

Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 652

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

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

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

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1915

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

SUMMARIO

Caminhos de Ferro Portuguezes: Resumos Estatísticos de 1912, por J. Fernando de Sousa.....	49
As tropas de caminhos de ferro no exercito alemão, por Raul Esteves.....	51
Parte oficial — Ministério do Fomento — Direcção G. de Obras P. e Minas.....	52
A mobilização dos caminhos de ferro franceses.....	53
Jazigo de gaz natural nas Asturias.....	54
Um Salão de Variedades.....	55
Para-raios de rádio.....	55
Transbordador aéreo do Niágara.....	55
Viagens e transportes.....	56
Linhas portuguezas.....	57
A «Carris de ferro do Porto e a Câmara.....	58
Linhas estrangeiras. — Espanha	59
Parte financeira	
Carteira dos accionistas.....	60
Boletim commercial e financeiro.....	60
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras	61
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	61
Companhia Através d'Africa — Relatório (Continuação).....	62
Arrematações	63
Horário dos comboios	64

Caminhos de Ferro Portuguezes

Resumos estatísticos de 1912

Perdoem os leitores que tiverem a coragem de investir com o meu artigo, se o vão encontrar eriçado de números, como o precedente. Sei quão fastidiosos são para o maior numero os dados estatísticos. Faltaria porém a *Gazeta* à sua missão e deixaria de prestar serviço embora modesto, aos estudiosos, se não analysasse, tardivamente embora, os *Resumos estatísticos de 1912*, valiosa publicação indispensável para a analyse do tráfego da rede da Companhia Portugueza.

Vazado nos moldes dos anteriores, apresenta este volume algumas modificações de valor, devidas à iniciativa do distinto chefe do serviço respectivo, o Sr. Conselheiro Barjona de Freitas. Assim, foi suprimida a estatística, por importâncias, das mercadorias, o que evita muito trabalho sem diminuir a utilidade da publicação.

Nos quadros do movimento de estação a estação introduziu-se uma innovação feliz e sobremodo útil, pela inserção dos totais parciais de grupos de estações sucessivas.

D'este modo, as estações que servem Lisboa formam um grupo; as seguintes abrangem as de Braço de Prata a Reguengos; de Setil a Torres-Novas; do Entroncamento a Villa Nova de Anços; de Alfarellos a Coimbra-B; de Souzellas a Pampilhosa; de Mogosores ao Porto, isto pelo que respeita à linha do Norte. Por forma análoga se acham agrupadas as estações das outras linhas da Companhia.

Também é digna de menção, no movimento entre estações consecutivas, a distinção do ascendente e do descendente. Em duas cartas geographicas ou cartogrammas

figura o tráfego de grande velocidade e pequena velocidade, representado em cada uma por duas faixas de cor diferente conforme o sentido do movimento e de largura proporcional à tonelagem.

Merece também menção especial o gráfico do movimento de passageiros e mercadorias, por expedições e chegadas, das 40 estações mais importantes.

Feitas estas breves referências preliminares cumpre-me consignar, em resumida analyse, os dados mais interessantes d'esse trabalho, seguindo na minha exposição o plano que deriva da natural distinção dos diversos elementos do tráfego: passageiros, grande velocidade e pequena velocidade.

Passageiros. — Em 1912 circularam nas linhas não garantidas da Companhia 7.873:337 passageiros (sem incluir n'este numero os bilhetes de assignatura, de identidade e de papel) originando a receita (em esc.) de 2.450:425\$, a que ha que juntar 331:333\$ das linhas garantidas e 63:892\$ do imposto do sello e assistência.

A receita bruta foi a seguinte:

Bilhetes.....	2.781:778\$
» de assignatura.....	103:905\$
» » identidade.....	6:242\$
Sello e assistencia.....	63:893\$
Cobranças supplementares	154:290\$
Total.....	3.110:108\$

incluindo 71:152\$ de bilhetes de papel (tremvias, etc.).

Os resultados finais do exercício são os seguintes (em relação aos bilhetes de cartão, que abrangem a grande massa dos passageiros):

Passageiros transportados	1.ª classe	420:060
	2.ª " ..	1.543:293
	3.ª " ..	6.586:363
Total.		8.549:716

O percurso medio foi de 32^k.8.

O numero de passageiro por comboio, 79; a relação entre os logares oferecidos e utilizados 20,84 %.

A tarifa media 9,915 reis.

O percurso medio foi de 32 kilómetros na rede não garantida, 28 em T. F. Alfarellos, 44 na Beira-Baixa, 35 em Vendas Novas, 17 na Louzã.

As proporções das 3 classes foram as seguintes, em número e rendimento:

	Numero	Rendimento
1.ª classe	4,913 %	16,012 %
2.ª " ..	18,051	30,446
3.ª " ..	77,036	53,542

Como é natural, é nas proximidades de Lisboa que o movimento se accentua, atingindo 2.771:831 entre Lisboa e Campolide e 1.597:210 entre Caes do Sodré e Santos.

Na linha de Leste o movimento decresce até o Setil (541:042) e mantém-se em seguida quasi constante até o Entroncamento, para baixar entre essa estação e a Barquinha a 146:749, entre Abrantes e Bemposta a 87:614, en-

tre Torre das Vargens e Chança a 49:558, diminuindo até à cifra de 21:834 entre Badajoz e Elvas.

Na linha do Norte o movimento entre estações consecutivas oscilla entre 300:000 e 500:000 até Espinho, subindo depois rapidamente até ao maximo de 1.098:153 entre Magdalena e Gaia e 811:850 entre General Torres e Campanhã.

A linha de circumvalação teve 1.200:000.

A de Cintra até à Amadora decresce de 1.463:000 a 1.000:000, descendo em Cintra a 312:000. Do Cacém a Torres varia o movimento entre 207:000 e 167:000. Na de T.-F.-A. desce de 414:000 a 62:000 na Telhada, para se elevar a 327:000 à entrada na Figueira.

Na Beira-Baixa a media é de 50:000 até à Covilhã, descendo nas proximidades da Guarda a 24:000.

Na linha de Cascaes a media é de 1.600:000 até Alges, 860:000 até Paço de Arcos, 600:000 até o Estoril, descendo a 387:000 em Cascaes.

A linha de Vendas-Novas tem uma media de 40:000 passageiros e a de Louzã de 70:000, descendo a 37:000 no extremo.

As assignaturas são representadas por 9:192 bilhetes, sendo 3:724 annuaes, 2:167 mensaes e 3:235 operarias.

A receita bruta foi de 103:904\$00.

N'aquelle total, a 1.^a e 2.^a classe figuram por 428 e 1:939 bilhetes.

As cobranças supplementares, em numero de 1.142:368, determinaram a receita de 154:290\$.

Os bilhetes de papel atingiram a cifra de 965:233 com a receita de 71:152\$00.

E' interessante comparar o numero de passageiros atribuido a cada linha e a respectiva receita em contos por decennios desde 1892, epocha em que a rede estava quasi completa.

Linhas	1892		1902		1912	
	Mil passageiros	Contos	Mil passageiros	Contos	Mil passageiros	Contos
Norte e Leste.....	1:491	1:111	2:571	1:463	3:900	1:792
Ramal de Cáceres...	26	18	27	14	31	18
Ramal de Coimbra...	158	4	287	5	426	8
Lisboa-Cintra-Torres.	518	139	1:273	197	1:674	235
Torres-Figueira-Alfarelos.....	253	105	505	144	691	180
Cintura.....	174	14	795	49	1:356	68
Urbana.....	682	46	1:862	77	2:829	96
Ramal de Cascaes...	366	57	1:968	233	2:253	234
Beira-Baixa.....	71	41	160	75	244	106
Vendas-Novas.....	—	—	—	—	72	26
Louzã.....	—	—	—	—	100	20

Os dados relativos a 1912 englobam na receita os impostos de transito e não comprehendem bilhetes de papel etc., não os tendo tirado, como os anteriores, da estatistica oficial, por não estar ainda publicada.

Pena é que o movimento de passageiros não venha traduzido graphicamente por um cartogramma, como os de mercadorias.

E' principalmente o movimento suburbano, não só em volta de Lisboa e Porto, como ainda perto das principaes cidades servidas pela rede, que se tem accentuado o movimento de passageiros, graças ás facilidades offerecidas pela frequencia de comboios e reduçao de tarifas.

Tambem seria para desejar que em mappa especial se consignasse a estatistica dos passageiros internacionaes e do Sud-Express, englobados com os nacionaes da Beira-Alta no movimento das estações de transmissão.

Assim, em 1912 a transmissão na Pampilhosa comprehendeu 169:064 passageiros, dos quaes só uma parte relativamente pequena representa o trafego internacional. Menor ainda é, relativamente, a cifra d'esse trafego nos 5:844 passageiros da Guarda-T ou nos 437:073 do Porto-T.

Na fronteira de Badajoz houve 21:629 passageiros em transmissão de ou para M.-Z.-A. e 16:911 na de Valencia, relações com M.-C.-P.

Podemos computar em 60:000 passageiros apenas o conjunto das relações internacionaes da rede da Companhia Portugueza, cifra insignificante e nada proporcionada aos sacrificios feitos, subalternizando-se por vezes o interesse do movimento interno á miragem das relações internacionaes.

Connexo do movimento de passageiros é o de bagagens.

Em 1912 transportaram-se 11:466 toneladas com a receita de 68:688\$00.

Grande velocidade. — Elevou se a 68:992 toneladas o peso das recovagens transportadas em 1912, avultando o peixe, que atingiu 26:926 toneladas.

A receita bruta correspondente foi de 574:466\$684 e liquida de impostos e reembolsos de 512:177\$672.

O percurso medio da tonelada foi de 129^k,4 e a tarifa media (liquida de impostos) 60,65 reis.

O augmento sobre 1911 foi de 6:768 toneladas.

A's receitas de transportes ha que juntar 76:524\$127 de cobranças diversas em grande velocidade, devidas a armazenagens, etc.

Nota-se em quasi todas as linhas, salvo n'alguns pequenos troços, predominio do trafego ascendenre sobre o descendente. A linha de Vendas Novas, é a excepção mais frisante, graças ao peixe que de Setubal segue para Espanha.

As transmissões em Vendas-Novas sommam com efficto 5:919 toneladas de expedições e 492 de chegadas.

Foi em Valencia que houve mais importante movimento de fronteira, sommando 4:055 toneladas contra 1:602 em Badajoz. Da transmissão na Pampilhosa de 6:755 toneladas e na Guarda de 774, não temos elementos para destriñcar a tonelagem que represente o movimento internacional.

Não é para desprezar o trafego combinado de recovagens com a linha do Valle de Vouga, apesar de só em 1914 se ter esta completado e da falta de tarifa reduzida, pois atingiu 470 toneladas em Espinho e 162 em Aveiro.

A transmissão mais importante foi a effectuada de ou para o Minho e Douro, 8:698 toneladas.

A rapida progressão do trafego de grande velocidade é attestada pelo confronto da tonelagem dos ultimos dois decennios, em algumas das linhas:

	1892	1902	1912
Cintra Torres.....	2:705	4:551	5:091
Torres-F. Alfarellos...	2:835	8:267	9:596
Beira-Baixa	885	3:405	5:185
Ramal de Cascaes....	481	3:577	5:523
Linha urbana.....	5:073	12:060	15:948

Pequena velocidade. — O peso total transportado, incluindo gadcs, foi de 1.915:684 toneladas, dando logar á receita bruta de 3.799:534\$ e liquida de 3.343:636\$00, com o percurso medio de 139^k,4 e a tarifa media de 14,15 liquida de impostos.

A classificação das mercadorias indica as seguintes como predominantes:

Materiaes de construção.....	409:160
Vinhos e derivados.....	232:517
Cereaes e farinhas.....	163:327
Carvão e lenha.....	141:359
Taras vazias	77:701
Comestiveis e especiarias.....	51:516
Objectos manufacturados.....	60:382
Legumes.....	70:932
Forragens.....	46:735
Couros e desperdicios..	45:134
Metaes.....	34:994
Diversos	234:840
Transportes de serviço.....	220:850
Gado (cabeças).....	214:958

São, como é natural, os productos agricolas os que avultam nos transportes efectuados.

A proporção entre o tráfego ascendente e descendente varia com as linhas, e em cada linha com os troços considerados. Assim, na linha de Leste até Abrantes a diferença, embora pequena, é a favor do tráfego descendente. Além de Abrantes accentua-se a diferença em sentido contrário, até que nas fronteiras temos em Badajoz 46:629 toneladas ascendentes e 14:591 descendentes e em Mircão 24:948 contra 17:636.

Na linha do Norte predomina sensivelmente o tráfego ascendente.

Em Cintra-Torres e Torres-Figueira-Alfarelhos até Leiria sucede o contrario, sendo considerável a diferença no sentido descendente.

Na Beira-Baixa as diferenças não são grandes, enquanto na linha de Vendas-Novas o tráfego descendente é quasi triplo do ascendente.

As sommas parciais por grupos de estações facilitam muito o estudo das relações entre determinadas zonas.

Assim, veinos que a região productora de madeiras da linha de Oeste enviam 12:148 toneladas para as estações de transmissão, avultando 4:184 para Badajoz e 3:573 para o Sul e Sueste.

O mappa do movimento das estações de transmissão é sobremodo elucidativo por indicar a especie de mercadorias transmitidas.

O mais importante é o do Minho e Douro com 74:168 de expedições e 82:891 de chegadas, figurando nas primeiras os vinhos por 44:228 toneladas e nas segundas por 15:398.

Segue-se o de Pampilhosa com 56:252 toneladas expedidas e 48:694 recebidas, avultando nas primeiras os legumes (batatas) com 17:479 e Vendas-Novas com 60:076 expedidas e 25:935 recebidas.

O Valle do Vouga teve um movimento de 3:067 toneladas em Aveiro e 8:372 em Espinho.

A comparação de 1912 com 1911 accusa considerável incremento de todos os ramos do tráfego, tendo subido a receita de 7:126 contos a 7:682 e a media por quilometro a 6:555\$.

