

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

4.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 652

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

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Fevereiro de 1915

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARY

Caminhos de Ferro Portuguezes: Resumos Estatísticos de 1912, por J. Fernando de Sousa.....	49
As tropas de caminhos de ferro no exercito allemão, por Raul Esteves.....	51
Parte official—Ministerio do Fomento—Direcção G. de Obras P. e Minas.....	52
A mobilização dos caminhos de ferro francezes.....	53
Jazigo de gaz natural nas Asturias.....	54
Um Salão de Variedades.....	55
Para-ralos de radio.....	55
Transbordador aereo do Niágara.....	55
Viagens e transportes.....	56
Linhas portuguezas.....	57
A «Carris de ferro do Porto» e a Camara.....	58
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	59
Parte financeira.....	
Carteira dos accionistas.....	60
Boletim commercial e financeiro.....	60
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	61
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	61
Companhia Através d'Africa—Relatorio (Continuação).....	62
Arrematações.....	63
Horario dos comboios.....	64

## Caminhos de Ferro Portuguezes

### Resumos estatísticos de 1912

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

Vazado nos moldes dos anteriores, apresenta este volume algumas modificações de valor, devidas á iniciativa do distincto chefe do serviço respectivo, o Sr. Conselheiro Barjona de Freitas. Assim, foi supprimida a estatística, por importancias, 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 util, pela inserção dos totaes parciaes de grupos de estações successivas.

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

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

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

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

Feitas estas breves referencias preliminares cumpre-me consignar, em resumida analyse, os dados mais interessantes d'esse trabalho, seguindo na minha exposição o plano que deriva da natural distincção dos diversos elementos do trafego: 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 assistencia.

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 exercicio 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<sup>k</sup>,8.

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

A tarifa media 9,915 reis.

O percurso medio foi de 32 kilometros 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 numero 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, attingindo 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 mantem-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 Changa a 49:558, diminuindo até a 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 circumvallação 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 Caxem 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 á 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 Al-gés, 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.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 attingiram a cifra de 965:233 com a receita de 71:152\$00.

E' interessante comparar o numero de passageiros attribuido 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	1:465	3:900	1:792
Ramal de Caceres...	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-Alfarellos.....	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 estatística official, 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 redução de tarifas.

Tambem seria para desejar que em mappa especial se consignasse a estatística 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 Portuguesa, 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 attingiu 26:926 toneladas.

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

O percurso medio da tonelada foi de 129<sup>k</sup>,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 ascendente sobre o descendente. A linha de Vendas Novas, é a excepção mais frisante, graças ao peixe que de Setubal segue para Hespanha.

As transmissões em Vendas-Novas sommam com effeito 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 destingir 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 attingiu 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 gades, foi de 1.915:684 toneladas, dando lugar á receita bruta de 3.799:534\$ e liquida de 3.343:636\$00, com o percurso medio de 139<sup>k</sup>,4 e a tarifa media de 14,15 liquida de impostos.

A classificação das mercadorias indica as seguintes como predominantes:

Materiaes de construcção. . . . .	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 effectuados.

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

Na linha do Norte predomina sensivelmente o trafego ascendente.

Em Cintra-Torres e Torres-Figueira-Alfarellos até Leiria succede o contrario, sendo consideravel a differença no sentido descendente.

Na Beira-Baixa as differenças não são grandes, emquanto na linha de Vendas-Novas o trafego descendente é quasi triplo do ascendente.

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

Assim, vemos que a região productora de madeiras da linha de Oeste enviou 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 transmittidas.

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 consideravel incremento de todos os ramos do trafego, tendo subido a receita de 7:126 contos a 7:682 e a media por kilometro a 6:555\$.

A maior receita, não fallando nos troços excepçionaes 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 attingiu 7:559\$, Torres-Figueira-Alfarellos 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 a 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 importantissimo.

No final do volume encontra-se a estatistica da receita e despesa por unidade de trafego 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-parte:

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

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

O percurso das machinas attingiu 7.772:806 kilometros, dos quaes 4.450:409 em comboios de passageiros, e o dos comboios, incluindo os de serviço, 6.885:525 kilometros.

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

Finda o volume com os resultados da troca do material.

Em conclusão: os *Resumos Estatisticos* 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 duvida, 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 effectivo 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 instrucção.

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

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

A experiencia de construcção de linhas ferreas de que tratamos, foi de uma importancia consideravel, e para a avaliarmos basta notar que as despesas com ella effectuadas ascenderam á enorme quantia de mais de cinco e meio milhões de marcos.

A linha a construir era de via estreita, com 0<sup>m</sup>,60 de bitola, e o ponto de partida ficava na villa de Pritzwal.

Para a execução dos trabalhos mobilizaram-se 9 companhias de sapadores de caminhos de ferro, com effectivos de guerra, sendo duas d'ellas compostas de reservistas. O effectivo 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 construcção 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 descripção do exercício, conclue-se que o traçado é feito directamente e logo de principio no proprio terreno, e que o levantamento da faxa de terreno que envolve a polygonal, serve apenas para rectificar e para permittir o estabelecimento do perfil longitudinal. Este processo, realmente dos mais expeditos, suppõe, porém, a existencia de um pessoal perfeitamente habilitado para as operações.

Os trabalhos da construcção 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 millímetros 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 kilometros por dia. Este resultado foi deveras notavel, excedendo mesmo as previsões, e permittiu que a linha ficasse prompta a ser explorada, no breve prazo de 7 dias. Deve ainda notar-se que, n'este periodo dos trabalhos, cahiu uma chuva intermittente, mas muito forte.

A linha projectada previa a construcção 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 comprimento.

Esta ponte foi construida 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 construcção foi de 4 dias e meio, e só por este detalhe se póde avaliar da rapidez de execução dos trabalhos.

O material para a construcção d'esta ponte foi transportado em automoveis.

