

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 653

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

Proprietário-diretor

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 1 de Março de 1915

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

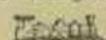
R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

Collecções de 1914

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas as encadernações da *Gazeta* de 1914, podendo, os que as desejarem, enviar as suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de \$85.



ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa de aluguer de terrenos por deposito de mercadorias nas estações.

Companhia Portugueza. — Aviso ao Publico: Tarifa especial N. B. n.º 6 (P. V.).

SUMMARIO

A estação do Porto e os seus azulejos artísticos — por J. Fernando de Sousa	65
O desenvolvimento dos caminhos de ferro nas ilhas Philippinas, por Raul Esteves	67
Parte oficial — Ministerio do Fomento — Direcção G. de Obras P. e Minas	68
As locomotivas das vias ferreas (ilustrado) por Alfonso de Castilho	69
Depósitos de carvão no Canal do Panamá	70
Congresso Internacional de Engenheiros, em 1915, em S. Francisco da Califórnia	70
Os caminhos de ferro em Portugal — XIX — por A. O.	71
Viagens e transportes	72
A Carris de ferro do Porto e a Câmara	73
A electrificação dos caminhos de ferro federaes suíços	74
Linhos portuguezas — Companhia Portugueza — Valle de Vougo — Lourenço Marques a Inhambane	75
Linhos estrangeiras. — Espanha	75
Parte financeira	76
Carteira dos acionistas	76
Boletim commercial e financeiro	76
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	77
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	77
Caminhos de ferro eléctricos de Salerno a Amalfi (Italia)	78
Receptor de t. s. f. de algibeira	78
O Canal do Panamá	78
Companhia Através d'Africa — Relatório (Continuação)	78
Horário dos comboios	80



A estação do Porto e os seus azulejos artísticos

Acha-se emfim quasi concluída a estação do Porto, em cujo vestíbulo se estão colocando os quadros de azulejos pintados pelo eminentíssimo artista Jorge Colaço.

Não virá pois fóra de propósito a rápida resenha da accidentada história d'essa construção e a descrição da magnífica ornamentação que o seu vestíbulo está recebendo.

Foi Emygdio Navarro (que tão brilhante rasto deixou da sua passagem pelo Ministerio das Obras Públicas) quem autorizou por portaria de 18 de janeiro de 1888, a construção do lanço de caminho de ferro entre Campanhã e uma estação central que se estabelecesse nas proximidades da praça de D. Pedro, constituindo a linha urbana do Porto.

Ardua empresa era essa, em verdade, não só pelo elevado custo da linha, parte da qual em tunnel, mas ainda pela dificuldade de obter terrapleno suficientemente vasto para a estação. Estava então à testa da Direcção do Minho e Douro o illustre engenheiro que tão eminentemente lhe ocupa na sua classe e tão honrosa folha de serviços conquistou na sua carreira, consagrada quasi por completo à construção e exploração de caminhos de ferro, o conselheiro Justino Teixeira.

O delineamento e execução de aquelle troço atestam a sua alta competencia.

Existia entre as ruas da Madeira e do Loureiro, o convento de S. Bento da Ave-Maria entestando com a que hoje se chama praça Almeida Garrett. O vetusto edifício e a cerca abrangiam espaço em rigor suficiente para uma estação central, embora um pouco curta.

Pensou-se em prolongá-la, passando em viaducto sobre a praça Almeida Garrett e expropriando os predios que la deixam a praça de D. Pedro, em frente da Câmara Municipal.

O elevado dispendio a que essa solução obrigaria, fez-la pôr de parte. Resolveu-se pois que o edifício de passageiros ladeasse a praça Almeida Garrett, que lhe daria acesso por meio de rampas e escadas, deixando-se em tunnel a parte divergente do feixe de vias da estação. Resultou d'essa disposição um problema interessante, de construção n'essa irradiação multipla de tuneis do tronco principal, sem o emprego de apparelhos complicados da pedra das abobadas. Manteve-se em toda a parte o apparelho orthogonal, obtendo-se o alargamento por meio de resaltos.