A maior receita, não faltando nos troços excepcionais da linha urbana e de cintura, foi a do Norte 12:050\$, do ramal de Coimbra 15:864\$ e de Leste 8:725\$. Cintra-Torres atingiu 7:559\$, Torres-Figueira-Alfarelhos 3:344\$ e a Beira-Baixa 1:729\$, o que dá a media para as linhas garantidas de 2:272\$. Vendas-Novas figura com 2:272\$ e Louzã com 1:284\$.

A media geral da receita por comboio kilometrico foi de 1\$14, sendo 1\$22 na rede antiga, 1\$15 na garantida e \$80 em Vendas-Novas e Louzã.

No mappa da classificação das estações pela tonelagem recebida e expedida, os passageiros figuram pelo peso à razão de 100 kilogrammas por passageiro.

Mediante esta convenção, figura Lisboa-R com 303:675 toneladas e Lisboa-P com 305:650.

A tonelagem de passageiros da primeira corresponde em numero a 2.716:730, movimento importantíssimo.

No final do volume encontra-se a estatística da receita e despesa por unidade de tráfego nos annos de 1912 e 1911. A receita bruta media foi 12,434 reis e a despesa 6,67.

Essa media geral corresponde a 6,09 na rede não garantida, 8,304 na T. F. A., 11,539 na B. B., 11,284 na linha de Vendas Novas e 21,895 na da Louzã.

Na media geral contribue cada serviço com a seguinte quota-partes:

Administração e Direcção.....	0,569
Exploração.....	2,070
Via e Obras.....	1,514
Tracção.....	2,517
	6,670

São particularmente interessantes os dados estatísticos relativos á utilização do material circulante.

O percurso das máquinas atingiu 7.772:806 quilometros, dos quais 4.450:409 em comboios de passageiros, e o dos comboios, incluindo os de serviço, 6.885:525 quilometros.

Encontra-se ainda na estatística o percurso total e o medio de cada tipo de veículo, o numero e extensão de viagens feitas por cada um e a carga media dos vagões, que foi 5,366 para o percurso carregado e 4,602 deduzindo o percurso vazio. O numero de viagens por vagão foi em media de 195 com o percurso de 100 quilometros, o que revela excellente aproveitamento do material.

Finda o volume com os resultados da troca do material.

Em conclusão: os *Resumos Estatísticos* da Companhia Real são um precioso repositório d'elementos d'estudo methodicamente ordenados e merecendo o louvor dos entendidos... e dos não entendidos, como eu, que teem, apesar d'isso, na devida conta os trabalhos d'esta natureza.

J. Fernando de Souza.



As tropas de caminhos de ferro no exercito allemão

No exercito allemão, as tropas de caminhos de ferro constituem, sem dúvida, um dos elementos a que se dedicou especial interesse, e que cuidadosamente foi preparado para a sua importante missão na guerra.

Data de 1872 a criação n'aquelle exercito das primeiras tropas de caminhos de ferro, e para se julgar do seu rapido desenvolvimento, basta notar que, antes de começar a actual guerra, o seu efectivo abrangia já quatro regimentos formando duas brigadas, além de um grupo especial destinado á exploração da linha ferrea militar, que é ao mesmo tempo escola de instrução.

A instrução d'estas tropas é conduzida com particular cuidado, e um dos seus fins é torná-las aptas para a rápida construção de linhas ferreas de campanha, de grande extensão.

Para se fazer uma ideia aproximada do papel que taes tropas terão de desempenhar em campanha, e para se avaliar do desenvolvimento com que no exercito allemão se tratam os assumtos de preparação para a guerra, vamos descrever, em breve noticia, as experiencias sobre trabalhos de caminhos de ferro militares, que se realizaram, alguns meses antes de começar a actual guerra, na região de Pritzwal e Parchim.

A experiência de construção de linhas ferreas de que tratamos, foi de uma importancia considerável, e para a avaliarmos basta notar que as despesas com ella efectuadas ascenderam á enorme quantia de mais de cinco e meio milhões de marcos.

A linha a construir era de via estreita, com 0m,60 de bitola, e o ponto de partida ficava na villa de Pritzoal.

Para a execução dos trabalhos mobilizaram-se 9 companhias de sapadores de caminhos de ferro, com efectivos de guerra, sendo duas d'ellas compostas de reservistas. O efectivo de cada companhia era de 260 homens. D'estas companhias foram em principio, destinadas: 2 á preparação da plataforma da via, 2 ao assentamento da via, 1 á construção de uma ponte a que adeante nos referiremos, 2 aos depositos, e as restantes aos serviços geraes e outros não especificados.

O estudo sobre o terreno foi feito por um destacamento composto de cinco secções, denominadas: de traçado, de curvas, de estacionamento e croquis, de nivelamento e de desenho.

Pela descrição do exercício, consegue-se que o traçado é feito directamente e logo de princípio no próprio terreno, e que o levantamento da faxa de terreno que envolve a polygonal, serve apenas para rectificar e para permitir o estabelecimento do perfil longitudinal. Este processo, realmente dos mais expeditos, supõe, porém, a existência de um pessoal perfeitamente habilitado para as operações.

Os trabalhos da construção da plataforma estavam, como dissemos, a cargo de 2 companhias, trabalhando 12 horas em cada dia. O perfil do traçado seguia as sinuosidades do terreno no sentido vertical, com o limite de rampas até 55 milímetros por metro.

No assentamento da via, as 2 companhias d'elle encarregadas, alternaram no trabalho, que tinha para cada uma a duração de 7 horas. A velocidade de assentamento, ficando a via em estado de ser utilizada, foi de 12 kilómetros por dia. Este resultado foi deveras notável, excedendo mesmo as previsões, e permitiu que a linha ficasse prompta a ser explorada, no breve prazo de 7 dias. Deve ainda notar-se que, n'este período dos trabalhos, caiu uma chuva intermitente, mas muito forte.

A linha projectada previa a construção de uma ponte, em Parchim, a meio do traçado, sobre um ribeiro pouco largo, mas que, pela disposição do valle, exigia uma obra de arte de 124 metros de comprido.

Esta ponte foi construída parte em madeira, uns 80 metros, e a parte restante, empregando-se o material regulamentar, em aço. O tramo central tinha 34 metros de vão.

A duração da construção foi de 4 dias e meio, e só por este detalhe se pôde avaliar da rapidez de execução dos trabalhos.

O material para a construção d'esta ponte foi transportado em automóveis.

*

A linha construída dividia-se em duas secções, para efeitos de exploração.

Em cada uma das estações de Pritzwal e Parchim, onde eram as sedes das secções, estacionava uma companhia denominada de depósito, que deveria satisfazer às seguintes missões;

- Construir e manter fornecidos os reservatórios de água e os depósitos de carvão;
- Instalar os depósitos de locomotivas e vagões, e as oficinas de reparação do material circulante;
- Armazenar todo o material dos trabalhos, e fornecê-lo quando lhe fosse requisitado.

O serviço de tracção estava a cargo de todos os machinistas e fogueiros das 9 companhias que tomaram parte no exercício. Este pessoal constituía duas secções, a cada uma das quais correspondia uma das zonas em que a linha foi dividida.

As estações foram collocadas de 5 em 5 quilómetros, e cada grupo de 3 ou 4 estações formava um sector, à testa do qual era colocado um oficial das secções de exploração.

As estações principais tinham quatro ou cinco vias de resguardo; as estações intermediárias tinham apenas uma.

Os comboios circulavam com a velocidade de 10 a 12 quilómetros á hora.

O material circulante empregado, e que pertencia todo ás tropas de caminhos de ferro, compunha-se de 60 locomotivas e 500 vagões.

Cada comboio ordinário comportava, em regra, além da máquina e respectivo tender, sete vagões dos denominados universaes.

As locomotivas empregadas são de dois tipos. Um desses tipos consiste em duas locomotivas-gemeas podendo rebocar 60 toneladas em patamar, e 40 toneladas nos declives fortes. Estas locomotivas são reunidas em

sentidos opostos, de forma que para o serviço de cada par de locomotivas basta apenas um machinista e um fogueiro. O outro tipo de locomotivas, que é mais recente, consiste n'uma única locomotiva, que reúne as mesmas condições de força, mas tem menor peso.

O sistema de vagões, denominados *vagões universaes*, permite a adaptação do veículo a qualquer género de transporte que se queira efectuar. Para o transporte de material de via, objectos volumosos, ou outro género idêntico de mercadorias, o vagão utiliza-se como simples vagão-plataforma. Para o transformar em vagão coberto, adaptam-se-lhe uns lados e uma cobertura de tela appoada em hastes de ferro.

A exploração da linha começou tão cedo quanto foi possível, e pouco depois de estabelecida a primeira porção de via, o transporte do material foi desde logo executado em comboios.

Enquanto duraram os trabalhos de construção, estabeleceu-se um plano provisório de exploração, que foi substituído depois pelo plano definitivo, com o qual se fizeram todos os serviços de exploração até final dos exercícios.

*

Já dissemos que a importância d'esta experiência se podia avaliar pela avultada quantia n'ella dispendida.

As principais despesas que houve a fazer, foram as seguintes:

- Transporte para o local dos trabalhos do material de caminhos de ferro proveniente do polígono militar de Klausdorf, e que, além de uma enorme dotação de ferramentas e utensílios, abrangia também 100 quilómetros de via, e todo o material circulante já indicado.
- Transporte para Parchim do material destinado à ponte de 124 metros.
- Compra de carvão e óleos.
- Acantonamento das tropas empregadas nos trabalhos.
- Indemnizações aos proprietários dos terrenos.

Deve notar-se que para se dispender tão importante somma (cinco milhões e seiscentos mil marcos) em trabalhos d'esta natureza, é preciso que se ligue uma excepcional consideração ao serviço das tropas de caminhos de ferro em campanha.

De facto assim é, e cremos que, na guerra que se está actualmente travando, o exército alemão deve ter encontrado nas suas tropas de caminhos de ferro o valiosíssimo auxiliar com que se contava para tantas operações, em que elas são chamadas a prestar um poderoso concorso.

O resultado das experiências que acabamos de narrar, foi, na opinião das autoridades que n'ellas superintendiam, absolutamente satisfatório, e mostrou que as tropas de caminhos de ferro alemãs estavam perfeitamente á altura da sua missão. Isto justifica plenamente a afirmação que acabámos de fazer.

Raul Esteves

PARTE OFICIAL MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto de renovação dos taboleiros metálicos da ponte do Almourol ao quilómetro 100,054 da linha de leste, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, está em condições de satisfazer ao serviço público, sendo a nova ponte de taboleiro inferior e via dupla: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado.

Paços do Governo da República, em 4 de Fevereiro de 1915.— O Ministro do Fomento, J. Nunes da Ponte.

A mobilização dos caminhos de ferro franceses

Sobre este assumpto, escreve o nosso eminente collega *Journal des Transports*, de Paris, cuja publicação fôrã interrompida desde o começo da guerra franco-alemã, ou propriamente desde o dia da mobilização geral em França, um excellento artigo, no n.º 1, de 30 de janeiro ultimo, de que, com a devida venia, respigamos varios trechos, e em que é posto em relevo o magnifico serviço prestado pelos empregados dos caminhos de ferro, durante todo o tempo em que elle foi tão necessario para o bom resultado da mobilização geral, ou para o bem da patria.

«São unanimes os aplausos da nação á forma magistral como as nossas redes se desempenharam da sua missão, desde o começo da guerra: todos poderam constatar os seus maravilhosos resultados; todos sabem que, graças aos thesouros de intelligencia, de actividade, de dedicação, dispendidos a rodo, por todos os graus da hierarchia ferroviaria, a mobilização e a concentração se effectuaram com um exito e uma precisão que os mais optimistas não ousariam prever. Nem um unico atraso, nem um unico desastre!

A historia do trabalho admiravel realizado pelas companhias de caminhos de ferro, deverá escrever-se um dia, por multiplas razões, nada poderia ser dito por enquanto; mas pôde expôr-se desde já, nas suas linhas geraes, a organização das peças cujo trabalho foi tão proficuo em conjunto. O publico bem sabe que semelhante resultado não poderia ser attribuido a causas occasioneas, mas que foi o premio de grandes exforços preparatorios.

E interessante explicar ao mesmo publico em que consistem as medidas tomadas, e qual o regimen especial a que, entre nós, está sujeita a exploração dos caminhos de ferro, em tempo de guerra. As condições absolutamente anormaes que lhe são impostas, fazem com que sempre prevaleça o ponto de vista militar, e assim deve ser, porque o que mais importa é vencer o inimigo: é o problema vital, que, quando não resolvido, tornaria vãos todos os outros.

O caderno de encargos das Companhias de caminhos de ferro, previa já, no seu artigo 54, que, se o Governo houvesse necessidade de dirigir as forças militares, ou qualquer material militar ou naval, para qualquer ponto servido pelas linhas ferreas, as Companhias ficariam obrigadas a pôr immediatamente ás ordens todos os seus meios de transporte. Esta obrigação foi confirmada e especificada pela lei de 24 de julho de 1873, sobre a organização geral do exercito, pela de 3 de julho de 1877 sobre as requisições militares, e por outras leis e decretos, dos quaes o mais recente, anteriormente à guerra actual, é de 8 de dezembro de 1913.

Estas disposições crearam, em tempo de paz, uma organização militar permanente, destinada a preparar as redes para o bom desempenho do seu papel, em tempo de guerra.

Para cada uma das grandes administrações de caminhos de ferro constituiu-se uma *comissão da rede*, comprehendendo um commissario technico, que é de facto o director da Companhia, e um commissario militar, official superior do estado-maior, nomeado pelo ministerio da Guerra.

Esta comissão, que extende a sua competencia ás linhas das Companhias secundarias situadas no territorio ocupado pela rede, está encarregada de estudar, pormenorizadamente, em vista dos transportes estrategicos, a utilização das vias existentes e do material affecto á sua exploração, bem como as installações especiaes, caes militares, paragens para refeições, etc., necessarias ás exigências proprias do serviço militar.