\*

A linha construida dividia-se em duas secções, para effeitos de exploração.

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

- a) Construir e manter fornecidos os reservatorios de agua e os depositos de carvão;
- b) Installar os depositos de locomotivas e vagões, e as officinas de reparação do material circulante;
- c) 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 constituia duas secções, a cada uma das quaes correspondia uma das zonas em que a linha foi dividida.

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

As estações principaes tinham quatro ou cinco vias de resguardo; as estações intermediarias tinham apenas uma.

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

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

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

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

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

O systema de vagões, denominados *vagões universaes*, permite a adaptação do vehiculo a qualquer genero de transporte que se queira effectuar. Para o transporte de material de via, objectos volumosos, ou outro genero identico 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 appoia-da 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.

Emquanto duraram os trabalhos de construcção, estabeleceu-se um plano provisorio de exploração, que foi substituido depois pelo plano definitivo, com o qual se fizeram todos os serviços de exploração até final dos exercicios.

\*

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

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

- a) Transporte para o local dos trabalhos do material de caminhos de ferro proveniente do polygono militar de Klausdorf, e que, além de uma enorme dotação de ferramentas e utensilios, abrangia tambem 100 kilometros de via, e todo o material circulante já indicado.
- b) Transporte para Parchim do material destinado á ponte de 124 metros.
- c) Compra de carvão e oleos.
- d) Acantonamento das tropas empregadas nos trabalhos.
- e) Indemnizações aos proprietarios 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 exercito allemão deve ter encontrado nas suas tropas de caminhos de ferro o valiosissimo auxiliar com que se contava para tantas operações, em que ellas são chamadas a prestar um poderoso concurso.

O resultado das experiencias que acabamos de narrar, foi, na opinião das auctoridades que n'ellas superintenderam, absolutamente satisfactorio, e mostrou que as tropas de caminhos de ferro allemãs estavam perfeitamente á altura da sua missão. Isto justifica plenamente a affirmação que acabámos de fazer.

Raul Esteves



## PARTE OFFICIAL

### 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 Almonda 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 francezes

Sobre este assumpto, escreve o nosso eminente collega *Journal des Transports*, de Paris, cuja publicação fôra interrompida desde o começo da guerra franco-allema, ou propriamente desde o dia da mobilização geral em França, um excellent 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 applausos 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 atrazo, 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 occasionaes, mas que foi o premio de grandes esforços 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 á 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 tecnico, 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 estende a sua competencia ás linhas das Companhias secundarias situadas no territorio occupado 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 exigencias 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 generaes 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 cominum 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 aquelles 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 ferroviarios, 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 territoriaes. 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 distincta, 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 mobilizavel pertence á categoria dos homens tendo officio definido (lei de 21 de março 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 territoriaes está á disposição do ministro da Guerra, que pôde, ainda em tempo de paz, convocá-lo immediatamente 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 succedeu por occasião da greve dos Caminhos de ferro de 1910; e foi erro dizer-se, por essa epocha, que os ferroviarios 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-orderm 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, submettidas a auctoridades differentes; 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 locais sub-comissões de *gare*, compostas, como as anteriores, por um membro militar e por um membro tecnico.

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 relaguarda. Esta zona subdivide-se: áquem da *zona de operações*, os transportes executam-se como na *zona do interior*, por meio de commissões e sub-commissões 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 distinctivo da militarização é uma braçadeira de cor 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, compreendendo 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, ha o seguinte: na *zona do exercito*, os transportes commerciaes são supprimidos por completo, com excepção dos autorizados pelo commando em chefe do exercito; na *zona do interior*, executam-se nas condições fixadas pelo ministro da Guerra, o qual se reserva o direito de autorizar, depois do periodo de mobilização e de concentração e sob proposta das commissões de rede, o restabelecimento parcial ou completo dos transportes commerciaes para viajantes 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 mechanismo que acabámos de descrever, verificamos que os seus caracteres essenciaes são os seguintes:

Em primeiro lugar, nada se deixou á 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.

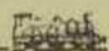
Um outro caracter d'esta organização é a associação do elemento militar e do elemento tecnico. Se em tempo de guerra a auctoridade pertence ao ministro da Guerra e, em seu nome, ao serviço competente do estado-maior, em compensação, para tudo o que respeita á execução do serviço, encontramos em todos os escalões (commissões e sub-commissões de rede, commissões de estação) o elemento militar e o elemento tecnico associados. E deve reconhecer-se que graças ao bom entendimento dos representantes d'estes dois elementos, esta collaboração 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 commissarios technicos são, de facto, os directores das redes, os sub-commissarios technicos são funcionarios superiores das redes, e que todo o serviço se executa, excepto na zona de operações, pelos cuidados do pessoal das redes militarizado nos seus logares 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 funcionarios 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 como 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.

Póde, 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 difficil durante o periodo dos transportes de mobilização e de concentração, em condições a que não é demasiado prestar todo o louvor, e ellas continuam a desempenhar-se da sua missão na hora actual, por um modo não menos digno de elogios, apesar das difficuldades 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 enfim que todos os funcionarios 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 possivel o numero de combatentes, reduziram ao minimo indispensavel o pessoal de affectação especial, desaffectando 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 titulo, 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 egualmente 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 ninguem ignora que certos funcionarios 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 devemos: e os caminhos de ferro bem mereceram da patria».



## Jazigo de gaz natural nas Asturias

Effectrava-se nas cercanias de Caldones (Oviedo), por conta do Estado, e debaixo da direcção do Instituto Geologico de Hespanha, 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, calças e areias, que demonstravam a presença de terreno carbonifero, cuja existencia fôra sabiamente prevista pelo engenheiro de minas D. Luiz Adaro, que marcara o local da sondagem e a respectiva direcção.

