos.

O professor Witt calcula que a industria alemã das matérias corantes artificiais está tão solidamente estabelecida, que não tem nenhuma concorrência; a sua produção pode até reduzir-se a 50%, pela impossibilidade de exportação para os países belligerantes, mas quem sofrerá com isto são os tintureiros que não tenham outro fornecedor além da Alemanha.

Por ultimo, a Alemanha sofrerá pela falta de textis, com o algodão, a lã e a juta.

As fábricas de sabão sofrerão pela falta de óleos de coco e palma e de gorduras, e a consequência menos tranquillizadora será a diminuição no fabrico da glicerina, tão precisa para a dynamite.

Textos

Études et documents sur la guerre

Um grupo de sumidades intelectuais da França, em que figuram professores universitários e membros de academias, sob a direcção do ilustre historiador Ernesto Lavisse, comprehendeu a publicação, sob o título que encima esta notícia, de uma série de brochuras destinadas a esclarecer a opinião pública sobre a calamitosa guerra que hoje flagella o mundo.

A amabilidade da Câmara de Comércio Franceza devemos a oferta de três dessas 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 têm incontestável valor literário, e revelam o espírito patriótico dos seus autores, procurando apresentar os factos apreciados sem exaltação sob o ponto de vista da causa francesa.

A primeira brochura, baseada na correspondência diplomática vindia ultimamente a lume, procura demonstrar que à Alemanha cabe a responsabilidade da terrível guerra que se desencadeou.

A segunda ocupa-se da violação da neutralidade dos dois Estados que a Alemanha carecia de atravessar para tentar a invasão da França, e regista as confissões dos homens públicos alemães acerca da violação dos tratados e do direito dos neutros à defesa do seu território.

A terceira procura nos diários encontrados em muitos prisioneiros e em jornais alemães, a narrativa de violências e crueldades contrárias às leis da guerra e aos princípios do direito das gentes, consignados na convenção da Haia.

A indole puramente técnica da nossa *Gazeta* inhibe-nos de fazer crítica minuciosa desses estudos, que são sem dúvida valiosos subsídios para a história da formidável conflagração, de que somos espectadores e também vítimas.

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



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

Companhia Portugueza. — Esta companhia vai construir casa para habitação do pessoal e suas famílias em varias estações, entre as quais 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 Benfica e Amadora.

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

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

Vae também entrar em obras a estação de Celorico.

— As duas novas carroagens de 3.^a classe vão entrar em serviço em março próximo.

— Está já começada a construção de mais uma carroagem mixta de 1.^a e 2.^a classe e outra de 3.^a, eguaes ás ultimamente construídas. Este material deve estar pronto antes do fim do anno.

Companhia Nacional. — Circulam já na linha de Vizeu carroagens de 1.^a classe de corredor lateral, lavabo e aquecimento. Estas carroagens são as antigas, transformadas, ficando agora com 18 lugares, e com uma aparência interior muito elegante.

Penafiel à Lixa. — Os trabalhos de prolongamento da linha a Entre-os-Rios vão muito adiantados, devendo a troço de Calçada à Torre ser inaugurado dentro de um mês.

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

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

Novas ambulâncias postas. — Já foram entregues ao Governo as nove ambulâncias postas construídas nas officinas da Companhia Portugueza. Tres dessas carroagens foram para o Minho e Douro, duas para a Beira-Alta e quatro para o Sul e Sueste.