O chefe do estado-maior do exercito preside tambem a

uma *comissão militar superior dos caminhos de ferro*, creada pelo decreto de 18 de novembro de 1898, que comprehende seis officiaes geraes ou superiores, tres delegados do ministerio das Obras-publicas, e os commissarios militares e technicos das diversas redes.

O seu papel é consultivo; dá parecer ao ministro sobre as medidas propostas pelas comissões das redes e sobre todas as questões relativas á preparação dos transportes estrategicos.

Em caso de guerra, um certo numero de empregados ficam no direito comum e são mobilizaveis com a sua classe; taes são os que não tenham ainda seis mezes de serviço em qualquer especialidade, os inscriptos maritimos, os empregados affectos ao 5.º regimento de engenharia (caminhos de ferro), e todos aqueles que peçam para regressar ás fileiras. Todos os demais empregados ficam, durante a guerra, adstrictos á exploração ferroviaria. Os que, pela idade, estejam ainda sujeitos ao serviço militar, são mobilizados como ferrovários, e formam, em cada rede, uma secção de caminhos de ferro de campanha (ou mesmo muitas, segundo a importancia da rede), comprehendendo uma parcella activa e varias subdivisões territoriales. Estas secções, que todas comportam elementos correspondentes aos grandes serviços das redes, exploração, via e tracção, são constituídas, já em tempo de paz, preparando-se logo o pessoal para a missão que tenha a desempenhar. Cada secção forma uma unidade distinta, com a sua hierarchia propria, enquadrada pelo pessoal superior e outros empregados da rede, fiscalizada pela auctoridade militar e pelas Companhias de caminhos de ferro. Os homens uniformizam-se. Todo este pessoal mobilizável pertence á categoria dos homens tendo officio definido (lei de 21 de marzo de 1905). Não ha periodos de exercicio, mas os homens da parcella activa podem ser convocados para inspecções, revistas e palestras de instrucção. O pessoal das subdivisões territoriales está á disposição do ministro da Guerra, que pôde, ainda em tempo de paz, convocá-lo imediatamente para um periodo de manobras: os empregados desempenham então o serviço, no seu posto habitual, mas ficam militarizados sob o commando dos seus chefes naturaes, que assumem uma patente militar correspondente ao seu grau na administração.

Foi o que sucedeu por occasião da greve dos Caminhos de ferro de 1910; e foi erro dizer-se, por essa epoca, que os ferrovários tinham sido mobilizados.

Em tempo de guerra, o serviço dos caminhos de ferro depende por completo da auctoridade militar: tal o principio fundamental estabelecido pela lei.

Desde o primeiro dia da mobilização, mediante aviso-ordem do ministro da Guerra, as Companhias devem pôr á disposição da administração militar a totalidade do seus meios de transporte, nas linhas indicadas ou em toda a extensão da rede.

A rede nacional divide-se em duas zonas, submetidas a auctoridades diferentes; o seu limite, marcado por estações transitorias, varia segundo o curso dos acontecimentos da guerra.

Na zona do interior, é o ministro da Guerra quem dispõe dos caminhos de ferro; os transportes são ordenados por elle e regulados pelo estado-maior-general do exercito. Sob a auctoridade do ministro, a comissão da rede toma collectivamente todas as medidas de execução, conservando cada commissario a sua responsabilidade, um pelas medidas militares, e o outro pelos recursos fornecidos pelo caminho de ferro. A comissão tem por agentes regionaes de execução, sub-comissões de rede, e por agentes locaes sub-comissões de gare, compostas, como as anteriores, por um membro militar e por um membro technico.

Na zona do exercito, os caminhos de ferro obedecem ao commandante em chefe do exercito, os transportes são

por este ordenados, e regulados pelo director dos caminhos de ferro em operações, debaixo da auctoridade superior do director da retaguarda. Esta zona subdivide-se: á quem da *zona de operações*, os transportes executam-se como na *zona do interior*, por meio de comissões e sub-comissões de rede. Até ao limite da *zona de operações*, o serviço fica a cargo do pessoal das redes, enquadrado nas sub divisões territoriaes dos caminhos de ferro de campanha; o distintivo da militarização é uma braçadeira de côn variavel conforme aquelle dos tres serviços a que pertence o empregado, e com os galões do grau que lhe é conferido de harmonia com a sua situação na hierarchia administrativa.

Pelo contrario, na *zona de operações*, o serviço é desempenhado pelas tropas de caminhos de ferro, comprehendendo as companhias de sapadores de caminhos de ferro e as secções activas de caminhos de ferro de campanha.

Do ponto de vista do trafego commercial, ba o seguinte: na *zona do exercito*, os transportes commerciaes são suprimidos por completo, com excepção dos autorizados pelo comando em chefe do exercito; na *zona do interior*, executam-se nas condições fixadas pelo ministro da Guerra, o qual se reserva o direito de auctorizar, depois do periodo de mobilização e de concentração e sob proposta das commissões de rede, o restabelecimento parcial ou completo dos transportes commerciaes para viâjantes e mercadorias. Enquanto dura o tempo de guerra, as redes devem antes de tudo assegurar nas melhores condições os transportes estrategicos: transportes de mobilização, de concentração, transportes de tropas exigidos pelas operações, transportes de reabastecimento, de evacuação e de deslocação.

Se abrangermos n'um golpe de vista todo o mecanismo que acabâmos de descrever, verificamos que os seus caracteres essenciaes são os seguintes:

Em primeiro logar, nada se deixou à improvisação; tudo foi previsto e disposto de antemão. Não sómente toda a organização do tempo de guerra foi objecto de regulamentos minuciosos, mas, desde o tempo de paz, essa organização funciona nas suas engrenagens essenciaes, pois que a commissão de rede está constituída e trabalha em vista de pôr a rede em condições de fazer face a todas as suas obrigações do tempo de guerra.

Um outro caracter d'esta organização é a associação do elemento militar e do elemento technico. Se em tempo de guerra a auctoridade pertence ao ministro da Guerra e, em seu nome, ao serviço competente do estado-maior, em compensação, para tudo o que respeita á execução do serviço, encontramos em todos os escalões (comissões e sub-comissões de rede, commissões de estação) o elemento militar e o elemento technico associados. E deve reconhecer-se que graças ao bom entendimento dos representantes d'estes dois elementos, esta colaboração deu os melhores resultados.

Uma outra nota a fazer, é que, em ultima analyse, esta organização militar das redes baseia-se essencialmente na sua organização administrativa, pois que os commissários technicos são, de facto, os directores das redes, os sub-comissários technicos são funcionários superiores das redes, e que todo o serviço se executa, excepto na zona de operações, pelos cuidados do pessoal das redes militarizado nos seus lugares de serviço. Na propria zona de operações, um dos elementos de execução é constituído pelas fracções activas das secções de caminhos de ferro de campanha, compostas unicamente de funcionários e agentes da rede a que cada uma d'ellas corresponde; o outro elemento, os sapadores de caminhos de ferro, comprehende um grande numero de agentes de caminhos de ferro, visto coiso cada rede deve, em virtude de uma convenção feita com o Ministerio da Guerra, fornecer ao 5.^o regimento de engenharia um determinado numero de officiaes e praças.

Pode, portanto, dizer-se, que a organização administrativa das redes ferroviarias serve de base á sua organização militar, e d'ahi se deduz a conclusão que esta valerá o que aquella valer. Se, portanto, as nossas diferentes redes se desempenharam da sua missão, tão difícil durante o periodo dos transportes de mobilização e de concentração, em condições a que não é demasiado prestar todo o louvor, e elles continuam a desempenhar-se da sua missão na hora actual, por um modo não menos digno de elogios, apesar das dificuldades que resultam da juxtaposição dos transportes militares e dos transportes commerciaes, é que a sua organização administrativa era boa, é que não sómente o pessoal dirigente estava animado do mais puro patriotismo, mas que esse pessoal estava tambem inteiramente á altura da sua pesada tarefa; era emsím que todos os funcionários e agentes de caminhos de ferro estavam cheios de um grande espirito de dedicação e de disciplina.

E' que, com effeito, a tarefa imposta ao pessoal das redes, e n todos os graus da hierarchia, foi muito pesada; para certos agentes foi mesmo esmagadora, tanto mais que as Companhias, tendo a peito diminuir o menos possível o numero de combatentes, reduziram ao minimo indispensavel o pessoal de affectação especial, desafectando e collocando na regra commun muitos agentes pertencentes ás classes mais novas. No total, a proporção dos agentes postos á disposição da auctoridade militar, sob qualquer título, attingiu nas redes não comprehendidas na zona de operações, até 15 e 20 % do effectivo total do pessoal, o que teve por effeito tornar ainda mais fatigante a tarefa, por vezes igualmente perigosa, dos agentes que serviam na chamada affectação especial.

E cedo demais para entrar em pormenores e para mostrar qual foi a intensidade do trafego militar, sobretudo no começo da guerra. Mas ninguém ignora que certos funcionários e determinadas categorias de agentes, nomeadamente do serviço de machinas e do serviço dos comboios, quasi não tiveram descanso durante as primeiras semanas da guerra, e ficaram nos seus postos sem cessar durante dias e noites consecutivas. Se podemos resistir á onda germanica e começar a repelli-la, é em grande parte aos nossos serviços de caminhos de ferro que o deveinos: e os caminhos de ferro bem mereceram da patria».

Foto

Jazigo de gaz natural nas Asturias

Effectava-se nas cercanias de Galdones (Oviedo), por conta do Estado, e debaixo da direcção do Instituto Geologico de Espanha, uma sondagem para estudo das camadas carboniferas d'aquella região. A profundidade já era de 563 metros e a operação proseguia com toda a regularidade; obtiveram-se amostras de piçarras, caliças e areias, que demonstravam a presença de terreno carbonifero, cuja existência fôra sabiamente prevista pelo engenheiro de minas D. Luiz Adaro, que marcará o local da sondagem e a respectiva direcção.

Ora, sucede o seguinte:

Numa quarta-feira, 20 de janeiro ultimo, observou-se que na bocca do poço se produzia um ruido nunca até então percebido, e notou-se que elle era originado pela saída da agua pela bocca do poço e a borboifar. Approximando-se uma lampada de acetylene, inflamou-se a boca do poço, mas apagando-se depois a mesma chama, com grande facilidade, com a mangueira d'agua da propria sonda.

Julgou-se que se ficasse por aqui. Introduziu-se novamente a sonda e continuou-se com a faina até ás duas da manhã de quinta-feira, hora a que outra vez se notou o mesmo ruido e se viu que a sonda não progredia, como se uma força a impellisse de baixo para cima. Temendo-se

qualquer desastre, tratou-se de extrahir a sonda. Tendo esta subido já uns 250 metros e faltando-lhe ainda 310, saiu pelos lados um jorro d'água que alcançou a altura de 16 metros.

Receando-se uma inundação, o pessoal saiu do pavilhão, dando por um cheiro que se não podia precisar e sentindo os olhos a arder.

Isto fez suppor que os gases tivessem conseguido expellir parte da água do poço, derramando-se a seguir, inundando o pavilhão e chegando ao fogão da caldeira, encontrando aqui o ponto inicial para a combustão.

Dnas horas depois, todo o pavilhão, cuja altura era de 14 metros, estava reduzido a cinzas, mantendo-se a combustão sómente na boca do poço, de onde se elevava uma columna de fogo de 4 a 5 metros de altura e de 1,5 a 2 de diâmetro.

As características da chama eram: cor amarella, grande mobilidade, limitação clara e precisa denotando uma completa combustão, penachos elegantes que d'ella se desprendiam com o vento, carencia quasi absoluta de fumo, grande potencia calorifica que não permittia que se lhe chegasse a menos de quatro metros de distancia.

Durante os dias em que permaneceu a chama, houve intervallos de poucos minutos de duração, geralmente ás duas da manhã e ás dez da noite, assim como aumentava a combustão e a saída da água ás dez da manhã e ás três da tarde; mas sem que estes aumentos fossem periodicos nem regulares, nem concordantes com as horas do pôr do sol nem com qualquer outra causa conhecida com que podessem relacionar-se.

Todas as características do gaz de Caldones hão-de vir a ser determinadas rigorosamente, pelas analyses das amostras recolhidas; e talvez se possa apreciar, se, por meio de processos apropriados, este gaz possa dar qualidades apreciaveis de gazolina industrial, como sucede em algumas regiões americanas.

O gaz de Caldones deve escapar-se de fendas d'onde jorre a pressões enormes, de 60 ou mais atmosferas, pois só assim se explica a violencia com que vence a contra pressão de 565 metros de água bastante carregadade saes.

Se as experiencias posteriores comprovarem a importancia do jazigo, poderá o gaz descoberto ser aproveitado industrialmente, e o desenvolvimento industrial da Hespanha transformar-se-ha radicalmente, quando se possa contar com um elemento de força tão poderoso e economico como é o gaz natural.



Um Salão de Variedades

Não é costume o nosso jornal tratar de espectáculos públicos; mas também não costumamos deixar de agradecer as amabilidades que recebemos, sempre que o nosso jornal é convidado a qualquer festa.

Por isso aqui registamos que na noite de 31 do proximo passado, quando o nosso jornal estava já sendo expedido, se inaugurou, no velho teatro da Rua dos Condes, o funcionamento d'uma nova empresa, a mesma do animatograph Olympia, superiormente dirigida pelo nosso amigo Sr. Leopoldo O'Donnell, um distinto funcionário de caminhos de ferro, que tem provado ser, ao mesmo tempo, um habil director de uma empresa recreativa.

O teatro foi todo renovado e alindado com o mais fino gosto artístico; é hoje um salão completamente novo, confortável, elegante, e destina-se à exhibição de variedades, acrobátismo, choreographia, canto, cinematographia, nigmomania, etc, executadas por bons artistas; e os que trabalharam nos espectáculos a que temos assistido, merecem bem esta classificação.