Ora, succedeu o seguinte:

N'uma 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 sahida da agua pela bocca do poço e a borboilar. Approximando-se uma lampada de acetylene, inflammou-se a bocca do poço, mas apagando-se depois a mesma chamma, 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, sahiu pelos lados um jorro d'agua que alcançou a altura de 16 metros.

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

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

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

As características da chamma 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 chamma, houve intervallos de poucos minutos de duração, geralmente ás duas da manhã e ás dez da noite, assim como augmentava a combustão e a sahida da agua ás dez da manhã e ás tres da tarde; mas sem que estes augmentos fossem periodicos nem regulares, nem concordantes com as horas do preamar 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 quantidades apreciaveis de gazolina industrial, como succede em algumas regiões americanas.

O gaz de Caldones deve escapar-se de fendas d'onde jorre a pressões enormes, de 60 ou mais atmospheres, pois só assim se explica a violencia com que vence a contra pressão de 565 metros de agua bastante carregada de 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 espectaculos publicos; 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 theatro da Rua dos Condes, o funcionamento d'uma nova empresa, a mesma do animatographo Olympia, superiormente dirigida pelo nosso amigo Sr. Leopoldo O'Donnell, um distincto funcionario de caminhos de ferro, que tem provado ser, ao mesmo tempo, um habil director de uma empresa recreativa.

O theatro foi todo renovado e alindado com o mais fino gosto artistico; é hoje um salão completamente novo, confortavel, elegante, e destina-se á exhibição de variedades, acrobatismo, choreographia, canto, cinematographia, nigromancia, etc, executadas por bons artistas; e os que trabalharam nos espectaculos a que temos assistido, merecem bem esta classificação.

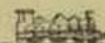
Passa-se allí um pedaço de noite agradavelmente, assistindo-se a trabalhos interessantes, entre uma sociedade escolhida, como é sempre a que frequenta os salões d'aquella empresa.

## Para-raios de radio

A «Academia das Sciencias» de Paris foi apresentado, para experiencia, 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'um suporte macisso de ebonite, sobre um socasco de ferro fundido. Na extremidade superior da vareta, applica-se uma corôa 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 millimetro de espessura e 25 centimetros de diametro. A substancia radio-activa pôde ser precipitada por electrolyse ou combinada n'um esmalte adherente ao disco.

Assim preparado, a sensibilidade do para-raios é tal, que, fazendo funcionar uma pequena machina estatica (dando faiscas de 5 centimetros), pôde observar-se, no local ou laboratorio em que se encontre o aparelho, o desvio da agulha de um electrometro ligado á vareta do para-raios. Se em vez do electrometro, se empregar um tubo de Geissler, este illumina-se, obtendo-se identico resultado transportando o aparelho 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 systema Torres Quevedo, analogo ao do monte Ulia de San Sebastian.

A concessão feita primeiramente á 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 kilometros do Niágara.

Toma parte n'esta empresa, entre outras pessoas importantes em negocios industriaes, commercias e financeiros, o illustre engenheiro hespanhol Sr. Torres Quevedo, que disse que o atrazo no começo das obras obedece principalmente á necessidade de alterar o plano dos embarcadouros, pela exigencia de uma Commissão do Canadá, amigos do panorama, que pelem que os embarcadouros sejam construidos debaixo do solo, afim de que os respectivos edificios não sobresaíam e se respeite quanto possível o simples espectaculo da natureza.

A barquinha, como a descreve a *Revista de Obras publicas*, poderá conter 50 pessoas (a do monte Ulia está calculada só para 14). Os extremos da linha distam de 540 metros e ficam a 76<sup>m</sup>,25 de Whirlpool. O custo da obra orça por 120.000\$ escudos.

A barquinha circulará em seis cabos de 38 millimetros de diametro; 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 augmenta, portanto, a tensão dos cabos e sómente lhes augmenta 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 Portuguesa

O transporte a preços reduzidos de passageiros nos comboios denominados tramways, estão actualmente regulados nas linhas da Companhia Portuguesa 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'Avços 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 circumstancia 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 egualdade 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.

A'lem 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 além d'isso,—nota interessante—pelo governo inglez fôra offerecido, para abastecimento do nosso mercado, uma parte importante, algumas toneladas, do assucar que, procedente das nosssas 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 appetega, a despeito mesmo dos preços das tabellas officiaes, a que poucos ligam importancia.

## Trafego de mercadorias entre Portugal e Hespanha

A actual conflagração europeia, que além de victimar alguns milhões de creaturas, 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 offerece a navegação; os por caminhos de ferro teem soffrido 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.

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

Estão-se fazendo actualmente transportes por caminho de ferro que chegam a constituir verdadeiras surpresas, e natural é que finda uma vez a guerra, as differentes 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 introdução, nos mercados d'estes dois paizes, de productos de origem differente da actual.

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

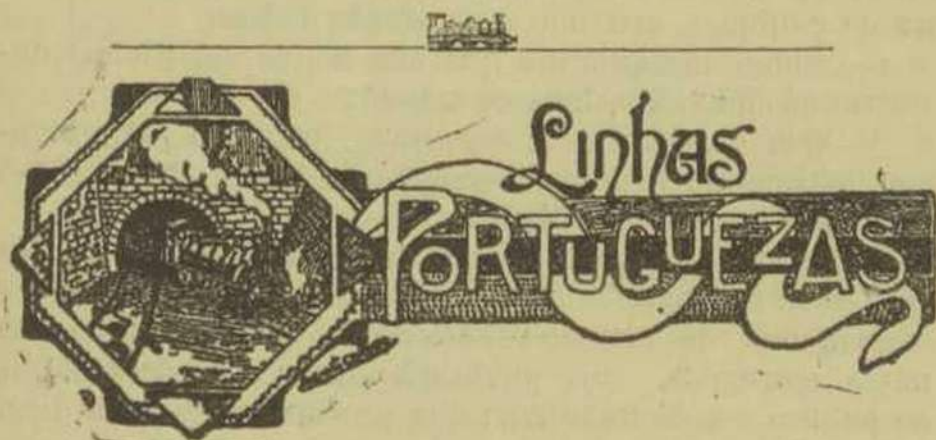
## Combustiveis mineraes nacionaes

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 extrahidos muitos milhares de toneladas, mas que luctam com a difficuldade de transportes, podem em grande parte supprir 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 louvavel intuito de prestar um beneficio geral, elaborou um projecto de ampliação á tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, estabelecendo preços muito redutzidos para a hulha, anthracite, linhite, madeira fossil e *briquettes*, de procedencias nacionaes, transportadas em vagões das empresas mineiras, projecto que está pendente da approvação do Governo, que decerto se não fará esperar muito, dada a urgencia na sua applicação.