Textos

BRINDES RECEBIDOS

Recebemos e agradecemos um lindíssimo calendário de parede, da casa Libanio da Silva & C.^a, Travessa do Falla-só, 24, Lisboa. É um trabalho perfeito, debaixo do ponto de vista typographic, e a guarnição, em cores, 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

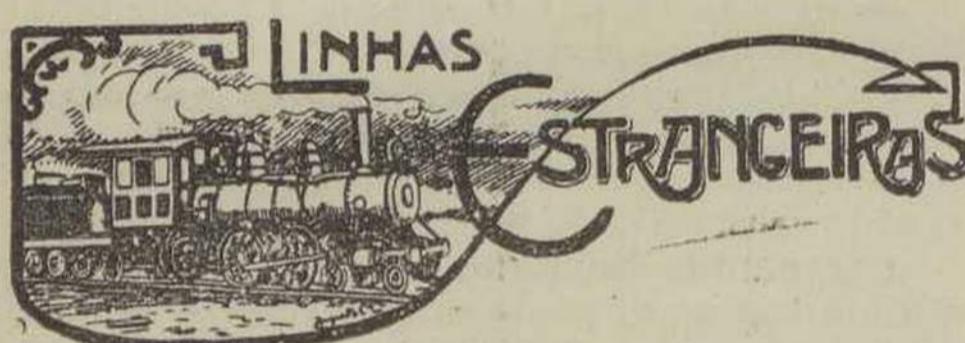
O Sr. Boix, engenheiro da Companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha, consultado pelo redactor de um periodico de Madrid, fez as seguintes declarações:

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

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

Uma cifra eloquentissima, para maior elucidação e para abreviar: em conjunto, 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 província 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 general de Obras publicas, para instar por uma prompta resolução que facilite a construção d'aquelles.

Sendo varios os traçados de caminhos de ferro projectados para o territorio marroquino, o que por enquanto disfruta 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 serve com esta a setima vez» do Tentativo, porque se chá reservido 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 oficial nos sacramentos, foi baptizada.

Não traz o novo ministerio a marca desacreditada da mercadoria 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 ambicões,—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 edade 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 Herenlano Galhardo, chefe do serviço de tracção e officinas do Sul e Sueste.

Encontra o novo ministro já apresentado nas Camaras o organismo 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 difficult resolução.

Perfillhar 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'un *superavit* falso, é resolução difficult para um espirito esclarecido e um caracter honesto.

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

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

Conscienciosamente, patrioticamente, quem poderá dar parecer s bre a estabilidade d'un 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 sanear a administração publica dos erros committidos e mostrar ao paiz, claramente, imparcialmente, quem errou e quem andou bem.

Falla-se por ali em desfalques e coisas peores; andam espaldanas de lama sujando nomes; e entre esses, o povo precisa destrinçar 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'aquellos. 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 mes ao Sr. general Pimenta de Castro (que nos recorda as historicas cartas do rei D. Pedro V ao seu dedicado ajudante): «Se não se accorde 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 perdição 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 oscilações 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 atingiu e excedeu até, n'esta quinzena 50 %.

Torna-se necessário que se adoptem providências officiaes rápidas 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 5/8 ou 17\$614 reis fracos a libra

A libra em Lisboa comprou-se hoje a 6\$80 e vendeu-se a 6\$85.