Começou desde logo a construção com actividade, tendo que se demolir o velho templo do mosteiro, tanto assim que uma portaria de 5 de novembro de 1888 aprovava o projecto, orçamento e caderno de encargos da empreitada D.

A estação projectada era destinada a grande e pequena velocidade, tendo o edifício para aquella no topo, e para esta dos lados e ao longo das ruas da Madeira e do Loureiro; sendo um dos cais para a expedição e o outro para a recepção.

Não tardaria o desenvolvimento do tráfego a mostrar a exiguidade do espaço para essa dupla função, de modo que a estação teria que ser exclusivamente destinada a passageiros e recovagens.

Em 1893, achando-se a construção bastante adeantada, foi apresentado o projecto para o estabelecimento imediato de uma estação para exploração provisória ao longo da rua da Madeira, aproveitando o cais coberto que ali se previa. O projecto e orçamento, na importância de reis 145:165\$000, foi aprovado por portaria de 26 de maio de 1894.

Proseguiram os trabalhos para isso indispensáveis, de modo que em 8 de novembro de 1896 foi aberto à exploração provisória, para passageiros e recovagens, o troço de Campanhã a S. Bento com 2.707m, em via unica, mas com a plataforma para duas vias. Os comboios do Minho e Douro seguiam directamente até à nova estação, enquanto os da linha do Norte ficavam obrigados à reversão em Campanhã, coincidindo com a mudança de máquina determinada pela distinção das duas administrações.

Quando se constituiu, em obediência à lei de 14 de julho de 1899, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado, estava por concluir a plataforma da estação e por demolir a igreja. A ultima empreitada adjudicada G, estava quasi concluída, faltando ainda adjudicar a A para completar a plataforma.

Estava ainda por fazer o projecto definitivo do edificio de passageiros, cuja elaboração fôra ajustada com o archi-
tecto Marques da Silva.

Hesitava-se entre a construcção de um edificio só para o serviço ferroviario, e a adaptação de parte do andar su-
perior á estação central dos serviços telegrapho-postaes. Depois de multiplicados estudos, optou-se pela primeira so-
lução.

Só em 1903 foi aprovado o projecto definitivo do edi-
ficio em forma de U, sendo os dois torreões lateraes des-
tinados aos serviços de partida e chegada e ligados por um vestibulo entestando com a estreita plataforma do topo que ligava entre si as tres longitudinaes. Nos dois torreões lateraes havia andar nobre destinado ás repartições do Mi-
nho e Douro. Uma grandiosa *marquise* central cobria as vias e plataformas.

Era tal a impaciencia do Porto de ver começado o edi-
ficio, que em setembro de 1900 aproveitou-se o ensejo da
ida d'El-rei D. Carlos aquella cidade, para a collocação so-
lemne da primeira pedra no cunhal da rua da Madeira.

A empreitada II fôra adjudicada por 37 contos, tendo
sido assás difficult a sua execução sem prejudicar os pre-
dios sobranceiros do lado da rua do Loureiro.

Todavia só tres annos depois se começou a trabalhar activamente na construcção do edificio, pelo systema de tarefas proposto e applicado zelosamente pelo distincto engenheiro de saudosa memoria Basilio de Sousa Pinto, então sub-director do Minho e Douro.

Havia sido aprovado em 1903 o projecto do edificio de passageiros, sob reserva de modificaçao da fachada principal, demasiadamente ornamentada e na qual tinha lugar a singelleza das linhas e a sobriedade dos ornatos.

Foi o novo projecto da fachada aprovado por portaria de 22 de abril de 1904, ainda com a recommendação de se levar mais longe na execução o criterio da simplicidade sobria e elegante, que a custo fôra adoptado.

Era preciso rever o orçamento, já porque as quantida-
des reaes de trabalho excediam as previstas, já porque os preços por unidade tinham subido.