Em virtude d'este numero do nosso jornal ter que ser completado, paginado, impresso e distribuido em dias de carnaval, (o que só se repetirá J'aqui a 19 annos, e até lá não dõa 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 provincia, gosando o primaveril inverno que nos acaricia ha quasi tres mezes, fazendo-nos andar de casação e galochas de borracha, resolvemos, d'esta vez, á falta de noticias para esta secção, respigar dos jornaes de grande informação o que de mais interessante elles publicam sobre assumptos 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 *Diario de Noticias*, de todas as quintas-feiras:

«*Conselhos e Juntas* — Reunio hontem o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, occupando-se de differentes assumptos concernentes ás direcções das suas redes.»

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

Do *Seculo*:

«*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 Companhia (1) do Minho e Douro, fazendo paragens em Santarem, Entroncamento, Thomar, Albergaria, Alfarellos, Coimbra, Pampilhosa, Mogofores, Aveiro, Espinho, Granja, Gaia e Campanhã, estação terminus da linha do Norte, depois da qual atravessa o Douro na grande ponte Maria Pia cuja descripção fomos os primeiros a publicar, quando ella se inaugurou. (2)

O grande comboio, que occupava 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.

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 D D F 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 logares; 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 primeira 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'ella só iam uns 50.

Depois ia outra de 2.ª classe, B Y 341, igual á antecedente, e a seguir o grande salão-restaurant 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 pipia, 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 comveiente 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 sahida da estação de Campolide, se dera um choque de trens, havendo mortos e feridos, immediatamente destacamos dois redactores a informarem-se do facto, tomando um

(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 *Seculo* só começou a publicar-se em 1881, quatro annos depois; mas o publico lê coisas d'estas e acredita.



o automovel 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 vestibulo, onde varias portas communicam 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 tínhamos, e declinando-lhe a nossa qualidade de jornalista, logo nos deixou passar.

Vê-se que é um homem delicado, e prova-se a importancia 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 soccorro, pensámos; e com effeito, 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 afflicção 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 alvó panno branco, distinctivo 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 azues e uns quadrados encarnados e amarelllos, 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 subtilidade de espirito, aquella applicação quer dizer que do nosso jornal irradia a luz.

Assentados ambos e preparando-nos para tomar apontamentos da interessante entrevista que iamoz 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 primicias da descripção do facto importante que alli nos levara.

—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 sorridente 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 ahi 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 veio sobre as pobres gallinhas...

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

—Qual incendio nem qual desastre? Eu suppunha 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 sahida do tunnel?

—Nem á sahida 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».



## A "Carris de ferro do Porto" e a Camara

Não nos temos occupado da questão de ha muito existente entre a Camara Municipal do Porto e a Companhia Carris, porque, estando o assumpto affecto aos tribunaes, não queriamos arri-car o nosso parecer, em tão embrulhado desaccordo, 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 systema 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, é que ella executou á luz do dia, durante alguns mezes, com pleno conhecimento da Camara, e applauso 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'um 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 substituiu a passagem dos carros no troço da linha, chamado «da Ervilha», entre a Fonte de Moura e a Foz, indicando esta linha em ponteados, 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 approvou-o em sessão de 4 de março seguinte e assim o communicou á Companhia, a qual mandou fazer a construcção da linha.

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

Mas chegou a epocha 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 construísse 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 instancia.

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 vae 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 município e da administração da Camara Municipal: a aggravada sustenta a competencia, e bem assim a sua posse das linhas, que assentou em virtude do contracto bilateral, entre ella e a aggravante.

Esta confessa ter contractado, nos termos expostos.

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

A policia 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 aggravada, deu-lhe a posse de uma linha, que ella havia construido com conhecimento de todos, e que, portanto, não podia ser ignorada pela aggravante. E esta, consentindo no assentamento da linha, até á sua conclusão, reconheceu bem claramente o direito que á sua exploração tinha a aggravada.

A Camara Municipal é uma pessoa moral, e nas suas relações civis representa uma individualidade juridica, Codigó 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 contracto, recorre, como individualidade juridica, 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 aggravante e aggravada, e foi dada por quem tinha competencia para a dar, repetimos.

O Codigó 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 effectivar direitos, e n'ella falla o Codigó 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, Codigó 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 aggravado. Sem custos nem sellos, visto que a aggravante está d'ellas isenta, Codigó 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 sabado 6, circulando os carros desde as 7 até ás 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, proseguiram nos seus trabalhos, vendo-se a cada momento imminente um conflicto, motivo por que foi para o local um piquete de policia, o inspector e sub-inspector de policia, e até o proprio 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 fazendo, 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 collocado na linha um poste com a indicação «Impedido»; e por fim levantavam as linhas, por forma a não poderem transitar os carros.