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 portugueza e estrangeiras

JANEIRO

Bolsas e títulos	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	39	39,10	39,25	—	—	39,10	—	39	—	39,05	39,05	39	—	—
Dívida interna 3%, coupon.....	39	39,15	—	21\$70	—	21\$50	—	—	21\$70	21\$65	—	21\$65	—	—
" 4 1/2% 1888, c/premios	56\$00	56\$00	56\$00	56\$00	—	—	—	—	—	—	—	57\$50	—	—
" 4 1/2% 1888/9.....	49\$20	49\$20	—	—	9\$10	—	9\$10	—	9\$05	9\$10	—	9\$10	—	—
" 4 1/2% 1890	9\$19	9\$10	9\$05	—	9\$10	—	9\$10	—	9\$05	9\$10	—	9\$10	—	—
" 3 1/2% 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2% 1905, (G.ºs de F.º Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 1/2% 1909, ob. (G.ºs de F.º Est)	—	80\$00	—	70\$50	—	—	—	80\$00	—	—	—	—	89\$70	—
" 4 1/2% 1912, ouro	70\$60	70\$70	70\$80	70\$80	71\$00	71\$00	71\$10	71\$20	71\$20	71\$20	71\$20	70\$90	70\$80	—
externa 3 1/2%, coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 1/2% 3.ª serie	—	72\$00	72\$00	—	72\$80	73\$00	73\$00	—	73\$50	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	100\$50	—	101\$00	—	101\$00	101\$50	—	—	101\$70	—	102\$00	102\$00	102\$50	—
Lisboa & Açores	—	—	110\$00	—	—	—	—	—	111\$00	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	70\$00	69\$80	—	—	—	69\$80	—	—	69\$50	—	69\$00	—	54\$80	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	54\$50	54\$50	54\$80	54\$80	—	54\$80	—	—	86\$50	—	—	—	86\$80	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	78\$90	79\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39\$60	40\$00	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	39\$00	39\$00	—	—	39\$00	39\$00	—	39\$60	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15\$00	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	15\$00	—	—	—	74\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	74\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional-coupon 2.ª serie	—	—	62\$20	—	77\$90	77\$90	78\$00	—	62\$20	—	79\$00	79\$00	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	87\$50	—	—	77\$50	—	77\$50
predaes 6%	87\$50	—	89\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 1/2%	—	71\$50	71\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KIOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguezas			Escudos		Escudos		Escudos	Escudos
Companhia Caminhos de ferro	21 Janeiro	1.073	332.694\$00	1.073				

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 comissões e transferências.....	749\$34,5
Idem por gastos de administração.....	16:810\$00
Idem por despesas em Londres.....	14:098\$73
Coupon de 1 de julho de 1913 e de 1 de janeiro de 1914.....	415:361\$25
Diferença em material.....	6:170\$90,8
Importância do aumento de tarifas transferido para crédito 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 «Ingabru», para carregamento de travessas d'água 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
Importância transferida para a conta de Lucros suspensos....	75:620\$31,2
Credito	
Recebido de juros do depósito 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
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
Moveis e utensilios—Valor dos existentes.....	—	52:866\$14,3
Machinas e accessórios—Idem, idem.....	—	41:334\$63,3
Combustivel—Existente.....	—	4:612\$26,2
Contas a liquidar—Importâncias 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, horários, etc..	97\$49	—
Lubrificação e iluminação—Óleos, azeite, petróleo, sebo, etc.....	4:790\$16	—
Combustivel—Carvão.....	25:976\$07,7	—
Passagens—Do pessoal para Loanda	667\$30	—
Tracção e oficinas—Material menor, vencimento do pessoal e despesas.....	53:959\$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
Férias e despesas...	82:426\$50,5
29:311\$21,1	284:680\$17,3
Importância passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha).	—
	321:957\$95
	1 236:227\$86,7
Credito	
Rendimento da linha.....	—
Importância transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração),.....	—
Saldo.....	—
	629:589\$74,4
	1.236:227\$86,7

Exploração

Segundo o costume dos relatórios anteriores, damos a seguir os mapas 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 números redondos.

Comparadas as receitas dos vinte e quatro últimos anos, vê-se que a receita bruta por quilometro, 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.....	914\$07,6
1898-1899.....	674\$23,6	1910-1911.....	1:202\$88,1
1899-1900.....	816\$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 neste exercício, com relação ao anterior, houve uma diminuição de 16,30 %.

O aumento de tarifas rendeu, durante o anno económico, 97:000\$00.

A aplicação deste aumento produziu em media 43,23 %, quando devia produzir 75 %, segundo a lei.

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

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

2. semestre de 1913

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

1. semestre de 1914

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

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercício anterior na 1.ª classe, notando-se uma diminuição na 2.ª classe e um aumento na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, um aumento 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 "
Diferença: 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 aumento 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 circunstâncias excepcionais do nosso caminho de ferro, produzem um efeito contraproducente. Longe de aumentarem o rendimento, aumentam apenas o tráfego, do que vem manifestamente aumento de despesa. E como as reduções de tarifas incidem geralmente sobre a diferença entre as tarifas de 1885 e as de 1897, diferença destinada a completar as despesas de exploração, de qualquer natureza que sejam, o prejuízo é suportado por inteiro pela Companhia, prejuízo duplo porque, cerceando-lhe o rendimento, aumenta-lhe simultaneamente a despesa.