Passa-se ali um pedaço de noite agradavelmente, assistindo-se a trabalhos interessantes, entre uma sociedade escolhida, como é sempre a que frequenta os salões d'aquela empresa.

Para-raios de radio

A «Academia das Sciencias» de Paris foi apresentado, para experiência, um modelo de para-raios, composto de tres tubos de latão, que, ligados, podem dar uma vareta de 3,5 metros de comprimento, montada n'un supporte maciso de ebonite, sobre um socalco de ferro fundido. Na extremidade superior da vareta, applica-se uma coroa com pequenas pontas e tendo por baixo um disco que leva a substancia radio-activa correspondente a 2 milligrammas de brometo de radio. O disco é de cobre avermelhado, levemente arqueado para cima; tem um milímetro de espessura e 25 centimetros de diâmetro. A substancia radio-activa pode ser precipitada por electrolyse ou combinada n'un esmalte adherente ao disco.

Assim preparado, a sensibilidade do para-raios é tal, que, fazendo funcionar uma pequena máquina estatica (dando faiscas de 5 centimetros), pôde observar-se, no local ou laboratorio em que se encontre o apparelho, o desvio da agulha de um electrometro ligado à vareta do para-raios. Se em vez do electrometro, se empregar um tubo de Geissler, este iluminase, obtendo-se identico resultado transportando o apparelho para o ar livre.

Esta sensibilidade é devida a que, com a intervenção da radio-actividade, o ar se torna muitos milhões de vezes mais conductor do que de ordinario, e porque, ozonizado junto ás pontas, representa o mesmo papel que a terra, estabelecendo prompto contacto entre a massa do para-raios e o solo.



Transbordador aereo do Niágara

Com este titulo formou-se em Hespanha uma empresa para levar a termo a construcção, no Niágara, de um transbordador do sistema Torres Quevedo, analogo ao do monte Ulia de San Sebastian.

A concessão feita primeiramente à empresa «Estudos e Obras de Engenharia», e trespassada logo com todos os direitos e obrigações á nova entidade expressamente fundada para este fim e intitulada «Transbordador hespanhol do Niágara», começa no ponto chamado Whirlpool, situado a 10 kilómetros do Niágara.

Toma parte n'esta empresa, entre outras pessoas importantes em negócios industriais, commerciais e financeiros, o illustre engenheiro hespanhol Sr. Torres Quevedo, que disse que o atraso no começo das obras obedece principalmente á necessidade de alterar o plano dos embarcadouros, pela exigencia de uma Comissão do Canadá, amigos do panorama, que pedem que os embarcadouros sejam construídos debaixo do solo, assim de que os respectivos edifícios não sobresaiam e se respeite quanto possível o simples espectáculo da natureza.

A barquinha, como a descreve a *Revista de Obras-públicas*, poderá conter 50 pessoas (a do monte Ulia está calculada só para 14). Os extremos da linha distam de 540 metros e ficam a 76²,25 de Whirlpool. O custo da obra orça por 120.000\$ escudos.

A barquinha circulará em seis cabos de 38 milímetros de diâmetro; um setimo cabo servirá para rebocá-la. Quebrando-se um dos cabos, os outros cinco supportarão todo o peso.

Os cabos estão todos seguros em uma das margens, enquanto na outra passam n'uma roldana e terminam por um contrapeso. Qualquer sobrecarga collocada sobre a barquinha, não aumenta, portanto, a tensão dos cabos e sómente lhes aumenta a flecha. Os contrapesos estão calculados por forma a não ultrapassarem o terço do limite de elasticidade dos cabos.

Um cabo sem fim, com um contrapeso n'uma das margens e movendo-se por meio de um motor installado na outra, determina o movimento da barquinha.

VIAGENS E TRANSPORTES

Bilhetes a preços reduzidos nas linhas da Companhia Portugueza

O transporte a preços reduzidos de passageiros nos comboios denominados tramways, estão actualmente regulados nas linhas da Companhia Portugueza por varias tarifas cujas condições não são perfeitamente identicas.

Evidente é, pois, que ha toda a conveniencia em subordinar todas ás mesmas condições, tanto no interesse do publico como no do caminho de ferro.

Por isso a Companhia elaborou o projecto de uma nova tarifa destinada a substituir as actuaes L n.º 1, L n.º 2 e L n.º 3, n.º 11 bis, 3 e P. n.º 10 respectivamente para os tramways de Cintra, de Villa Franca, de Cascaes, de Coimbra a Figueira e de Aveiro ao Porto.

Essa nova tarifa constará de quatro paragraphos correspondentes ás antigas tarifas, não sendo alterados, porém, os actuaes preços, que, como se sabe, são reduzidissimos.

As suas disposições é que são unificadas tanto no que respeita á validade dos bilhetes, como a excedentes de percurso, passageiros encontrados sem bilhete, mudanças de classes, etc.

Tambem a mesma Companhia entendeu dever adoptar identico procedimento com outras tarifas de bilhetes reduzidos de applicação local, isto é, tarifas que attendem só a determinadas zonas de linhas, como são as actuaes n.º 3 bis, n.º 3 B. B., n.º 11 e 18, e elaborou um projecto de nova tarifa tambem ainda pendente da approvação governamental, que virá a substituir todas aquellas.

Esta nova tarifa será, como a dos tramways a que acima alludimos, divididas em paragraphos que corresponderão ás actuaes tarifas. Conterá pois cinco paragraphos: 1.º, bilhetes de Lisboa até Carregado para Agollada até Vendas Novas ou vice-versa; 2.º, entre as estações de Setil até Vendas Novas; 3.º, de Soure, Villa Nova d'Anços e Taveiro a Coimbra para as de Verride até Figueira da Foz ou vice-versa; 4.º, entre as de Martingança até Figueira da Foz e a Alfarellos; 5.º, entre as de Castello Branco até Guarda.

As condições são tambem unificadas, como na dos tramways, sendo porém mantidos os actuaes preços.

Escusado será encarecer mais as vantagens que devem advir d'esta unificação de tarifas, tantas e tão evidentes são. Basta a circunstancia de n'um só documento se encontrarem os preços e condições que anteriormente se achavam dispersos por quatro ou seis, e ainda o facto de não andarem viajando em linhas da mesma companhia passageiros em igualdade de circumstancias, sujeitos a condições diversas.

Transporte de assucar

Já foi revogada pelo Governo a medida que havia sido adoptada e a que nos referimos no nosso ultimo numero, de não poderem ser expedidas pelo caminho de ferro remessas de assucar procedentes de Lisboa, com o peso superior a 100 kilos, senão com o visto da policia, em virtude, segundo se diz, de já se achar o mercado de Lisboa abastecido d'este genero de primeira necessidade.

Effectivamente já chegaram a Lisboa importantes carregamentos de assucar procedente de Malaga e Granada, mas ainda se encontra grande parte, senão a maior, pendente de despacho, na Alfandega.

Alem d'isso, ainda terá que ser refinado, de modo que a escassez do genero ainda se fará sentir por alguns dias.

Consta-nos tambem que veem a caminho de Lisboa importantes carregamentos de varias procedencias hespa-

nholas e que álem d'isso,—nota interessante— pelo governo inglez fôra offerecido, para abastecimento do nosso mercado, uma parte importante, algumas toneladas, do assucar que, procedente das nossas colonias, fôra ainda ha pouco tempo vendido para Inglaterra.

E' de crer, pois, que dentro em pouco tempo, haja abundancia de assucar e baixe o seu preço; entretanto iremo-lo pagando pelo preço que aos senhores negociantes appeteça, a despeito mesm' dos preços das tabellas officiaes, a que poucos ligam importancia.

Trafego de mercadorias entre Portugal e Hespanha

A actual conflagração europeia, que álem de victimar alguns milhões de criaturas, veiu contribuir extraordinariamente para augmentar a miseria que já havia por esse mundo fôra, veiu tambem naturalmente affectar poderosamente a industria dos transportes.

Os transportes por mar estão-se fazendo a preços elevadissimos, com os riscos enormes que actualmente oferece a navegação; os por caminhos de ferro teem sofrido uma baixa sensivel, como era de esperar, dada a circumstancia da diminuição nos transportes dos generos cuja exportação é prohibida pelos governos, como pela paralyzação parcial do trafego que afflue aos portos maritimos para d'ahi seguir pelo caminho de ferro para os destinos definitivos.

E' o que se está dando com o trafego entre Portugal e Hespanha.

Alem da diminuição no trafego de exportação e importação, o de transito pelo porto de Lisboa com destino a Hespanha, tem sofrido grande baixa, apesar do trafego ocasional que se tem feito, em virtude das dificuldades da navegação, que obrigam a fazer-se por caminho de ferro, transportes, que em circumstancias normaes se faziam pelo mar.

Estâc-se fazendo actualmente transportes por caminho de ferro que chegam a constituir verdadeiras surpresas, e natural é que finda uma vez a guerra, as diferentes empresas ferroviarias da Peninsula se vejam na necessidade de crear tarifas novas para attender a novas correntes de trafego de mercadorias, que facil é estabelecerem-se, devido á mudança, por parte de Portugal e de Hespanha, dos mercados de abastecimento e á introducção, nos mercados d'estes dois paizes, de productos de origem diferente da actual.

Entretanto, todas as previsões são problemáticas e até que a guerra chegue ao seu termo não é facil calcular os prejuizos que ella causará ainda aos nossos caminhos de ferro.

Combustiveis mineraes nacionaes

A falta de carvão que, logo ao principio da guerra europeia, tanto se fez sentir no nosso paiz, levou a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes a estudar o meio de facilitar o desenvolvimento da industria das minas de carvão que ha em Portugal, e que como os leitores sabem, não é coisa para desprezar.

As minas do Cabo Mondego, ha muitos annos em exploração, e cujo carvão, embora inferior ao de Cardiff, tem tido muito consumo não só em industrias varias como nas linhas dos caminhos de ferro do Estado; e as de S. Pedro da Cova que teem extraídos muitos milhares de toneladas, mas que luctam com a dificuldade de transportes, podem em grande parte suprir a falta do carvão inglez, que actualmente está por um preço elevadissimo, com tendencias para cada vez subir mais.

Foi por isso que a Companhia, no louvável intuito de prestar um benefício geral, elaborou um projecto de ampliação à tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, estabelecendo preços muito reduzidos para a hulha, anthracite, linhite, madeira fossil e *briquettes*, de procedências nacionais, transportadas em vagões das empresas mineiras, projecto que está pendente da aprovação do Governo, que decerto se não fará esperar muito, dada a urgência na sua aplicação.



Em virtude d'este numero do nosso jornal ter que ser completado, paginado, impresso e distribuído em dias de carnaval, (o que só se repetirá lá a 19 annos, e até lá não dão a cabeça dos leitores, nem a nossa), tendo os nossos informadores aproveitado estes dias de ferias, abolidos pelo decreto de 26 de outubro de 1910 e mandados manter pelos altos designios da tradição, para irem descansar das fadigas para os seus *chalets* e *villas* da província, gosando o primaveril inverno que nos acaricia há quasi tres meses, fazendo-nos andar de casacão e galochas de borracha, resolvemos, d'esta vez, á falta de notícias para esta secção, respigar dos jornaes de grande informação o que de mais interessante elles publicam sobre assumtos de caminhos de ferro.

Com a devida venia, pois, como é costume, transcrevemos dos *grandes colossos* da publicidade as informações que vão ler-se:

Do *Diário de Notícias*, de todas as quintas-feiras:

«*Conselhos e Juntas* — Reuniu hontem o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, ocupando-se de diferentes assumtos concernentes ás direcções das suas redes.»

Com o pouco conhecimento que temos d'estes assumtos, permittimo-nos explicar aos leitores que é sempre isso o que faz aquelle meritissimo Conselho, não nos constando que elle se occupe de assumtos referentes á navegação no Baltic, ás linhas ferreas da Pennsylvania ou á construcção da linha da Groenlandia para o Polo Norte.

Do *Século*:

«*Um grande comboio* — Hontem, ás horas 18,55, partiu da estação do Rocio o comboio expresso numero 55, que faz o serviço d'aquella estação até á do Porto pertencente á Gompanhia (¹) do Minho e Douro, fazendo paragens em Santarem, Entroncamento, Thomar, Albergaria, Alfarellos, Coimbra, Pampilhosa, Mogosores, Aveiro, Espinho, Granja, Gaia e Campanhã, estação terminus da linha do Norte, depois da qual atravessa o Douro na grande ponte Maria Pia cuja descrição fomos os primeiros a publicar, quando ella se inaugurou. (²)

O grande comboio, que ocupava toda a linha n.º 4, compunha-se da machina locomotiva 354 da fabrica Henschel & Sohn de Cassel, que era timonada pelo machinista Sr. Liborio, um antigo e habil funcionario na sua especialidade.

(1) Os nossos *colossos* costumam chamar *companhia* a qualquer administração de vias ferreas. Para elles o Sul e Sueste, o Minho e Douro, o Valle do Tamega são sempre *companhias*.

(2) A inauguração foi em 5 de novembro de 1877 e *O Século* só começo a publicar-se em 1881, quatro annos depois; mas o público lê coisas d'estas e acredita.

Auxiliava-o na sua faina quotinocturna o fogueiro Sr. João Pereira.

Seguia-se á machina o tender, do mesmo numero, onde vae depositado o carvão e a agua para consumo da caldeira, em transito, e depois d'este o *fourgon*, carro de quatro rodas DDF 955, com as bagagens e varios armarios pequenos onde se deposita a correspondencia a deixar nas estações de paragem.

N'elle tomava logar o conductor Sr. João Patuleia, tambem antigo empregado da Companhia, que ha mais de 30 annos conhecemos na estação de Campanhã e pelas suas aptidões tem subido de postos, exercendo agora aquelle logar de tanta responsabilidade.

Seguiam-se as carruagens de passageiros, alguns dos quaes assomavam ás portinholas; outras iam já alojados nos seus lugares; outros até extendidos quando tinham espaço para isso.