Um conflicto 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 policia 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 guarnecer de policia 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 applauso 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 kilometros de linhas ferreas construidas, contra 15 091 em 31 de dezembro de 1913. Abriram-se, portanto, á exploração, em 1914, 114 kilometros de linhas novas, cuja distribuição é a seguinte:

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

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

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

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

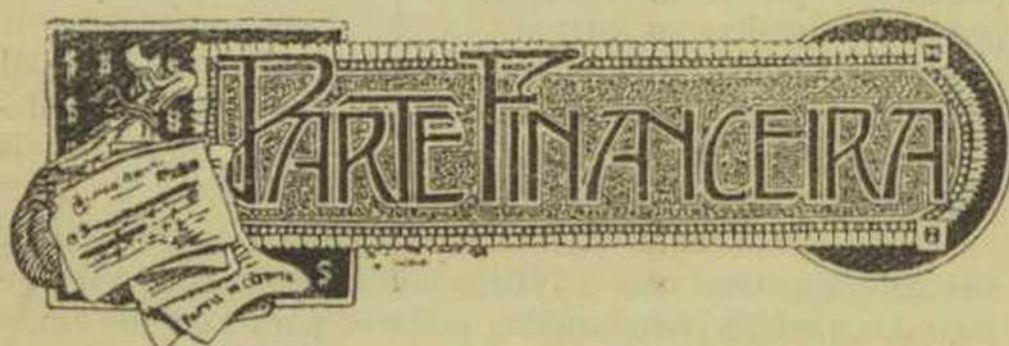


ferro de La Marina, que começaram a exploração em 28 de outubro.

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

Os concessionarios e peticionarios de caminhos de ferro secundarios e estrategicos reuniram-se em grande numero, debaixo da presidencia do Marquez de Santa-Ana, no Circulo da União Mercantil, e accordaram por unanimidade nas seguintes conclusões:

1.<sup>a</sup> A assembleia nomeará uma Commissão executiva, encarregada de proseguir em Madrid nas diligencias começadas. 2.<sup>a</sup> Os interessados, nas regiões a que correspondem os projectos, encarregar-se-hão de impulsionar a opinião, provocando reuniões, para conseguir que o maior numero possível de entidades se dirijam ao Governo pedindo a construção dos caminhos de ferro. 3.<sup>a</sup> A Commissão 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 circumstancias excepcionaes que se atravessam, os caminhos de ferro possam ser construidos immediatamente. B: Que todas as concessões outorgadas e todos os prazos de construção se considerem prorogados, de modo que o seu transcurso comece a contar-se desde a promulgação da nova lei. C: Que seja facultativo para os concessionarios ou peticionarios accolherem-se á nova lei ou continuarem sujeitos ás clausulas das anteriores. D: Que se auctore a devolução das quantias depositadas nos caminhos de ferro concedidos e não construidos, ás companhias ou entidades que o sollicitem, com renuncia á concessão em favor do Estado e mediante razoavel indemnização aos concessionarios.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

#### Serviço de Titulos

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

254 obrigações de 1.<sup>o</sup> grau, juro fixo:

N. <sup>os</sup>	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
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
27.115	29.330	29.331	29.335 a 29.339	30.219	30.241
31.792	31.794 a 31.807	32.018	32.863	33.204	33.638
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
					44.729.

680 obrigações de 2.<sup>o</sup> grau, juro variavel:

N. <sup>os</sup>	101	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	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	22.172	
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	28.045	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	11.573 a 11.602	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 *Luiz Ferreira da Silva Vianna*.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 13 de Fevereiro de 1915.

Sendo certo que desde o principio do anno se tem notado alguma melhoria na nossa situação financeira, não significa isso infelizmente que vejamos proxima ou facil a resolução do problema economico, de que tanto carecemos.

O Governo auctorizou a importação de de 100.000:000 kilogrammas de trigo, o que vae por certo aggravar a taxa dos cambios; mas que era indispensavel, afinal.

Em 31 de janeiro findo, a Junta do Credito Publico tinha á sua ordem os seguintes depositos: No Banco de Portugal, 915:617,520; Amsterdam, 717.369,27 florins; em Bale, 1.529.636.80 francos; Berlim, 1.415.700,70 marcos; Bruxellas, 39.645,75 francos; Londres, 415.002.111 libras; e em Paris, 3.068.458,04 francos.

**Banco Nacional Ultramarino** — Acaba este importante Banco de publicar o seu relatorio annual, encerrado em 31 de dezembro proximo passado, verificando-se pela conta de Ganhos e Perdas que os lucros attingiram 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 %<sup>10</sup>, incluindo 3 %<sup>10</sup> já distribuidos, e que para reserva de liquidacões 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 bancario, é ter a Direcção conseguido que o governo francez admittisse, definitivamente, em março proximo passado, as accções á cotação official da Bolsa de Paris, conforme aviso publicado em 21 do referido mez pela *Chambre Syndicale des Agents de Change*, ficando o *Crédit Mobilier Français* encarregado do serviço dos titulos e pagamento dos coupons.

Abriu este Banco uma agencia privativa no Chinde, resolução que mereceu do commercio e industria locais o melhor acolhimento.

**Banco Aliança** — Apresentou este Banco da capital do Norte o seu relatorio respeitante a 1914, demonstrando que a conta de Ganhos e Perdas ascendeu a 122:000 contos, propondo um dividendo de 6 %.

Tambem o Banco Commercial do Porto apresentou o seu relatorio, com um saldo de lucros liquidados de 170 contos, propondo a Direcção um dividendo de 6 1/2 % e elevando a sua reserva de Fundos fluctuantes a 60 contos.

A Companhia dos Tabacos distribuiu um dividendo supplementar de 3 % por conta do exercicio de 1914-1915, ou seja 1,535 por acção.

**Companhia de Seguros Tagus** — Recebemos tambem o relatorio d'esta Companhia, verificando-se pela conta de Ganhos e Perdas que a receita foi de 134:700,513,7; sendo todas absorvidas pelos prejuizos, 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 anno, principalmente em Lourenço Marques, do que resultou um anno pouco prospero.

Resolveu esta Companhia, devido aos repetidos prejuizos que teve na referida cidade, acabar com aquella agencia, cancelando todos os seguros que alli possuia.