D'essa revisão, aprovada por portaria de 16 de maio de 1903, resultou a cifra de 243:780\$000.

Foi caminhando regularmente e sem grande presteza, a construcção.

Ao tempo havia sido applicada na Eschola Medica de Lisboa, a ornamentação de paredes interiores com retabulos de azulejos, em que o distincto pintor Jorge Collaço afirmava com crescente notoriedade a secundidate do seu talento e a variedade das suas aptidões artisticas. Pouco a pouco se approximara nas suas obras do tom inimitavel dos nossos antigos azulejos que dão um encanto indefini-
vel ás edificações do seculo XVIII.

No grande Hotel do Bassacó mais se afirmavam os seus progressos.

Occorreu-me, por isso, em 1905 a ideia de fazer do ves-
tibulo da estação do Porto uma obra de arte unica no seu genero, em que todas as superficies das paredes comprehendidas entre as cantarias, ostentassem sobre azulejos artisticos formosas paizagens da região, quadros pictorescos de costumes populares, factos gloriosos da historia regional, como era proprio do adito de um caminho de ferro, abundante como nenhum em attractivos para o excursionismo. N'um grande friso seriam evocadas as differentes phases da viação através da Historia.

Convidado Jorge Collaço a incarnar esta ideia, apenas esboçada, n'um plano definido e concreto, foi este apresentado por elle em 31 de julho de 1905 e aprovado em principio pelo Conselho de Administração em 23 de agosto seguinte.

Um obice surgia porém. Tratava-se de uma superficie de 551^{m²}, que, aos preços até ahi pagos, custaria 22 contos. Prestava-se o artista a reduzir a 20 contos esse dispêndio, que poderia parecer desperdicio n'uma estação. Seria este

porém um edificio monumental, para o qual não era excessiva a acurada e original ornamentação do corpo principal.

Bem cabido era pois um auxilio do Thesouro ao fundo especial pela dotação dos edificios publicos, equivalente á diferença entre a quantia de 7 contos, em que era estimada uma ornamentação mais modesta, e a de 20 contos a dispender. Tudo era dinheiro do Estado, embora sahido de cofres diversos, sendo mais que provavel (como certo sahui) que os 13 contos dos edificios se manteriam na região dos mythos. Esta innocente convenção surtiu porém effeito. Pela portaria de 24 de novembro de 1905 foi sancionada, sendo afinal contractados em 10 de janeiro de 1906 os azulejos artisticos do vestibulo por 20 contos... (10 dias de estipendio de certa legião de *apteros*).

O illustre artista, entusiasmado com o campo offerecido á sua actividade, poe logo mãos á obra com ardor.

Era de prever, e assim sucede, que a concluiria muito antes de estar o vestibulo em termos de a receber, e isso explica a demora havida no assentamento dos azulejos.

Os quadros eram examinados, logo que elle os pintava e antes de serem fixados pela accão do fogo. Depois de promptos, mais garantida estava a sua conservação até ao assentamento, fazendo depositario d'elles o pintor, ao qual se abonava uma parte do custo, em vez de os sujeitar aos azares da armazenagem na estação do Porto.

Não se previa então que uma commissão de syndicancia, desabrochando, como viçosa flôr, no ambiente novo de austeridade moral, em que a administração publica se tem retemperado n'estes ultimos annos para expiar o seu dissoluto passado, fazia o signal de pudico horror perante o escandalo de tal deposito.

Virá a pelo um dia historiar, por alto, os trabalhos de Hercules d'essa commissão, que esquadrinhou conscientiosamente as cavallariças d'Augias dos Caminhos de ferro do Estado, e que, verdade, verdade, não achou lá muito sujas... Até um relatorio elogioso fez, que se perdeu no gabinete do Ministro e nunca pôde ser publicado. Podera não, versando os *escandalos* da gerencia da Caixa de Aposentações, ponto de appoio da alavanca com que varios Archimedes de pé pequeno e consciencia larga, levantaram o mundo ferroviario!