Todas estas carruagens são montadas sobre dois carretos, cada uma, de quatro rodas a que os Ingleses chamam *boggies*, tendo, portanto, oito rodas, cada carruagem.

A priimeira era de 2.^a classe B Y 345, onde se aglomeravam passageiros que não querem ir na 1.^a por n'essa ser mais caro o preço da passagem. Tem logar para 71 passageiros, em 9 compartimentos, e um W. C. onde ha todo o necessario e até, por vezes, papel hygienico, quando os passageiros o não levam de lá. Mas n'ela só iam uns 50.

Depois ia outra de 2.^a classe, B Y 341, igual á antecedente, e a seguir o grande salão-restaurante da Companhia dos *Wagons-lits* (¹) onde os passageiros jantam razoavelmente por 1 escudo, fóra bebidas e café, passando de uma a outra carruagem pelos corredores d'estas e por dentro de uma especie de folles que protegem as plataformas.

A esta seguia-se uma de 1.^a classe A Y F 141, mais confortavel que as de 2.^a e uma mixta A B Y F 20 da Companhia da Beira-Alta, uma das novas carruagens vindas da Belgica, que faz serviço directo entre Lisboa e Medina e é, portanto, desatrellada na Pampilhosa para seguir pela linha da Beira-Alta no comboio n.º 5 d'esta Companhia, que chega á fronteira ás horas 5,34.

Arriado o semaphoro n.º 4 que fica no extremo da linha onde estava o comboio, dado, pelo chefe da estação, um signal de apito, outro pelo conductor por meio de uma pipa, e, por fim, um prolongado silvo da locomotiva, o comboio poz-se em marcha.

Os lenços agitavam-se nas mãos de alguns passageiros, ás janellas, e de pessoas que d'elles se haviam ido despedir, e, em poucos segundos, o monstro fumegante sumia-se no tunnel em direcção a Campolide.

Foi commevente esse momento em que não mais se viu aquelle grande comboio, que á hora em que escrevemos já deve ter chegado ao seu destino.»

Da *Capital*:

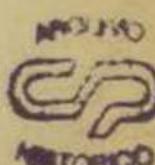
Este nosso estimado collega, o mais procurado para leitura nocturna, publicou a toda a largura de metade da 1.^a pagina uma sensacional noticia com estes titulos:

Grande desastre em Campolide — Mais de 60 mortos e dois feridos — O nosso jornal realiza uma interessante entrevista com um funcionario da Companhia.

Seguia-se uma gravura da estação de Azambuja, com uma machina descarrilada, facto que se deu alli ha annos; e depois lia-se:

«Constando-nos hoje que na linha ferrea do Norte, á saída da estação de Campolide, se dera um choque de trens, havendo mortos e feridos, immediatamente destacámos dois redactores a informarem-se do facto, tomando um

(1) Este nome podia dizer-se perfeitamente em portuguez, vagões-leitos, como os Hespanhoes dizem *coches-camas*, os Ingleses *Sleeping-cars*, os Allemães *Schlaf-Wagen*, etc., mas entre nós entende-se que fallando francez é mais bonito.



o automóvel n.º S 1419 de que é intelligente *chauffeur* o Sr. José Simplicio, para ir *sur place* informar-se do sucedido, e indo outro á estação do Rocio colher os mais minuciosos informes para dar aos nossos leitores.

Eis o que este nos refere:

Dirigimo-nos ao Rocio e, subindo as rampas da calçada do Carmo, passámos sob o vasto alpendre da grandiosa estação manuelina.

Entrámos no vestíbulo, onde varias portas comunicam com o interior da *gare*, onde por uma d'ellas penetrámos, não sem que o respectivo porteiro nos pedisse bilhete. Respondemos-lhe que não o tinhamos, e declinando-lhe a nossa qualidade de jornalista, logo nos deixou passar.

Vê-se que é um homem delicado, e prova-se a importância que a imprensa tem adquirido por toda a parte.

Procurámos o Sr. chefe da estação que, soubemos, estava para os lados do tunnel, atarefado em dar partida a um comboio.

Devia ser um comboio de socorro, pensámos; e com efeito, para elle vimos carregar, idos do lado da pharmacia, grandes caixotes, que, logo calculámos, deviam ser medicamentos. Tambem, ao dar o signal da partida, vimos entrar correndo, na *gare*, dois homens do povo sobraçando grandes saccos. Lia-se-lhes no rosto a afflição e o desejo de alcançar o comboio; e os saccos deviam conter pensos para os feridos.

Partido o comboio, fomos ao encontro do Sr. José de Sousa, o activo e intelligente chefe da estação que logo reconhecemos pelo bonné forrado de alvo panno branco, distintivo da sua categoria.

Logo que lhe apresentámos o nosso cartão, sorriu amavelmente, convidando-nos a acompanhá-lo ao seu gabinete. E' este á direita, entrando na *gare*; um modesto compartimento de paredes pintadas de verde, nas quaes se vê á direita um grande quadro com uns traços azuis e uns quadrados encarnados e amarelos, que dizem ser um diagramma, e de um e outro lado, artisticamente pregados com pequeninas tachas, varios cartazes-horarios.

Guarnecem o gabinete cinco cadeiras e um sofá de assentos de madeira, e illuminam-o tres lampadas electricas, n'uma das quaes o *abat-jour*, de transparente porcelana, é ampliado por um pedaço da nossa folha, o que nos dá a impressão de que, por uma subtileza de espirito, aquella applicação quer dizer que do nosso jornal irradia a luz.

Assentados ambos e preparando-nos para tomar aportamentos da interessante entrevista que iamos realizar, vemos que o bico do nosso lapis se quebrara.

Ao olhar penetrante do nosso amavel entrevistado não passa despercebido este pequeno fracasso, e pressuroso offerece-nos um lapis seu, marca A. W. Faber, n.º 1386.

— O que ha, perguntámos laconicamente, deixando ao nosso entrevistado as primícias da descrição do facto importante que alli nos levava.

— Nada, respondeu ainda mais *sobrio*, o Sr. Sousa.

— Nada? repetimos. Então o desastre foi tal que tudo ficou reduzido a nada?

— Não é bem assim; digo nada, porque nada mais houve. As duas sobreviventes...

— Só duas? perguntámos horrorizados; então o resto? quantos mortos?

— Uns sessenta.

— Que horror! E o material? Que prejuizos houve?

— Ficou n'um bolo. De resto, a Companhia tem tido avarias muito maiores.

Pasmámos da indifferença soridente com que o Sr. Sousa assim fallava de tão espantosa catastrophe.

— E a que attribue o desastre? Malvadez ou simples acaso? Receamos bem que andem por ahí manobras de conspiradores...

O Sr. Sousa mostrou-se muito admirado e tornou-se mais explicito.

— Nada d'isso. O barril estava sobre umas caixas e a canastra estava no chão. Não se sabe como, aquelle desequilibrou-se e veiu sobre as pobres gallinhas...

— Gallinhas? interrompemos. Mas o choque, o descarrilamento, o incendio dos vagões, o grande desastre?

— Qual incendio nem qual desastre? Eu supunha que o Sr. me fallava da avaria que se deu aqui n'uma canastra de gallinhas, matando uma porção d'ellas.

— Então assegura-me que não houve um grande desastre na linha, á saída do tunnel?

— Nem á saída nem á entrada, nem em parte alguma, felizmente. E dê-me licença, que tenho que ir dar a partida ao rapido para Madrid.

E o nosso amavel entrevistado despediu-se de nós apressado e dirigiu-se á plataforma.

Sahimos da estação satisfeitos com o resultado da nossa entrevista, cuja publicação serve para demonstrar ao publico a sollicitude com que procuramos trazê-lo bem informado.

Escoa

A “Carris de ferro do Porto” e a Camara

Não nos temos ocupado da questão de ha muito existente entre a Camara Municipal do Porto e a Companhia Carris, porque, estando o assumpto afecto aos tribunaes, não queríamos arriscar o nosso parecer, em tão embrulhado desacordo, a pender para o lado em que a justiça não estivesse.

Já houvera uma sentença do Tribunal do Commercio do Porto, dando razão á Companhia, mas nem por isso quizemos tratar do assumpto, sabendo que a Camara recorrera para a Relação da mesma cidade.

Agora, porém, este tribunal confirmou o despacho da 1.^a instancia, o que prova á evidencia a semrazão com que a Camara Municipal se considera no direito de impedir que a Companhia explore uma linha que a propria Camara lhe concedeu, certamente que não para ella só assentar carris no pavimento da nova avenida, para tornar mais facil a rodagem dos trens dos senhores vereadores.

O caso resume-se no seguinte:

Desde que a Companhia Carris mudou o seu sistema de tracção para a electricidade, que ella resolveu, e com grande vantagem para a cidade e o publico, applicar este meio de tracção na linha da Boa-Vista a Mattozinhos, até agora servida pelas machinas a vapor, feias, velhas, dando mau commodo, avariando-se a miudo e produzindo descarrilamentos e choques que teem custado vidas e ferimentos em não pequeno numero.

N'esta ordem de ideias, projectada a grande avenida, continuação da da Boa-Vista, entre a Fonte da Moura e o Castello do Queijo, ella, tendo pedido previamente e tendo-lhe sido concedida pela Camara uma linha dupla por essa via, installou alli os seus carris e os seus postes, trabalho que não se faz ás escondidas, e que ella executou á luz do dia, durante alguns meses, com pleno conhecimento da Camara, e aplauso do publico.

Mas, n'um bello dia, completa que foi a construcção, a Camara entendeu, por um capricho ou por uma animosidade contra a Companhia, que devia impedir a circulação dos carros, prejudicando-a e prejudicando o publico.

Não se percebe como isso se faça nem porque isso se faça, posto que tenhamos quem nos diga que a origem da questão se filia na influencia d'un vereador que habitando no sitio de Gondarem, por onde circulava o antigo serviço a vapor, não quer que a Companhia substitua esse serviço pelo da linha 5 (Boa-Vista).

A Companhia, em 3 de fevereiro de 1909, submetteu

à aprovação da Camara Municipal um plano de geral da sua rede e da exploração que d'ella pretendia fazer, plano em que substituia a passagem dos carros no troço da linha, chamado «da Ervilha», entre a Fonte de Moura e a Foz, indicando esta linha em ponteado, com a rubrica «Actual serviço a vapor» pela nova linha n.º 5, directa da Fonte da Moura á Foz, servida por electricidade.

A Camara aprovou-o em sessão de 4 de março seguinte e assim o comunicou à Companhia, a qual mandou fazer a construção da linha.

Por varias vezes mesmo, a Companhia pediu, já á actual Camara, que activasse a construção do pavimento da avenida, para ella poder mais rapidamente construir a linha, e a Camara nada objectou.

Mas chegou a época da abertura da nova linha e é então que a Camara se oppõe, declarando, cinco dias antes, que não consentia na suppressão do serviço pela linha da Ervilha, isto é, no de machinas a vapor, porque essa linha não está electrificada.

A Companhia recorre aos tribunaes e o do Commercio decide dar posse á Companhia da nova linha n.º 5; mas a Camara manteve-se na sua intransigencia e nem a uma decisão judicial attende.

Não tendo outro meio de impedir á Companhia o livre uso da sua linha, que ella lhe concedeu, que ella lhe consentiu que construisse e o poder judicial lhe manda usufruir, serve-se do expediente astucioso de mandar descalçar a rua e atulhar a via.

Isto foi em novembro do anno passado.

Ao mesmo tempo recorria, por agravo, para o tribunal da Relação, do despacho da 1.ª instância.

A Companhia foi, assim, esbulhada dos seus direitos e teve que suspender a exploração da nova linha, ou melhor, que não a começar sequer.

No dia 5 do corrente, o tribunal da Relação profere sobre o caso o seguinte:

Accordam

A Camara Municipal do Porto aggravou do despacho do juiz da 1.ª vara commercial d'esta comarca, e em que deu posse á Companhia Carris de Ferro do Porto da linha electrica, que vai da Fonte da Moura ao Castello do Queijo.

Pretende a revogação do despacho, por não ser competente o juiz commercial para dar a posse; e ainda porque esta não podia ser dada, pois que as ruas são do munícipio e da administração da Camara Municipal: a aggravada sustenta a competencia, e bem assim a sua posse das linhas, que assentou em virtude do contrato bilateral, entre ella e a aggravante.

Esta confessa ter contractado, nos termos expostos.

O contracto feito entre a aggravante e agravada, é commercial, nem d'issó se pôde duvidar, vistos os artigos 2.º e 230.º n.º 7.º do Código Commercial.

A polícia das ruas, limpeza, alinhamento, etc., pertence ás Camaras Municipaes; mas as ruas pertencem a todos.

O juiz, que não deu posse de rua alguma á agravada, deu-lhe a posse de uma linha, que ella havia construído com conhecimento de todos, e que, portanto, não podia ser ignorada pela agravante. E esta, consentindo no assentamento da linha, até á sua conclusão, reconheceu bem claramente o direito que á sua exploração tinha a agravada.

A Camara Municipal é uma pessoa moral, e nas suas relações civis representa uma individualidade jurídica, Código Civil, artigo 32.º; e assim, cumpre-lhe manter e respeitar os contractos que legalmente faz; e se o outro outorgante falta ás condições do contrato, recorre, como individualidade jurídica, aos tribunaes, nos termos em que a lei lh'o permittir; mas o que ella não pôde é tornar-se juiz nos casos em que é parte.

A posse foi dada em face dos contractos feitos entre agravante e agravada, e foi dada por quem tinha competencia para a dar, repetimos.

O Código do Processo Civil não estabelece o modo para dar a posse, como a lei anterior o não determinava; mas a posse judicial é um meio de efectivar direitos, e n'ella falla o Código já acima citado, a tabella dos emolumentos e o decreto de 15 de setembro de 1892; e toda a lei que reconhece um direito legitima os meios indispensaveis para o seu exercicio, Código Civil, artigo 12.º.