Creou, porém, 30 agencias em diversos pontos do paiz, desenvolvendo, pois, a sua representação.

Em um mappa exarado no relatorio, mostra esta Companhia possuir papeis de credito na importancia de 185 contos approximadamente, notando-se, porém, que os preços de alguns d'esses valores de credito são muito superiores aos da cotação de 31 de dezembro proximo passado.

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







# Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do numero 651)

SENHORES ACCIONISTAS

Quando alimentavamos a esperanza de que poderíamos annunciar-vos este anno a liquidação definitiva das nossas questões com o Estado, estavam muito longe de suppôr que teríamos de vos annunciar a complicação d'essas questões com medidas injustas e violentas, que, sem razão alguma defensavel, foram tomadas pelo actual Governo.

A mais importante d'essas medidas é de vós sufficientemente 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 necessario expor-vos detalhadamente as circumstancias e os factos que se deram a proposito d'esse decreto, contra o qual a Companhia protestou immediatamente, não só por telegramma enviado ao Presidente do Governo e aos Presidentes da Camara dos Deputados e do Senado, mas tambem, e immediatamente a seguir, pela exposição que segue, e que aqui publicamos, por julgarmos conveniente que ella fique archivada nos relatorios 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.<sup>ma</sup> Sr.

Se a solução dada com o ultimo decreto do Ex.<sup>ma</sup> Ministro das Colonias á questão entre esta Companhia e o Estado, referente aos factos posteriores á arbitragem, legalmente feita em Dezembro de 1911, surprehendeu esta Companhia, mais á surprehende agora a leitura do relatorio 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 accordo, tendente a evitar o emprego e os resultados de tal violencia.

Principiamos por affirmar categoricamente, que nunca a Companhia se recusou a entrar em quaesquer accordos com os Governos, para a passagem da sua linha para o Estado pelos meios legais, affirmando egualmente, que *nunca* Governo algum fez junto da Companhia, ao contrario do que S. Exc.<sup>a</sup> diz, a mais ligeira tentativa para qualquer entendimento, nem mesmo na parte exclusivamente referente aos interesses da provincia de Angola; e muito desejariamos que S. Exc.<sup>a</sup> indicasse concretamente, quaes 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 teem mantido para com a Companhia, quando, d'um entendimento commum, resultaria decerto, o meio infallivel e eficaz, pelo qual o caminho de ferro, nas mãos da Companhia ou nas mãos do Estado, pudesse prestar á provincia todos os beneficios directos, porque os beneficios indirectos teem sido muitos e valiosos, como consta das estatisticas officiaes, comparadas nos seus resultados antes da construcção do caminho de ferro, e depois d'essa construcção.

De justiça era tambem que S. Ex.<sup>a</sup>, affirmando que a Companhia tem faltado aos seus contractos, concretizasse essas faltas, para dar ao menos uma apparencia de razão á 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 teem sido sempre os Governos que teem faltado aos contractos que com ella teem feito, annullando os seus esforços para bem desempenhar a missão de que se incumbiu. Concretamente, portanto, a Companhia affirma e prova, que os Governos teem faltado ao contracto inicial de 25 de Setembro de 1885:

- 1.º Não entregando á Companhia até hoje os terrenos constantes do artigo 25.º n.º 2 do mesmo contracto;
- 2.º Não construindo as vias d'accessão ás estações, deixando as absolutamente isoladas de toda e qualquer communicação 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 mezes 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 incobráveis, porque os Governos forçavam a sua reforma.

D'aqui vieram as difficuldades da Companhia, e a necessidade das prorrogações de prazo para a construcção, que não foram concedidas como favor feito áquella, ou como absolvição da falta de cumprimento do contracto, mas como consequencia immediata das difficuldades 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 além d'outras faltas, os Governos teem faltado ao contracto, feito de boa fé em Dezembro de 1911 entre a Companhia e um Ministro, ao abrigo do artigo 51.º doCodigo fundamental da Republica Portuguesa, que preceitua que *cada Ministro é responsavel politica, civil e criminalmente pelos actos que legalizar ou praticar*. Finalmente falta-se ao disposto nos contractos legais, 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, mesmoo 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 suppõe o mais forte. Mas a invocação não tem justificação alguma no caso presente, porque se prova com documentos inilludiveis e incontestaveis, que a Companhia tem feito os maiores sacrificios 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 destruíram 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 metropole, ás quaes inundações semelhantes causaram prejuizos. E entretanto, n'essas occasiões, a exploração só esteve interrompida parcialmente e por um espaço de tempo relativamente restricto, podendo calcular-se quaes os enormes beneficios que o caminho de ferro presta á provincia, pelos enormes transtornos que lhe causou esta momentanea interrupção.

E' natural que, se nenhuns beneficios o nosso caminho de ferro prestasse á provincia, nenhuns desarranjos lhe traria a interrupção da sua exploração.