No caso dos azulejos, assustou-se a commissão por vê-los depositados em poder do pintor. Foi excesso de susto. Alguma coisa havia de extranhar.

Deixemos esse microscopico episodio, para descrever rapidamente essa bella obra de arte, que dentro de um e meio a dois mezes poderá ser vista e apreciada.

O vestibulo é bastante extenso e alto, mas um pouco estreito, circumstancia desfavoravel á perspectiva.

O tecto, ultimamente estucado, com molduras sobrias mas vigorosas e de alto relevo, colorido n'um tom bem escolhido, é digno do conjuncio, sem intemperanças de ornatos, nem arrebiques historiados. Não destoa, nem distrahe.

O socco, a cimalha, cordões, pilastras, hombreiras e arquivoltas de granito, dividem as paredes em retabulos de forma e dimensões variadas e constituem a severa moldura dos quadros de azulejos.

Corre em cima um friso azul e oiro, constituído pelo entrelaçamento estylizado de folhas de arvores da região. Logo por baixo circunda todo o vestibulo uma larga faixa polychromica, reproduzindo pela sua ordem historica os multiplos meios de transporte usados em Portugal, desde os tempos mais remotos até á actualidade, em pictorescas scenas figuradas com propriedade historica, desde os Romanos, das invasões barbaras, dos Godos, dos Arabes, até á alterosa berlinda do seculo XVIII e á inauguração de um caminho de ferro em nossos dias.

Por baixo d'essa historia pictoresca da viação, ficam em cada parede dos topos dois quadros historicos.

Do lado da rua da Madeira, o quadro superior representa a batalha dos Arcos de Val-de-Vez, bella composição cheia de vida, bem adequada ás predilecções do artista. Entre as duas portas fica o painel inferior, representando Egas Moniz, apresentando-se com seus filhos ao Rei de Castella.

No topo fronteiro, do lado da rua do Loureiro, figura em cima a entrada solemne de D. João I no Porto, para celebrar o seu casamento, e por baixo a conquista de Ceuta, em que a figura principal é a do Infante D. Henrique.

Na parede longitudinal, do lado da *gare*, ficam dois grandes quadros, representando a procissão da Senhora dos Remedios em Lamego e a romaria de S. Torquato em Guimarães, e outros de menores dimensões, adequados aos vãos das cantarias, tendo por assumptos: uma feira de gado; uma vindima; uma azenha no Douro; uma fonte milagrosa; uma ceifa; uma condução de vinhos no Douro; uma castanheira; uma promessa.

Na parede do lado da praça Garrett, esvaziada quasi toda pelas grandes portas, além do friso e da faixa polychromica, apenas ha nos intervallos das portas estreitos rectangulos ornamentados com figuras symbolicas e motivos ornamentaes accordes com o conjunto.

As portas que dão para a *gare* são encimadas com as armas das principaes cidades das regiões servidas pelas linhas do Minho e Douro.

Á parte a grande faixa polychromica, todos os azulejos são pintados a azul sobre fundo branco.

O socco de granito sobe a altura suficiente para proteger os azulejos contra os choques eventuaes.

O vestibulo ficará inteiramente desocupado e as suas paredes limpas da parasitaria vegetação das tarifas, horários e annuncios.

E' para desejar que vitraes bem escolhidos completem nas portas a ornamentação.

Quem viu um a um, no escasso ambito do *atelier*, os quadros, mal pôde fazer ideia do admirável conjunto d'essa grande obra, unica no seu genero, e que só tem um inconveniente:... o risco de fazer esquecer a hora da partida e perder o comboio, ao viajante enlevado em examiná-la.

O vandalismo indigena respeitará decerto os azulejos, tanto mais que minuciosas averiguaciones acalmaram já as apprehensões do seu civismo, certificando-o de que nos quadros historicos nenhum rei figura da dynastia brigantina. E que assim não fosse, que o furor iconoclasta

que o peito acende e a cõr ao gesto muda

não tardaria em traduzir por actos a ameaça formulada.