Considerando tudo o que vem de dizer-se, accordam na Relação em negarem provimento ao agravo, e consequentemente em confirmarem o despacho agravado. Sem custos nem sellos, visto que a agravante está d'ellas isenta, Código Administrativo de 7 de agosto de 1913, artigo 181.º.—Porto, 5 de fevereiro de 1915.—*Carlos Pinto = Ferreira Dias = Diniz da Fonseca.*

Em vista d'isto, a Companhia mandou de novo começar a exploração no sábado 6, circulando os carros desde as 7 até às 11 horas da manhã, o que em nada impediu que os operarios continuassem no trabalho do nivelamento da calçada.

Mas, a esta hora, mandou a Camara successivas brigadas de trabalhadores das obras municipaes, que, como da outra vez, continuaram os trabalhos iniciados, levantando o pavimento e entulhando as linhas americanas, impedindo assim a passagem dos carros.

O pessoal da Companhia Carris, porém, não desistiu de realizar as carreiras, fazendo trasbordo de passageiros n'aquelle ponto.

Os trabalhadores, por sua parte, prosseguiam nos seus trabalhos, vendendo-se a cada momento imminente um conflito, motivo por que foi para o local um piquete de polícia, o inspector e sub-inspector de polícia, e até o próprio governador civil interveiu no incidente, conferenciando no seu gabinete com o Sr. Dr. Severiano José da Silva, administrador delegado da Companhia, e o mesmo pretendia do vice-presidente da comissão executiva da Camara Municipal, procurando conseguir que, pelas duas partes, se sustasse tudo quando se estava sucedendo, até ver se encontrava uma solução conciliatoria.

Entretanto, na Boa-Vista e á ordem do vice-presidente e de alguns membros da Camara Municipal, os operarios haviam colocado na linha um poste com a indicação «Impedido»; e por fim levantavam as linhas, por forma a não poderem transitar os carros.

Um conflito tremendo entre operarios e mais pessoal dos dois campos esteve para estalar, não deixando, todavia, de haver pedradas, tiros e espadeiradas, ficando dois trabalhadores e um polícia feridos.

O Sr. governador civil, tomando a seu cargo solucionar esta questão, veio a Lisboa conferenciar com o Governo, do qual recebeu amplos poderes para aquelle fim, e voltando ao Porto officiou á Camara convidando-a a respeitar as resoluções dos tribunaes.

E, n'esta disposição, mandou na manhã do dia 12 garantir de polícia e guarda-nacional a linha electrica, ao mesmo tempo que a Companhia mandava um troço de trabalhadores reparar as avarias que os trabalhadores da Camara n'ella haviam feito. Pelas 11 horas passou o primeiro carro, e desde então ficou estabelecido o serviço regular, com grande aplauso do publico.

Pela sua parte, a Camara resolveu chamar aos tribunaes o Sr. governador civil, por o que ella considera abuso do poder.

E aqui está como, até ao presente, está resolvida a questão, que chegou até ao ponto das tropas estarem de prevenção na cidade.



Hespanha

Em 31 de dezembro ultimo havia em Hespanha 15.205 quilometros de linhas ferreas construidas, contra 15.091 em 31 de dezembro de 1913. Abriram-se, portanto, á exploração, em 1914, 114 quilometros de linhas novas, cuja distribuição é a seguinte:

14 quilometros da secção de Argamasilla a Cinco-Casas, do caminho de ferro de Argamasilla a Tomeloso, inaugurados em 15 de janeiro;

40 quilometros do caminho de ferro de Pamplona a Plazaola, abertos ao serviço em 19 de janeiro;

9 quilometros da linha de Guardiola a Pobla de Lillet, em exploração desde 6 de agosto;

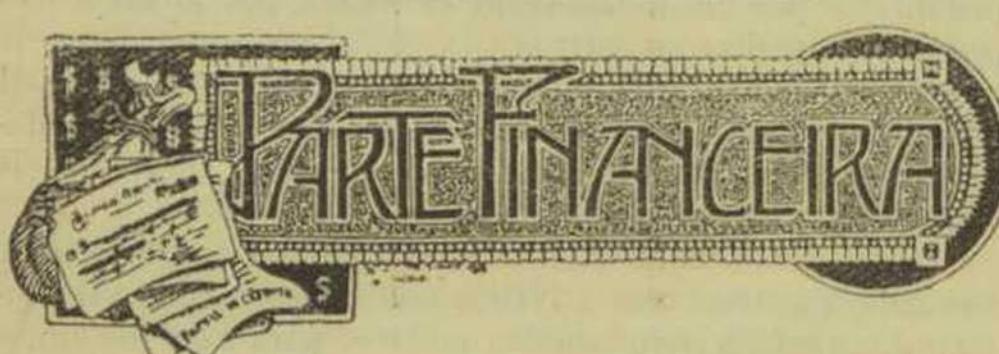
51 quilometros da secção de Alicante a Altea, do caminho de

ferro de La Marina, que começaram a exploração em 28 de outubro.

A estes 114 kilómetros de caminhos de ferro só se podem juntar, por outro lado, uma vintena de quilómetros dos novos tremvias inaugurados em 1914, e que foram os de Linares a Baeza, Granada a Maracena e Granada a Santafé.

Boletim Os concessionários e peticionários de caminhos de ferro secundários e estratégicos reuniram-se em grande número, debaixo da presidência do marquês de Santa-Ana, no Círculo da União Mercantil, e accordaram por unanimidade nas seguintes conclusões:

1.ª A assembleia nomeará uma Comissão executiva, encarregada de prosseguir em Madrid nas diligências começadas. 2.ª Os interessados, nas regiões a que correspondem os projectos, encarregar-se-hão de impulsionar a opinião, provocando reuniões, para conseguir que o maior número possível de entidades se dirijam ao Governo pedindo a construção dos caminhos de ferro. 3.ª A Comissão executiva pedirá ao Governo, em nome da assembleia:-A: A modificação da lei actual, por forma que, embora tendo em conta a situação presente do mercado financeiro e as circunstâncias excepcionais que se atravessam, os caminhos de ferro possam ser construídos imediatamente. B: Que todas as concessões outorgadas e todos os prazos de construção se considerem prorrogados, de modo que o seu transcurso comece a contar-se desde a promulgação da nova lei. C: Que seja facultativo para os concessionários ou peticionários acolherem-se à nova lei ou continuarem sujeitos às cláusulas das anteriores. D: Que se autorize a devolução das quantias depositadas nos caminhos de ferro concedidos e não construídos, às companhias ou entidades que o sollicitem, com renúncia à concessão em favor do Estado e mediante razoável indemnização aos concessionários.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Serviço de Títulos

Lista das obrigações amortizadas no exercício de 1914, por meio de compras efectuadas nas Bolsas de Paris e de Lisboa, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de outubro de 1905 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

254 obrigações de 1.º grau, juro fixo:

N.º	1.144	1.146 a 1.151	1.162 a 1.164	2.751	2.752
7.005	7.006	7.482	7.484	7.697 a 7.700	7.818 a 7.820
7.926	7.931	8.839	9.301	9.321 a 9.327	9.554 a 9.556
9.713	9.714	9.896	10.917	11.464 a 11.469	13.230 a 16.654 a
16.656	18.520	19.263 a 19.272	19.672 a 19.675	20.144 a 20.146	
20.752 a 20.754	21.203	21.204	25.230	25.275	25.307 a 25.343
27.115	29.330	29.331	29.335 a 29.339	30.219	30.241 a 30.242
31.792	31.794 a 31.807	32.018	32.863	33.204	33.638 a 35.414
35.415	35.905	36.964	37.834	38.014 a 38.030	38.048 a 38.064
38.106 a 38.129	38.157 a 38.166	38.565 a 38.600	38.940 a 38.963		
39.056	39.057	44.475 a 44.477	44.538	44.539	44.728 a 44.729

680 obrigações de 2.º grau, juro variável:

N.º	401	a 120	1.067 a 1.091	2.186 a 2.188	5.275
6.972 a 6.977	7.690 a 7.695	7.719 a 7.733	8.366 a 8.369		
8.491 a 8.515	11.591 a 11.612	11.744 a 11.753	11.764 a 11.767		
11.781 a 11.790	12.041	12.042	12.705 a 12.707	12.735 a 12.739	
12.864 a 12.870	12.945 a 12.948	12.954 a 12.962	13.060 a 13.062		
13.834 a 13.840	13.999	14.000	14.002	14.124 a 14.139	14.323 a
14.325	17.629 a 17.649	19.078	19.173	19.298 a 19.322	19.450
19.631 a 19.632	19.735 a 19.739	20.317	22.042 a 22.053	22.472	
22.684 a 22.699	22.704 a 22.708	22.740 a 22.748	23.597 a 23.603		
23.748 a 23.760	24.173	25.775	25.776	27.631 a 27.633	28.034 a
28.037	28.044	32.015 a 32.024	32.548	33.051 a 33.100	
33.583 a 33.597	35.961 a 35.964	35.966	35.967	35.971 a 35.977	
38.061 a 38.071	40.191 a 40.210	41.573 a 41.602	41.877	42.867	
44.531	45.404	45.411	45.421	50.972	51.714 a 51.719
51.870	52.223 a 52.230	52.597 a 52.621	52.672 a 52.696	56.619	
56.620	59.445 a 59.452	56.603 a 59.607	60.482 a 60.485	61.913 a	

61.937 69.954 a 69.972 76.674 a 76.698 76.926 a 76.929 78.576 a
78.583 78.667 a 78.679.

Lisboa 6 de fevereiro de 1915—O administrador-delegado Luís Ferreira da Silva Vianna.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 13 de Fevereiro de 1915.

Sendo certo que desde o princípio do ano se tem notado alguma melhoria na nossa situação financeira, não significa isso infelizmente que vejamos próxima ou fácil a resolução do problema económico, de que tanto carecemos.

O Governo autorizou a importação de 100.000.000 kilogramas de trigo, o que vai por certo agravar a taxa dos cambios; mas que era indispensável, afinal.

Em 31 de janeiro findo, a Junta do Crédito Público tinha à sua ordem os seguintes depósitos: No Banco de Portugal, 915.617.520; Amsterdam, 717.369,27 florins; em Bâle, 1.329.636,80 francos; Berlim, 1.415.700,70 marcos; Bruxelas, 39.643,75 francos; Londres, 415.002,11 libras; e em Paris, 3.068.458,04 francos.

Banco Ultramarino — Acaba este importante Banco de publicar o seu relatório anual, encerrado em 31 de dezembro próximo passado, verificando-se pela conta de Ganhos e Perdas que os lucros atingiram a quantia de 1.266.997.563,4 e que os encargos foram de 412.056.545,9.

Propõe a Direcção que o dividendo seja de 7 %, incluindo 3 % já distribuídos, e que para reserva de liquidações na sede e no ultramar se applique a quantia de 252 contos, ficando esta reserva elevada a 1.900 contos, que, com o fundo de reserva, que ficara de 1.160 contos, forma um total de 3.060 contos, ou seja 42 1/2 % do capital.

Um caso digno de registo e que muito honra este estabelecimento bancário, é ter a Direcção conseguido que o governo francês admittisse, definitivamente, em março próximo passado, as acções à cotação oficial da Bolsa de Paris, conforme aviso publicado em 21 do referido mês pela *Chambre Syndicale des Agents de Change*, ficando o Crédit Mobilier Français encarregado do serviço dos títulos e pagamento dos coupons.

Abriu este Banco uma agência privativa no Chinde, resolução que mereceu do comércio e indústria locaes o melhor acolhimento.

Banco Alliança — Apresentou este Banco da capital do Norte o seu relatório respeitante a 1914, demonstrando que a conta de Ganhos e Perdas ascendeu a 122.000 contos, propondo um dividendo de 6 %.

Também o Banco Commercial do Porto apresentou o seu relatório, com um saldo de lucros líquidos de 170 contos, propondo a Direcção um dividendo de 6 1/2 % e elevando a sua reserva de Fundos flutuantes a 60 contos.

A Companhia dos Tabacos distribuiu um dividendo suplementar de 3 % por conta do exercício de 1914-1915, ou seja 1.535 por acção.

Companhia de Seguros Tagus — Recebemos também o relatório d'esta Companhia, verificando-se pela conta de Ganhos e Perdas que a receita foi de 134.700.513,7; sendo todas absorvidas pelos prejuízos, pagas as quantias de 9.360.531 e 386.506,7, pertencentes respectivamente ao Fundo de Reserva e Reserva de Sinistros a liquidar.

Grandes foram os sinistros que se deram durante o ano, principalmente em Lourenço Marques, do que resultou um ano pouco prospero.

Resolveu esta Companhia, devido aos repetidos prejuízos que teve na referida cidade, acabar com aquella agência, cancelando todos os seguros que alli possuía.

Creou, porém, 30 agências em diversos pontos do país, desenvolvendo, pois, a sua representação.

Em um mappa exarado no relatório, mostra esta Companhia possuir papéis de crédito na importância de 185 contos aproximadamente, notando-se, porém, que os preços de alguns desses valores de crédito são muito superiores aos da cotação de 31 de dezembro próximo passado.

Bolsa. — Tem a nossa Bolsa sido pouco movimentada, mantendo o Fundo Interno a divisa de 39 % para coupon e 39,25 % para assentamento.

O Externo 1.^a serie a 70\$50 e 3.^a serie a 72\$50; Caminhos de Ferro, sem oscilações, excepto o 2.^o grau Norte e Leste que tem tido procura a 41\$.

Companhias de Seguros completamente abandonadas.