Mas a Companhia não se tem limitado a fazer a conservação da sua linha de accordo com o contracto inicial. Em seguida a essas inundações, teem-se modificado e consolidado pontes que, como a do Luinha, soffreram uma completa transformação nos primitivos fundamentos, tendente a evitar futuros inconvenientes. Tem-se feito o alargamento da abertura de pontões, e tem-se applicado tubos de grande diametro aos aterros, para permittir o escoamento das grandes massas da agua das chuvas. A consolidação do leito da linha tem merecido os maiores cuidados, estando substituidas por travessas d'aço, 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 proprio interesse da Companhia; e se o material de tracção, *approvado pelos Governos*, não tem sido substituido por material mais conveniente, para se fazerem comboios de grande carga util, não é porque a Companhia não tenha prestado a isso a maior attenção, como se pôde 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 permittem, e principalmente porque a linha precisaria de uma remodelação dispendiosissima para supportar a tracção de tal material, visto que não foi construida 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, tambem não podia ser invocado para tal fim o artigo 56.º. Não ha duvida 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, vêr-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 difficuldades, 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 contracto de 1902 já foram reduzidos a taxas ínfimas, importando isso a diminuição do rendimento e consequente augmento das garantias, se por outro lado não paga os saldos d'estas conforme o estipulado nos artigos 22.º e 23.º do contracto de 1885, aonde ha-de ir a Companhia buscar recursos para fazer a conservação da linha imposta pelo contracto, e ainda mais as reparações que o Governo julgue convenientes para valorizar a linha de Malange desastrosamente 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 contracto, ou outro qualquer, absolutamente indispensavel seria liquidar previamente as contas entre o Estado e a Companhia, posteriores á arbitragem, ou, pelo menos, pagarlhe a importancia dos transportes feitos e o complemento da garantia das despesas da exploração, verbas estas que, com o restante rendimento da linha, são os unicos 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, quaes 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 inhabilitada para isso, *sem que essa inhabilitação proviesse directamente de exclusiva culpa dos Governos*, por não lhe pagarem as importancias a que são obrigados pelos contractos, 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 effectivamente 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 quaes não lhe podem fornecer recursos, pagando-lhe o que lhe devem pagar?

Não se limita o decreto em questão a estatuir materia nova, mas modifica sem a sanção parlamentar e sem o consenso da Companhia, nomeadamente no artigo 11.º, clausulas d'um contracto bilateral e aprovado pelo Parlamento, como é o de 23 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 contractos 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 attribue á Companhia, visto que o Sr. Ministro das Colonias, nem na sua exposição nem no seu relatorio, 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 accusações que lhe tem 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 applicação rigorosa do artigo 56.º do contracto de 1885, modificará a sua forma de resolver a questão, chegando ao convencimento de que muito mais vantajoso será para a provincia de Angola, e principalmente para o paiz, resolver o assumpto legalmente de accordo com a Companhia, que pode provar que *sempre* se prestou a entrar com os Governos em quaesquer negociações, mesmo em seu prejuizo, comtanto 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 extranho, com que não é necessario contar nas resoluções que se pretenda tomar, tanto sobre a sua propriedade, como sobre os seus direitos derivados de contractos 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 accordo com os Governos, para se tirar do caminho de ferro todo o beneficio e vantagens de que seja susceptivel, mas tambem que tem feito a conservação da linha, tanto quanto lh'o teem permitido as circunstancias em que elles a teem collocado faltando ás clausulas dos contractos com ella feitos, principalmente ao contracto inicial de 1885, no que respeita ao pagamento, obrigatorio para o Estado, das garantias dadas pelos artigos 22.º e 23.º do mesmo contracto.

Estabelecida mais esta divergencia entre o Estado e a Companhia, afirmando o Governo que esta não fazia as necessarias reparações e estava, portanto, incursa no disposto no artigo 56.º do citado contracto, e contestando a Companhia essa afirmação, provando que não só fazia essas reparações, mas fazia transformações na linha, tendentes a consolida-la e a melhorar as suas condições, essa divergencia deveria ser sujeita, conforme o claramente disposto no contracto 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 accordo que possesse as cousas no seu verdadeiro pé de razão e de justiça. Não succedeu assim, e o Governo promettendo solucionar a questão, logo que chegasse o Governador Geral da provincia, então em viagem para a metropole, 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 affirmara não terem sido feitas, mandou vistoriar a linha e o material circulante, e inventariar os mais haveres 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, cousa alguma resultasse condemnatoria 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 estavamos fazendo e que representavam restos das reparações dos estragos causados pelas inundações de 1909-10.

(Continua)



## ARREMAÇÕES

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 metallico, com 19 metros, entre eixos de apoios, para a ponte sobre a ribeira do Xarrama, da secção de Evora e Reguengos, da linha do Guadiana.

A base de licitação é de 2.500\$00 e o deposito provisorio, que pôde ser effectuado em qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado desde a data d'este annuncio a té 11 do referido mez, é de 62\$55.

O programma do concurso e cadernos de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção e estudos, rua de S. Mamede, n.º 63, ao Caldas, na séde 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 distincto Cinema de Lisboa  
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinéas ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores

espectaculos cinematographicos da Capital

**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.<sup>a</sup>  
T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



## Leixões e Liverpool

Vapor inglez **LANFRANC**. Sahirá a 28 de fevereiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>  
T. do Corpo Santo, 11, 1.<sup>o</sup>



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

Vapor inglez **ANDES**. Sahirá a 1 de março.  
Agentes, James Bawes, & C.<sup>a</sup> R. do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>



## 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.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



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

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



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

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



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

Vapor hollandez **GELRIA**. Sahirá a 22 de fevereiro.  
Agentes Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



## Port-Said, Suez, Aden, Zanzibar e Africa oriental

Vapor inglez **CLAN MEUZIES**. Sahirá a 18 de fevereiro.  
Agentes, Garland Laidley, & C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 11, 2.<sup>o</sup>



## Providence e New York e mais cidades da America do Norte

Vapor francez **ROMA**. Sahirá a 17 de fevereiro.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



## Providence e New York e mais cidades da America do Norte

Vapor francez **MADONNA**. Sahirá a 26 de fevereiro.  
Agentes, Orey, Antunes, & C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup>



## Rio de Janeiro, Rio da Prata e portos do Pacifico

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



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

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



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

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



## Vigo, Folkestone, Londres e Amsterdam

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

## HORA RIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1915

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.

7 16 8 45 5 30 6 37

9 48 10 54 7 5 8 6

10 50 11 56 7 55 8 58

12 15 12 56 a 8 28 9 9

12 50 1 47 9 23 10 26

3 4 9 11 15 12 13

a 5 13 6 5 1 12 2 13

5 34 6 41 3 17 4 29

b 6 15 7 4 a 4 10 4 49

7 17 8 24 5 24 6 27

9 10 11 11 a 6 48 7 29

10 24 11 33 7 30 8 36

11 53 12 59 9 10 10 7

12 55 2 5 11 13 12 15

Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.