Não carecia a fama do consagrado artista da corôa de louros que vae ser par elle a realização de tão bella e vasta obra. Poderão os zoilos criticar minucias de composição, ou precipitações do desenho, esquecendo que são: a intensidade da vida, a propriedade historica, a fidelidade na reprodução dos aspectos pictorescos da paisagem e costumes regionaes, a harmonia do conjunto, as qualidades primaciaes de um trabalho decorativo de aquella magnitude.

Quasi dez annos mediaram entre a humilde semente atirada cautelosamente á terra burocratica e a plena florescencia, perante o publico, d'essa pictoresca synthese das bellezas naturaes e dos factos heroicos, da poesia, dos costumes do viçoso Minho e do Douro alcantilado.

Como artista digno d'esse nome, essencialmente progressivo na pujança do seu talento, critica Jorge Collaço a sua obra, lamentando não ter, ao começá-la, o cabedal de experiençia tão acrescentado como hoje.

Que a sua consciencia artistica se acalme e a modéstia o não cegue. Ao assentar no vestibulo da estação o ultimo dos seus milhares de azulejos, pôde com ufania exclarar: «exegi monumentum».

J. Fernando de Souza.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro nas ilhas Philippinas

O desenvolvimento adquirido pela viação ferroviaria nas ilhas Philippinas, nos últimos dez annos, constitue o objecto de um interessante estudo publicado recentemente em *The Railway Gazette*, e affirma de um modo notavel o poder da iniciativa americana.

Antes dos Estados Unidos tomarem posse d'aquellas ilhas, a unica linha ferrea existente era a linha de Manila a Dagupan, concedida pelo governo hespanhol a uma companhia ingleza que a construiu e a explorava. Esta linha tinha um desenvolvimento de 122 milhas, através de um paiz plano, mas cortado por numerosos cursos de agua, e que constituia, por certo, uma das mais ricas regiões do archipelago philippino. A construcção tinha sido relativamente facil, e a parte mais onerosa era a que se referia ás diversas pontes exigidas para a travessia dos cursos de agua, entre as quaes merece especial menção a ponte sobre o Rio de Pampange, que custou 100.000 libras. Ha tambem uma secção da linha em que os trabalhos de conservação absorvem importantes sommas, por corresponder a uma região que frequentes vezes é inundada pelas cheias resultantes das chuvas.

Antes da ocupação americana, o armamento da linha era inglez, e o pessoal empregado era, á excepção dos funcionários inglezes collocados á frente dos diversos serviços centraes, quasi exclusivamente constituído por naturaes das ilhas, ensinados por pessoal inglez especialmente destinado o esse fim.

Estava longe da prosperidade a situação da companhia exploradora, e basta notar que nunca distribuiu dividendo.

Quando rebentou a guerra hispano-americana, em 1898, a linha foi posta fóra de estado de servir, e mesmo depois, até 1901, só foi utilizada pelos Americanos com um fim puramente militar, para as operações que sustentaram contra os rebeldes indigenas. Foi só em 1901 que a linha voltou ao poder da companhia ingleza, que continuou a explorá-la como d'antes.

Em 1905, porém, o governo do archipelago, devidamente auctorizado, apresentava o plano de medidas que ia fazer tomar rapido incremento á construcção da rede ferroviaria das principaes ilhas.

Um concurso aberto n'esse anno, propunha a adjudicação da construcção de linhas ferreas n'um total de 1.233 milhas, distribuidas pelas principaes ilhas (Luzon, Panay, Negros, Cebu, etc.).

Depois de varias combinações, as concessões foram adjudicadas a duas companhias que se formaram entre grandes financeiros americanos. Essas companhias são: a Manila Railroad Company, e a Philippine Railway.