Cambios — Os cambios mantiveram-se quasi sem movimento; tendo aberto a 35 1/4 - 35 1/8 s/ Londres e \$81 - \$81,7 sobre Paris, encerraram-se hoje a 35 1/8 - 35 e \$81,2 - \$81,8 respectivamente. A libra ficou a 6\$84 e 6\$87; o Rio-Londres cotoou 12 11/16, o que equivale a 18\$916 reis fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 13 DE FEVEREIRO	EM 30 DE JANEIRO		
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 1/8	35	35 1/4	35 1/8
" 90 dv.....	35 3/8	—	35 9/16	—
Paris cheque.....	812	818	810	817
Berlim "	300	315	300	320
Amsterdam cheque	565	570	560	567
Madrid cheque	1360	1370	1345	1355

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

FEVEREIRO

Bolsas e títulos	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	—	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	38,75	38,80	38,90	38,95	39	39,25	39,25	—	39,20	39	39	—	—	—
Dívida interna 3 %, coupon.....	38,90	38,90	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	38,95	39	—	—	—
* 4 %, 1888, c/premios.....	21\$65	21\$65	—	—	—	—	—	—	21\$75	—	—	—	—	—
* 4 %, 1889/9.....	—	56\$50	—	—	—	—	—	58\$00	57\$00	—	—	—	—	—
* 4 %, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	50\$00	50\$00	—	—	—	—	—
* 3 %, 1905 c/premios.....	—	—	—	—	—	—	9\$15	—	—	—	—	—	—	—
* 5 %, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81\$00	—	—	—	—
* 5 %, 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	79\$50	—	79\$50	—	—	—
* 4 1/2, 1912, ouro.....	89\$80	—	90\$00	90\$00	—	—	—	90\$20	—	—	—	—	—	—
externa 3 %, coupon 1. ^a serie.....	—	70\$70	70\$70	70\$70	70\$70	—	70\$60	70\$60	70\$50	70\$50	70\$50	—	—	—
3 %, 2. ^a serie.....	—	—	72\$50	—	72\$50	72\$50	72\$50	—	—	72\$40	—	72\$40	—	—
3 %, 3. ^a serie.....	—	—	72\$50	—	72\$50	72\$50	72\$50	—	—	72\$40	—	72\$40	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2, %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco do Portugal.....	175\$00	175\$00	175\$00	—	—	175\$50	175\$50	—	—	176\$00	—	176\$50	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	102\$50	—	102\$50	—	103\$20	103\$20	103\$20	103\$20	103\$00	103\$20	—	—	—	—
Lisboa & Açores.....	112\$00	—	—	112\$00	—	—	107\$50	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	69\$36	69\$50	69\$80	69\$80	69\$80	68\$45	68\$45	—	—	68\$40	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	54\$80	—	—	54\$60	54\$60	54\$60	54\$60	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	87\$00	—	—	—	88\$00	88\$00	88\$00	88\$00	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 1. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 2. ^o grau.....	40\$00	—	—	40\$70	—	41\$00	—	—	41\$00	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 1. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 2. ^o grau.....	15\$00	—	15\$00	—	—	15\$00	—	—	15\$00	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1. ^a serie.....	—	75\$50	76\$00	—	—	—	77\$00	—	77\$50	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2. ^a serie.....	—	—	—	79\$30	79\$50	—	63\$50	64\$00	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	79\$00	79\$30	79\$50	—	79\$50	87\$50	89\$60	—	—	—	77\$00	87\$50	—
predaes 6 %.....	—	—	—	—	77\$50	—	—	—	—	—	77\$00	77\$00	—	—
5 %.....	77\$50	—	—	—	77\$50	—	74\$00	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2, portuguez 1. ^a serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2. ^o grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 %, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais					
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro.....	4 Fevereiro	4.073	556.677\$00	4.073	488.384\$00	+ 68.293\$00	518\$80	455\$15	+ 63\$65</td	

Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do numero 651)

SENHORES ACCIONISTAS

Quando alimentavamos a esperança de que poderíamos anunciar-vos este anno a liquidação definitiva das nossas questões com o Estado, estávamos muito longe de suppor que teríamos de vos anunciar a complicação d'essas questões com medidas injustas e violentas, que, sem razão alguma defensável, foram tomadas pelo actual Governo.

A mais importante d'essas medidas é de vós suficientemente conhecida, e é contida no decreto de 16 de Março d'este anno, que auctoriza o Governo a appropriar-se das receitas do nosso caminho de ferro, para n'elle fazer reparações que, segundo o mesmo decreto diz, a Companhia não fez, dando por isso ao Estado o direito de applicar ao caso o artigo 56.^o do contracto de 1885.

Não é necessário expor-vos detalladamente as circunstancias e os factos que se deram a propósito d'esse decreto, contra o qual a Companhia protestou imediatamente, não só por telegramma enviado ao Presidente do Governo e aos Presidentes da Camara dos Deputados e do Senado, mas tambem, e imediatamente a seguir, pela exposição que segue, e que aqui publicamos, por julgarmos conveniente que ella fique archivada nos relatórios da nossa Companhia.

Exposição apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa aos Srs. Presidente do Ministerio e Presidentes das duas casas do Parlamento, em 20 de Março de 1914:

Ex.^{mo} Sr.

Se a solução dada com o ultimo decreto do Ex.^{mo} Ministro das Colónias à questão entre esta Companhia e o Estado, referente aos factos posteriores à arbitragem, legalmente feita em Dezembro de 1911, surprehendeu esta Companhia, mais a surprehende agora a leitura do relatório que o precede, e no qual se não encontra argumento algum que justifique essa solução, principalmente, sem se exigir previamente da Companhia o cumprimento do seu contracto, se a elle faltou, ou sem se lhe propôr qualquer acordo, tendente a evitar o emprego e os resultados de tal violencia.

Principiamos por afirmar categoricamente, que nunca a Companhia se recusou a entrar em quaisquer accordos com os Governos, para a passagem da sua linha para o Estado pelos meios legaes, affirmando igualmente, que *nunca* Governo algum fez junto da Companhia, ao contrario do que S. Exc.^a diz, a mais ligeira tentativa para qualquer entendimento, nem mesmo na parte exclusivamente referente aos interesses da província de Angola; e muito desejariamos que S. Exc.^a indicasse concretamente, quais e em que datas essas tentativas foram feitas.

O que é verdade, e podemos provar com documentos, é que muitas vezes a Companhia fez sentir aos Governos a inutilidade e até a inconveniencia da hostilidade systematica em que esses Governos se tem mantido para com a Companhia, quando, d'un entendimento commun, resultaria decreto, o meio infallivel e eficaz, pelo qual o caminho de ferro, nas mãos da Companhia ou nas mãos do Estado, pudesse prestar á província todos os benefícios directos, porque os benefícios indirectos tem sido muitos e valiosos, como consta das estatísticas officiaes, comparadas nos seus resultados antes da construcção do caminho de ferro, e depois d'essa constituição.

De justiça era tambem que S. Exc.^a, affirmando que a Companhia tem faltado aos seus contractos, concretizasse essas faltas, para dar ao menos uma apparencia de razão à violenta medida que acaba de tomar, sem prévia consulta ao Parlamento, quando a verdade é que o Parlamento tinha, devida ou indevidamente, chamado a si a questão, e quando o Governo se não encontra em dictadura.

Pelo seu lado a Companhia affirma e prova, que tem sido sempre os Governos que tem faltado aos contractos que com ella tem feito, annullando os seus exforços para bem desempenhar a missão de que se incumbiu. Concretamente, portanto, a Companhia affirma e prova, que os Governos têm faltado ao contracto inicial de 23 de Setembro de 1885:

1.^o Não entregando à Companhia até hoje os terrenos constantes do artigo 23.^o n.^o 2 do mesmo contracto;

2.^o Não construindo as vias d'acesso ás estações, deixando as absolutamente isoladas de toda e qualquer comunicação com as regiões circunjacentes;

3.^o Não lhe pagando regularmente as subvenções estipuladas nos artigos 22.^o e 23.^o do citado contracto. Os Governos, conseguindo obter da Companhia, por emprestimo caucionado e pelo prazo de tres meses o dinheiro que ella tinha em Londres, na mão dos Trustees, para com elle estes lhe pagarem as secções que se fossem abrindo á exploração, faltaram a esse contracto, não liqui-

dando esse emprestimo senão em seis annos, tendo a Companhia, para pagamento das secções, que durante esse tempo se abriram, recebido dos seus Trustees escriptos do Thesouro incobraveis, porque os Governos forçavam a sua reforma.

D'aqui vieram as dificuldades da Companhia, e a necessidade das prorrogações de prazo para a construcção, que não foram concedidas como favor feito áquella, ou como absolução da falta de cumprimento do contracto, mas como consequencia immediata das dificuldades acarretadas á Companhia como se vê dos textos das mesmas prorrogações.

Os Governos faltaram e faltam ainda aos cumprimentos dos contractos, não pagando á Companhia a importancia dos transportes effectuados no caminho de ferro, por uma tarifa minima, importancia que tem subido por varias vezes a muitas dezenas de contos de réis, e que deve ser actualmente de mais de trinta contos. Ainda, e álem d'outras faltas, os Governos tém faltado ao contracto, feito de boa fé em Dezembro de 1911 entre a Companhia e um Ministro, ao abrigo do artigo 51.^o do Código fundamental da Republica Portugueza, que preceitua que *cada Ministro é responsável politica, civil e criminalmente pelos actos que legalizar ou praticar*. Finalmente falta-se ao disposto nos contractos legaes, pretendendo tomar conta da linha e mais haveres da Companhia, que ella construiu e pagou, quando por esses contractos e nos termos d'elles, o Estado só podia fazê-lo pelo resgate, em um prazo que ainda não chegou, mesmo sem levar em conta as prorrogações, ou pela terminação da concessão, em um prazo que vem ainda muito mais longe.

Invoca-se o artigo 56.^o do contracto de 1885 como justificação de tamanha violencia, com a mesma razão com que se podia invocar qualquer outro artigo do contracto mas que, no fundo, é simplesmente a razão do que se supõe o mais forte. Mas a invocação não tem justificação alguma no caso presente, porque se prova com documentos inaudiíveis e incontestáveis, que a Companhia tem feito os maiores sacrifícios para manter a linha e o material nas condições precisas, para se fazer uma exploração regular como se tem feito, apesar de, em successivas inundações, que destruiram parte d'ella, se ter visto absolutamente abandonada do auxilio moral e material dos Governos, quando é certo que esse auxilio era prestado a empresas na metrópole, ás quais inundações semelhantes causaram prejuízos. E entretanto, n'essas ocasiões, a exploração só esteve interrompida parcialmente e por um espaço de tempo relativamente restrito, podendo calcular-se quais os enormes benefícios que o caminho de ferro presta á província, pelos enormes transtornos que lhe causou esta momentânea interrupção.

E' natural que, se nenhum benefício o nosso caminho de ferro prestasse á província, nenhum desarranjo lhe traria a interrupção da sua exploração.

Mas a Companhia não se tem limitado a fazer a conservação da sua linha de acordo com o contracto inicial. Em seguida a essas inundações, tem-se modificado e consolidado pontes que, como a do Luinha, sofreram uma completa transformação nos primitivos fundamentos, tendente a evitar futuros inconvenientes. Tem-se feito o alargamento da abertura de pontes, e tem-se aplicado tubos de grande diâmetro aos aterros, para permitir o escoamento das grandes massas da agua das chuvas. A consolidação do leito da linha tem merecido os maiores cuidados, estando substituídas por travessas d'água, em uma grande extensão, as travessas de madeira, que sempre foram empregadas.

O material circulante, propriedade exclusiva da Companhia, e que o Estado tem de lhe pagar, conforme o contracto, quando o caminho de ferro passe para seu poder, tem sido reparado regularmente no próprio interesse da Companhia; e se o material de tracção, *aprovado pelos Governos*, não tem sido substituído por material mais conveniente, para se fazerem comboios de grande carga util, não é porque a Companhia não tenha prestado a isso a maior atenção, como se pode provar com documentos, apesar de não ser a isso obrigada pelo seu contracto, mas porque demanda uma despesa que o rendimento da linha e os recursos da Companhia não permitem, e principalmente porque a linha precisa de uma remodelação dispendiosissima para supportar a tracção de tal material, visto que não foi construída para elle, ainda que não seja senão pelo facto de que não era material corrente na occasião em que a concessão foi feita.

Não tendo a Companhia suspendido nunca, parcial ou totalmente, a exploração, a não ser nos raros casos de inundações, que são manifestamente casos de força maior previstos no § 2.^o do artigo 57.^o, não podia o Governo invocar este artigo, como base para a medida extrema tomada pelo seu Decreto. Tendo a Companhia feito sempre a conservação da linha, e em muito maior escala do que o contracto lhe impõe, também não podia ser invocado para tal fim o artigo 56.^o. Não ha dúvida de que a Companhia tem feito saber varias vezes aos Governos que, *não lhe pagando aquillo a que pelo contracto são obrigados*, e não tendo a Companhia outros recursos, vê-se-ha na necessidade de descurar, ou até de deixar de fazer a conservação da linha. Mas, apesar d'isso, e para não ser accusada de faltar ao seu contracto, o que é verdade é que, apesar de todas as dificuldades, ella tem sempre feito essa conservação, mantendo-se os Governos intransigentes, e valen-

do-se de todos os pretextos para não lhe pagarem o que lhe é devido.

Não tendo sido entregues á Companhia os terrenos que lhe foram concedidos, e que ella poderia ter aproveitado como fonte de receita, não tem ella outros recursos, que não seja o rendimento da linha, e, na sua falta, o complemento d'este, que o Estado se obrigou a pagar.

Se o Estado não paga os transportes que faz na nossa linha, e que pelo contrato de 1902 já foram reduzidos a taxas ínfimas, importando isso a diminuição do rendimento e consequente aumento das garantias, se por outro lado não paga os saldos d'estas conforme o estipulado nos artigos 22.^º e 23.^º do contrato de 1885, aonde ha-de ir a Companhia buscar recursos para fazer a conservação da linha imposta pelo contrato, e ainda mais as reparações que o Governo julgue convenientes para valorizar a linha de Malange desastradamente construída em prolongamento da nossa sem se attender aos inconvenientes que d'ahi fatalmente viriam, como vieram, e de que a Companhia nenhuma culpa tem?