4 15 4 42 9 1 9 37

Mais os de Cintra.

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 7 8 5 25 6 31

b 7 10 8 1 b 7 10 8 59

8 10 9 1 b 8 10 8 59

9 10 10 18 b 8 50 9 37

a 10 10 10 46 a 9 10 9 46

10 45 11 53 9 35 10 41

11 29 12 5 b 10 35 11 22

12 20 1 28 11 20 12 26

2 3 8 a 12 14 12 50

3 40 4 48 12 51 1 56

a 5 10 5 46 2 20 3 26

b 5 15 6 6 3 50 4 56

6 6 6 51 b 5 20 6 9

a 6 40 7 21 a 6 10 6 46

7 7 8 8 6 25 7 25

7 45 8 48 b 7 50 8 37

8 40 9 48 9 10 10 16

10 10 11 18 10 30 11 36

11 40 12 48 b 11 30 12 17

b 12 45 1 36 12 10 1 16

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

7 15 7 51 7 5 7 38

8 15 8 45 8 15 8 50

4 30 5 6 8 55 9 30

5 20 5 56 5 16 5 16

6 5 6 41 6 5 6 40

12 45 1 21 7 50 8 25

Mais os de Cascaes, excepto os a

Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.

6 46 7 27 5 42 7 5

9 56 11 41 6 55 8 23

1 25 2 4 8 25 9 46

b 5 5 6 7 11 30 12 54

5 41 7 4 3 4 4 30

10 36 11 56 9 10 10 37

12 47 2 5

Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.

6 46 7 27 6 20 7 5

8 44 9 29 7 37 8 23

9 56 10 41 9 1 9 46

11 10 11 55 10 48 11 31

1 25 2 12 12 11 12 54

3 55 4 38 1 12 1 58

a 5 5 5 40 3 45 4 30

5 41 6 29 5 21 6 8

7 10 7 50 8 6 8 52

9 7 9 47 9 51 10 36

10 36 11 22 10 42 11 22

12 47 1 31 a 11 28 11 57

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-P. E. Prata Lisboa-P.

g 7 35 7 45 g 6 40 6 50

g 5 10 5 21 g 9 25 9 33

— — g 5 40 5 50

Lisboa-P. V. Franca Lisboa-P.

6 56 8 7 — —

Lisboa-R. Porto Lisboa-R.

a 8 30 2 16 6 28 5 26

9 10 8 42 a 8 37 2 35

a 6 55 12 30 a 6 48 1 8

e 6 56 1 15 7 55 6 25

9 35 7 56

Lisboa-R. Pampilhosa Lisboa-R.

a 1 4 3 a 3 30 7 8

Lisboa-R. Entrone Lisboa-R.

8 5 11 38 7 20 11 14

— — 11 40 5

Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.

5 5 7 20 9 55 11 57

Entrone. Alfaiellos Entrone.

3 22 9 44 2 35 8 6

1 12 9 3 4 5 11 28

Figueira Coimbra Figueira

2 4 5 7 22 9 4

a 6 30 8 15 10 12 12 28

7 20 9 12 2 54 4 55

11 30 1 8 4 50 6 44

2 5 4 30 a 8 55 10 40

a 8 45 10 22 11 39 1 34

10 40 12 25 — —

Coimbra Louzã Coimbra

5 25 6 54 7 10 8 39

4 35 5 50 6 5 7 14

Figueira Alfaiellos Figueira

10 30 10 55 3 35 4 36

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 10 3 5 3 25 12 27

4 15 12 44 5 40 12 35

Lisboa-R. T. Vedras Lisboa-R.

5 54 8 43 6 20 9 37

Porto Aveiro Porto

6 28 8 31 6 5 8 50

2 27 4 56 6 45 9 26

6 56 9 25 — —

Porto Ovar Porto

5 46 7 13 5 30 7 12

10 16 11 53 8 9 9 38

4 10 5 49 12 22 2 4

12 46 2 13 6 14 7 47

Mais os de Aveiro.

Porto Espinho Porto

6 50 7 53 9 40 10 43

8 58 9 50 10 41 11 30

12 31 2 53 4 12 5 9

o 1 51 1 11 9 48 10 46

g 5 21 6 15 11 10 12 7

9 50 10 43 — —

Lisboa-R. Val. d'Ale. Lisboa-R.

9 10 6 55 7 42 de Mad

a Mad. 9 8 10 10 5 26

a 4 35 9 43 a 11 25 d. Mad.

a Mad. 8 1 a 9 28 i 2 21

8 5 7 50 5 53 a 1 8

5 5

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

9 10 10 14 4 15 a 2 35

8 5 7 40 — 5 26

— — 6 24 1

Entrone. T. das Var. Entrone.

6 17 11 8 8 4 1 30

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.

9 10 4 2 12 5 a 2 35

8 5 10 8 3 40 a 1 8

9 35 10 8 3 40 a 1 8

Setil Vendas Novas Setil

9 12 11 4 5 20 8 30

7 11 10 20 7 32 9 50

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

7 52 9 46 11 10 1 4

8 8 10 7 7 20 9 17

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

10 50 5 158 9 25

11 15 5 34 11 6 47

Pampilh. Guarda Pampilh.

5 30 2 7 4 32 10

Pampilh. St. Comba Pampilh.

i 12 33 2 3 10 2 11 10

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

6 25 7 8 6 3 6 40

8 10 8 45 7 20 7 55

9 10 9 45 9 15 9 50

10 10 10 45 10 25 11

11 30 12 5 11 35 12 10

1 1 1 35 1 15 1 50

2 35 3 10 3 5 3 40

4 30 5 5 4 30 5 5

6 5 6 40 6 2 6 40

8 40 9 20 8 25 8 45

g 11 30 12 10