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

E, para se ver que o prejuízo resultante das reduções de tarifas afecta apenas a Companhia, sem que o Estado tome n'elle a sua parte, basta ver que, enquanto a diferença, que pertence à Companhia desceu de 171 contos em 1912/13 para 103 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 aumento, como o contrato garante, ou se neste exercício a media fosse a mesma do anterior, é evidente que, tendo aumentado o rendimento pertencente ao Estado, teria aumentado proporcionalmente o rendimento pertencente à Companhia, visto que a percentagem deste é sempre calculada sobre a totalidade d'aquela.

Se juntarmos a isto a recusa de pagamento, por parte dos Governos, do saldo entre o rendimento obtido e o rendimento garantido pelo contrato, pode calcular-se bem quantos sacrifícios a Companhia tem de fazer para cumprir os seus contratos, fazendo a exploração e a necessária conservação da linha e do material.

SENHORES ACCIONISTAS

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

O rendimento geral da linha, que no exercício anterior foi de 374.310\$39, diminuiu no exercício findo 52.352\$44, assim como os Gastos d'exploração diminuiram 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/ /nora apresenta um saldo de 317.959\$84,6, proveniente de saldos de subvenções, posteriores à liquidação de contas pela arbitragem, que o Governo continua a não pagar.

A conta do Thesouro c/ /de Reclamações, aberta no exercício anterior, pelos motivos indicados no respectivo relatório, 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 encerrados em tempo competente o relatório e as contas detalhadas.

Effectivamente, quem pode 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 permitisse alargar os seus negócios e poder remunerar o capital empregado, aliviando ao mesmo tempo o Estado d'uma grande parte das garantias que tem pago, justamente porque o tráfego resultante d'esses negócios dessem ao caminho de ferro o rendimento necessário, para poder dispensar em parte, ou mesmo no todo, esse pagamento?

Notou-se, no exercício anterior, que a Companhia fizesse esta reclamação posteriormente à arbitragem, e não tivesse incluído n'esta a mesma reclamação, pelo tempo decorrido desde o princípio até à 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 importâncias indevidamente debitadas à Companhia, ou que não lhe tinham sido pagas. Se em vez de se fazer, como se fez, uma arbitragem amigável se tivesse feito uma arbitragem forçada, então, como já se tem dito, a Companhia juntaria às reclamações directas as indirectas, isto é, as que representavam perdas e danos causados pelo Estado, no número das quais entraria a relativa à falta de entrega dos terrenos, a qual, só por si, era superior em muito ao crédito do Estado.

Feita a arbitragem e não tendo sido cumprida até agora pelos Governos, e continuando a não se dar posse à 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 pudesse ser anulada.

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

Está provado á sociedade, 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 repressados, 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 tráfego, tanto na nossa linha como na linha do Estado, continuam sem resolução alguma.

(Continua)



ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

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 Gerais (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas às 16.

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até às 12 horas precisando 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 intermédio dos Agentes de Leilões Sr. Casimiro Cândido da Cunha & Sobrinho Successor na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude ds artº 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 10 de novembro de 1914, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 9 do mez de corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 21.750, de Sacavém a Pombal, 2 caixas com louça com 207 kilos a João Fernandes Carvalho; 64.538, de Santarém a Alcântara, 1 vagão com lenha em bruto com 8.900 kilos, a António Calvário; 62.669, de Coimbra a Figueira da Foz, 1 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 Castelo Branco a Porto Campanhã, 15 volumes de mobília com 468 kilos, a Alfredo Figueiredo; 2.251, da Amadora a Lisboa R., 16 volumes de mobília e diversos com 1.023 kilos, a António 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; 57.436, de Paialvo a Pombal, 1 fardo de papel com 70 kilos, a Teixeira Rocha & C.; 588, de Pajão a Cintra, 1 vagão de carvão de sobre 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 António Pinto (*).