A primeira adquiriu todas as linhas relativas á ilha de Luzon, e a segunda ficou com as linhas das ilhas de Panay, Negros e Cebu.

As linhas da Manila Railroad Company, comprehendem actualmente o desenvolvimento que se vê no seguinte plano:

Construídas.....	482,7 milhas
Em construcção.....	147,3 "
Projectadas.....	192,8 "
	822,8 "

N'estas linhas comprehende-se a da antiga companhia ingleza, que foi adquirida pela Manila Railroad Company, ficando os Ingleses interessados na nova companhia.

As linhas são classificadas em duas divisões principaes: a do Norte, com 306,6 milhas em exploração e a do Sul com 176,1 milhas em exploração.

Nas linhas do Norte as principaes são: a de Manila a Dagupan (da antiga companhia ingleza), a de Dagupan a San Fernando de Union e Camp One, e os ramaes das

provincias de Pampange e Tarlac. Esta rede de linhas atravessa as mais ricas e mais povoadas regiões do archipelago, e o seu trafego aumenta de anno para anno, apresentando-se um lisonjeiro futuro para a exploração.

A divisão do Sul comprehende todas as linhas ao sul de Manila e a linha de Baguio. Deve notar-se, sob o ponto de vista da organização financeira da companhia, que as linhas d'esta divisão correspondem a uma concessão cujas acções são garantidas pelo governo philippino, o que não sucede com as da divisão do Norte. As principaes linhas do Sul são: a de Manila a Albay que deve ter 355 milhas, mas de que só estão construidas 88 milhas até Lucena, a linha de Baguio, e os ramaes de Batangas, Cavite e Santa Cruz.

Todas as linhas já em exploração teem dado um bom rendimento, e assegura-se uma prospera situação para o conjunto da rede, que deve servir uma ilha fertil, populosas, e que contem a capital do archipelago, importante cidade commercial com mais de 200.000 habitantes.

Em 1912 foram abertas á exploração 40 milhas de linha, e em 1913 foram completadas mais 20 milhas. A companhia espera concluir a sua rede em 1918, o que dará uma de media de 85 milhas a completar em cada anno, resultado deveras notável para ser assinalado.

As linhas são todas da bitola 1^m,066 (3 pés e 6 polegadas).

Em nenhuma linha das construidas agora, se encontram grandes obras de arte.

A linha de Baguio, actualmente em construção, corre através de uma região montanhosa e atinge a elevação de 1.500 metros approximadamente. Baguio é uma apreciada estação para veranear.

O material circulante da Manila Railroad Company comprehende actualmente 20 locomotivas e cerca de 400 carruagens e vagões.

*

A outra companhia a que alludimos, a Philippine Railway Company, possuia pela sua primitiva concessão as linhas projectadas para as ilhas de Panay, Negros e Cebu. D'estas linhas estão construidas e em exploração 73 milhas na ilha de Panay e 60 milhas na ilha de Cebu. Alem d'estas linhas, a concessão abrangia mais 22 milhas na ilha de Panay, 100 milhas na ilha de Negros e 35 milhas na ilha de Cebu, mas, por acordo com o governo, a companhia adiou indefinidamente a construção d'essas linhas.

Os termos da concessão garantem por um periodo de 30 annos o juro de 4 %, ás acções d'esta Companhia, por modo identico ao que referimos para as linhas do Sul da Manila Railroad Company.

As linhas da Philippine Railway Company não apresentam obras notaveis de engenharia, e em todo o processo de construção diligenciou-se sempre conseguir que ficasse muito baixo o custo da conservação, e que fosse também muito economico o preço da exploração.

A linha da ilha de Panay serve uma região muito populosa e termina ao sul da ilha, na cidade de Iloilo, grande porto commercial de assucar das Philippinas, com uma população de 45.000 almas. De Iloilo para o norte, a linha atravessa primeiro uma extensa planicie até Passi, e depois corta uma cadeia de elevações que se extendem entre Passi e Dumaraao. Esta região é toda susceptivel de grande desenvolvimento de cultura agricola.