Para que o Governo tivesse a auctoridade precisa para fazer valer o artigo 26.^º do contrato, ou outro qual quer, absolutamente indispensável seria liquidar previamente as contas entre o Estado e a Companhia, posteriores á arbitragem, ou, pelo menos, pagar-lhe a importância dos transportes feitos e o complemento da garantia das despesas da exploração, verbas estas que, com o restante rendimento da linha, são os únicos recursos de que a Companhia dispõe para fazer face aos encargos da exploração, da conservação da linha, da compra de material e das suas despesas forçadas.

Se depois d'isso, o Governo demonstrasse concretamente e especializando-as, quais as reparações a que a Companhia é obrigada e que se não fazem, se depois de intimada a Companhia a fazê-las, segundo o criterio estabelecido no artigo 57.^º, esta se declarasse inabilitada para isso, *sem que essa inhabilitação proviesse directamente de exclusiva culpa dos Governos*, por não lhe pagarem as importâncias a que são obrigados pelos contratos, ou provenientes de serviços de transportes, que é da praxe para todos serem pagos na occasião, então poderia haver fundamento para tal medida.

Mas sendo os Governos, por esse facto, a causa directa do que poderia dar-se, mas que efectivamente se não dá, não se deve estar longe de suppôr, que essa maneira de proceder seja intencional e propositada, com o objectivo de reduzir a Companhia a tal extremidade. Portanto, os Governos não pagam á Companhia porque não querem, ou porque não podem. Se é porque não querem, a conclusão a tirar não pôde ser outra senão a que acabamos de apontar. Se é porque não podem, como vão elles fazer na linha da Companhia reparações que ella porventura não faça, e para as quais não lhe podem fornecer recursos, pagando-lhe o que lhe devem pagar?

Não se limita o decreto em questão a estatuir matéria nova, mas modifica sem a sancção parlamentar e sem o consenso da Companhia, nomeadamente no artigo 11.^º, clausulas d'um contrato bilateral e aprovado pelo Parlamento, como é o de 25 de Setembro de 1885.

Por todas estas razões, e por muitas outras que não se apresentam, para não alongar mais esta exposição, vem esta Companhia protestar contra o decreto em questão, que não pôde deixar de ser uma violencia exercida, sem motivo algum provado ou justificado, contra os direitos que lhe estão consignados em contratos vigentes legalmente feitos, reservando-se faze-los valer por todos os meios que as leis lhe facultam, e deixando ao Governo a responsabilidade das consequências que d'ahi derivem.

No entanto, espera esta Companhia, que, ponderada pelo Governo e pelo Parlamento a exposição que acabamos de fazer, tudo isso possa ser evitado, sustendo-se a execução do decreto, até que o Governo seja rigorosamente informado sobre as faltas que atribue á Companhia, visto que o Sr. Ministro das Colônias, nem na sua exposição nem no seu relatório, dá o mais leve indicio de ter prestado a menor consideração á defesa que a Companhia tão largamente e tão documentadamente tem feito dos seus actos, em contraposição ás acusações que lhe teem sido feitas, e que S. Exc.^a tomou para unica base da sua solução.

Estamos certos de que, se o Governo se informar oficialmente e imparcialmente das faltas da Companhia, em que vê pretexto para aplicação rigorosa do artigo 56.^º do contrato de 1885, modificará a sua forma de resolver a questão, chegando ao convencimento de que muito mais vantajoso será para a província de Angola, e principalmente para o paiz, resolver o assumpto legalmente de acordo com a Companhia, que pode provar que sempre se prestou a entrar com os Governos em quaisquer negociações, mesmo em seu prejuízo, contanto que não sejam postergados os seus direitos nem profundamente feridos os seus legítimos interesses, e que n'essas disposições se conserva, desde que seja considerada como o que, apesar de tudo, ainda é, unica e exclusiva proprietaria da linha ferrea, e não tida como factor estranho, com que não é necessário contar nas resoluções que se pretenda tomar, tanto sobre a sua propriedade, como sobre os seus direitos derivados de contratos com ella legalmente feitos.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa — O Presidente do Conselho d'Administração, Augusto Gama.

Immediatamente a seguir a isto, publicou a Companhia uma brochura, competentemente documentada, na qual fez a refutação completa de todos os considerandos do decreto, e na qual provou, que não só tem procurado por todas as formas entrar em acordo com os Governos, para se tirar do caminho de ferro todo o beneficio e vantagens de que seja susceptível, mas tambem que tem feito a conservação da linha, tanto quanto lho tem permitido as circunstâncias em que elles a tem colocado faltando ás clausulas dos contratos com ella feitos, principalmente ao contrato inicial de 1885, no que respeita ao pagamento, obrigatorio para o Estado, das garantias dadas pelos artigos 22.^º e 23.^º do mesmo contrato.

Estabelecida mais esta divergência entre o Estado e a Companhia, affirmando o Governo que esta não fazia as necessarias reparações e estava, portanto, incursa no disposto no artigo 56.^º do citado contrato, e contestando a Companhia essa affirmação, provando que não só fazia essas reparações, mas fazia transformações na linha, tendentes a consolidá-la e a melhorar as suas condições, essa divergência deveria ser sujeita, conforme o claramente disposto no contrato de 1885, a uma arbitragem, que decidisse se sim ou não o Governo tinha razão, e o direito que se arrogava no decreto de Março.

Convidada a Companhia por um officio a entender-se com o Governo sobre o assumpto, parecia que d'esse entendimento derivasse a arbitragem, ou, pelo menos, um acordo que possesse as causas no seu verdadeiro pé de razão e de justiça. Não sucede assim, e o Governo promettendo solucionar a questão, logo que chegasse o Governador Geral da província, então em viagem para a metrópole, nenhuma solução deu ao assumpto; e, supposto não se tenha appropriado das receitas da linha, objectivo principal do decreto, nem tenha mandado fazer de sua conta as reparações que afirmara não terem sido feitas, mandou vistoriar a linha e o material circulante, e inventariar os mais baveres da Companhia, que a esta exclusivamente pertencem, e no que o nosso Director em Loanda não consentiu senão á força, intentando a respectiva acção de protesto, que correu pelo Tribunal do Commercio de Loanda.

Devemos crer que, de tal vistoria, couba alguma resultasse condamnatoria para a Companhia, e que desse ao Estado motivos para applicação do artigo 56.^º, em que o decreto se baseava, e devemos cre-lo, porque acto algum foi praticado depois d'isto, em execução do decreto.

Posteriormente, apenas nos foram reclamadas pelo Director da fiscalização em Loanda, que era tambem Presidente da Comissão que o decreto creou, as obras que constam da nota a seguir, obras que nós estávamos fazendo e que representavam restos das reparações dos estragos causados pelas inundações de 1909-10.

(Continua)

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construcção da linha de Evora a Reguengos

No dia 12 de março proximo, pelas 13 horas, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder á arrematação da empreitada de fornecimento e montagem de um tramo metalico, com 19 metros, entre eixos de apoios, para a ponte sobre a ribeira do Xarrama, da secção de Evora e Regoengos, da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 2.500\$00 e o deposito provisório, que pôde ser effectuado em qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado desde a data d'este annuncio a té II do referido mez, é de 62\$55.

O programma do concurso e cadernos de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construção e estudos, rua de S. Mamede, n.^º 63, ao Caldas, na sede da estação em Evora, rua do Mesquita, n.^º 39, e na direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

OLYMPIA *O mais distinto Cinema de Lisboa*
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores

espectaculos cinematographicos da Capital

FRANCEZ

Bom professor pôde ser indicado n'esta Redacção.

Vapores a sahir do porto de Lisboa


Africa Occidental

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


Bahia, Rio de Janeiro e Santos

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


Leixões e Liverpool

Vapor inglez **LANFRANC**. Sahirá a 28 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 **ANDES**. Sahirá a 1 de março.
Agentes, James Rawes, & C.º R. I.
do Corpo Santo, 47, 1.º


Natal, Lourenço Marques, Beira e outros portos da costa oriental d'Africa

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


Napoles, Port-Said, Suez, Colombo, Padang e Batavia

Vapor hollandez **INSULINDE**.
Sahirá a 27 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay, & C.º
R. dos Fanqueiros, 10, 1.º


New York (directo) bilhetes para Boston, Providence e mais cidades da America do Norte

Vapor inglez **CARPATHIA**.
Sahirá a 23 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 hollandez **GELRIA**. Sahirá a 22 de fevereiro.

Agentes Orey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º


Port-Said, Suez, Aden, Zanzíbar e África Oriental

Vapor inglez **CLAN MEUZIES**. Sahirá a 18 de Fevereiro.
Agentes, Garland Laidley, & C.º
T. do Corpo Santo, 11, 2.º


Providência e New York e mais cidades da América do Norte

Vapor francêz **ROMA**. Sahirá a 17 de fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º P.
Duque da Terceira, 4, 1.º


Providence e New York e mais cidades da América do Norte

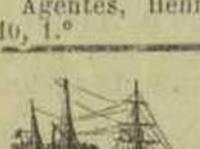
Vapor francêz **MADONNA**. Sahirá a 26 de fevereiro.
Agentes, Orey Antunes, & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º


Rio de Janeiro, Rio da Prata e portos do Pacífico

Vapor inglez **ORITA**. Sahirá a 24 de fevereiro.
Agentes, Eduardo Pinto Basto &
C.º G. do Sodré, 64, 1.º


Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor hespanhol **P. DE SA-TRUSTEGUI**. Sahirá a 20 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay, & C.º R. dos Fanqueiros,
10, 1.º


S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flóres e Corvo

Vapor portuguez **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de fevereiro.
Agente, Germano S. Arnaud, C.
do Sodré, 84, 2.º


Vigo, Folkestone, Londres e Amsterdam

Vapor hollandez **FRISIA**. Sahirá a 28 de fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr.
Duque da Terceira, 4, 1.º

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1915

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	6 37	Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	9 10	Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	9 10
7 16	8 45	5 30	g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	10 14	4 15	a 2 35	Móra	Lisboa
9 18	10 54	7 5	g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	8 5	7 40	—	6 55	1 50
10 50	11 56	7 55	—	—	g 5 40	3 50	—	—	5 26	Bragança	Tua
a 12 15	12 56	a 9 9	a 8 30	2 16	6 28	5 26	—	—	6 24	1	11 10
12 50	1 47	9 23	9 10	8 42	a 8 37	2 35	9 10	4 2	12 5	5 50	8 12
3	1 9	11 15	12 30	12 30	a 6 48	1 8	8 5	10 8	3 40	1 50	13 32
a 5 13	6 5	1 12	a 6 55	1 15	7 55	6 25	9 35	7 56	a 1 8	4 39	8 50
5 34	6 41	3 17	7 17	8 24	5 21	6 27	—	—	5 5	1 43	1 50
b 6 15	7 4	a 4 10	9	10 11	a 6 48	7 29	6 56	8 7	—	10 15	11
7 17	8 24	5 21	10 11	a 6 48	7 29	6 27	—	—	5 50	11	13 32
9	10 11	a 6 48	11 33	7 30	8 36	7 29	6 56	11 8	8 4	1 43	7 19
10 24	11 33	7 30	11 53	12 59	9 10	10 7	8 5	4 2	12 5	10 46	10 10
11 53	12 59	10 7	12 55	2 5	11 13	12 15	9 35	10 8	3 40	12 10	6 13
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	4 15	Lisboa-R	4 42	9 1	9 37	Setil	Vendas Novas	Setil	7 15
Mais os de Cintra,				Figueira	Pampilhosa	Lisboa R.	9 12	9 12	11 4	5 20	8 36
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6	7 8	5 25	6 31	10 7	10 7	11 4	8 36	8 12
7 10	8 1	b 7	8 10	9 31	4 5	11 28	11 30	10 20	7 32	9 50	13 20
b 8 10	9 1	b 8 10	8 59	Figueira	Coimbra	Figueira	7 52	9 46	11 10	1 4	7 19
9 10	10 18	b 8 50	9 37	3 22	9 44	2 35	8 8	10 7	7 20	9 17	8 50
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46	7 20	9 12	2 34	10 30	2 7	4 32	10	8 50
10 45	11 53	9 35	10 41	11 30	1 8	4 50	10 30	2 7	4 32	10	8 50
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22	11 30	a 8 55	10 40	10 30	2 7	4 32	10	8 50
12 20	1 28	11 20	12 26	2 5	4 30	1 34	10 30	2 7	4 32	10	8 50
2	3 8	a 12 14	12 50	10 30	10 22	11 39	10 30	2 7	4 32	10	8 50
3 40	4 48	12 50	3 26	10 30	10 22	11 39	10 30	2 7	4 32	10	8 50
b 5 10	5 46	2 20	3 26	10 30	10 55	3 25	10 30	2 7	4 32	10	8 50
b 5 15	6 6	3 50	4 56	10 30	10 55	3 25	10 30	2 7	4 32	10	8 50
b 6	6 51	b 5 20	6 9	10 30	10 55	3 25	10 30	2 7	4 32	10	8 50
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46	10 30	10 55	3 25	10 30	2 7	4 32	10	8 50
7	8 8	6 25	7 25	10 30	10 55	3 25	10 30	2 7	4 32	10	8 50
7 45	8 48	b 7 50	8 37	10 30	10 55	3 25	10 30	2 7	4 32	10	8 50
8 40	9 48	9 10	10 16	10 10	11 18	10 30	10 30	2 7	4 32	10	8 50
10 10	11 18	10 30	11 36	11 40	12 48	b 11 30	12 17	2 7	4 32	10	8 50
b 12 45	1 36	12 10	1 16	1 36	12 10	1 16	1 36	1 16	1 16	1 16	1 16
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	7 15	7 51	7 5	7 38	6 25	7	6 3	6 40	6 14
8 15	8 45	8 15	8 50	8 45	8 15	8 50	8 10	8 45	7 20	7 55	8 25
4 30	5 6	8 55	9 30	9 10	9 10	9 30	9 10	9 45	9 15	9 50	9 25
5 20	5 56	5 16	5 16	10 10	10 45	10 25	10 10	10 45	10 25	10 30	10 44
6 5	6 41	6 5	6 40	10 10	10 45	10 25	11 30	12 5	11 35	12 10	12 20