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

OLYMPIA O mais distinto Cinema de Lisboa RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores

espectáculos cinematográficos 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.º T. do Corpo Santo, 11, 1.º


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

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


Natal, Lourenço Marques e costa oriental

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


New York

Vapor frances **SANT'ANNA**. Sahirá a 30 de fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º


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

Vapor frances **CARPATHIA**. Sahirá a 23 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Pará e Manaus

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires
Vapor holandez **ZEELANDIA**. Sahirá a 8 de fevereiro.
Agentes Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º


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

Vapor portuguez **FUNCHAL**. Sahirá a 5 de fevereiro.
Agente, Germano S. Arnaud, C.º do Sodré, 84, 2.º


Vigo, Dover Londres e Amsterdam

Vapor holandez **HOLLANDIA**. Sahirá a 4 de fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º

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

Vapor frances **AMIRAL ZÉ-DE**. Sahirá a 4 de fevereiro.
Agentes, Armindo Daniel de Matos Limit.º, R. de S. Francisco, 7.

HORÁRIO 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 56	a 8 28	9 9
12 50	1 47	9 23	10 26
3	4 9	11 15	12 13
a 5 13	6 5	1 12	2 13
5 31	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49
7 17	8 24	5 21	6 27
9	10 11	a 6 48	7 29
10 24	11 33	7 30	8 36
11 53	12 59	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
4 15	4 42	9 1	9 37
Mais os de Cintra,			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
7 10	8 1	b 7	7 47
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59
9 10	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 51	6 51	b 5 20	6 9
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46
7	8 8	6 25	7 25
7 45	8 48	b 7 50	8 37
8 40	9 48	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	12 10	1 16
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 15	7 51	7 5	7 38
8 15	8 45	8 15	8 50
4 30	5 6	8 55	9 30
5 20	5 56	5 16	5 16
6 5	6 41	6 5	6 40
12 45	1 21	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os a			
Lisboa-R	V. França	Lisboa-R	
6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 54
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5	—	—
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 10	11 55	10 38	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
3 41	6 29	5 21	6 8
7 10	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 28	11 57
Mais os de Aveiro.			
Porto	Ovar	Porto	
5 46	7 13	5 30	7 12
10 16	11 53	8	9 38
4 10	5 49	12 23	2 4
12 46	2 13	6 14	7 47
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	
6 59	7 53	9 40	10 13
8 58	9 50	10 49	11 36
o 1 51	1 11	9 48	10 46
g 5 21	6 15	11 10	12 7
9 50	10 43	—	—
Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R	
9 10	6 55	7 42	de Mad.
a Mad.	9	8 10	5 26
7 10	7 50	8 52	a 11 25
9 7	9 47	9 51	a a Mad.
10 36	11 22	10 42	8 1 a 9 28
12 47	1 31	a 11 28	7 5 i 2 21
Lisboa-R	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
4 30	5 5	4 30	5 5
8 40	12 35	1 52	6 40
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 32	12 20	10 15	10 44
10 22	10 50	7 25	7 54
Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
1 30	12 46	11	6 40
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
q 5 10	7 8	r 5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
r 2 15	4 8	6 50	8 41
NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
q 5 10	7 8	r 5 50	7 48
7 20	9 26	q 3 10	5 7
r 2 15	4 8	6 50	8 41

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	Tua
9 10	3 15	6 55	q 4 30
Lisboa	Beja	Lisboa	Bragança
9 10	1 42	8 50	11 10
4 30	10 15	5 50	8 10
		11	8 12
		11	13 32
		11	8 50

POVOA DE VARZIM

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
<tbl_info