De Dumaraao a linha segue até Capiz, o outro terminus, atravessando o valle de Panay River, onde existem os principaes trabalhos de aterros e pontes. E' esta a parte da linha que exigiu maior dispêndio.

Na ilha de Negros a principal linha a construir é a de Savara e Cabancalan. Esta linha deve correr na região junto da costa oriental e sul da ilha, que abrange a mais importante zona de producção de assucar do archipelago.

A linha em certos pontos corre apenas a uma milha da costa, e em toda esta parte não existe nenhum porto

de mar. Dada a natural riqueza da região que ella se destina a servir, prevê-se um grande desenvolvimento futuro para a sua exploração, e projectam-se linhas adicionaes na extensão de muitas milhas.

A linha da ilha de Cebu vae desde Danao e Argao na extensão de mais de 30 milhas, passando por Cebu, a mais antiga das cidades do archipelago, e um dos seus importantes portos. A linha tem tambem ligação com o moderno porto de Cebu, que possue docas onde podem entrar navios com 8 metros de calado, e caes acostaveis.

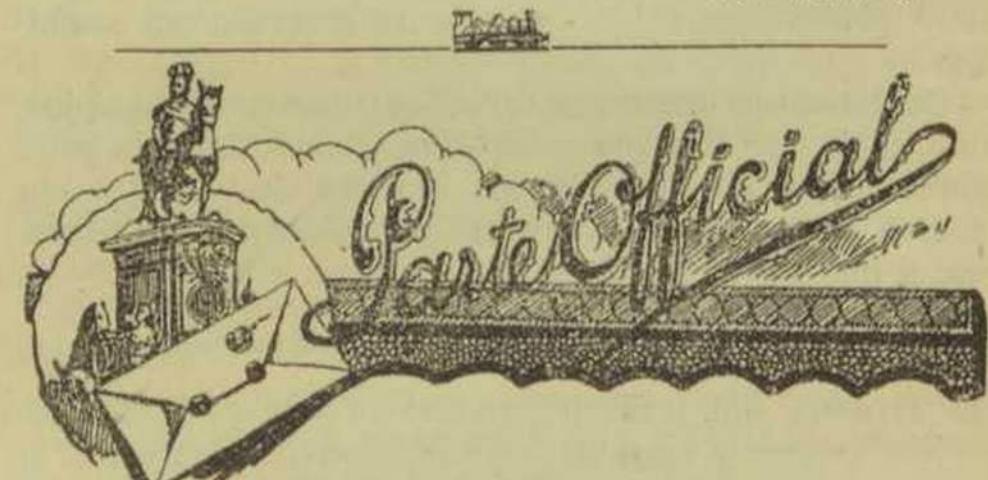
A linha corre através das populosas cidades da costa e ao longo de uma rica planicie, que é intensamente cultivada. Esta planicie é cortada por numerosas correntes de agua, e assim o projecto da linha comprehende um desenvolvido trabalho de terraplenagens e grande numero de pontes.

*

Como dissemos no começo d'este artigo, o desenvolvimento das construções ferroviarias nas ilhas Philippinas representa, sem duvida, uma notável obra da iniciativa americana.

De 122 milhas construidas e exploradas, que constituiram desde muito tempo, a unica linha ferrea do archipelago, passou-se em menos de 8 annos para um total de 482 milhas em exploração, e 147 em construção, álem das que já se acham estudadas. Isto representa uma media, por anno, superior a 40 milhas construidas, e prevê-se, como ficou dito, que esta media será duplicada nos annos proximos, até 1918, em que se presume ficar completa a rede da ilha de Luzon, que é a mais importante. Deve notar-se ainda que uma das principaes dificuldades com que se tem luctado, é a falta de trabalhadores aptos para este genero de construções, e principalmente a carencia de empreiteiros para tomarem conta dos diversos trabalhos. Estas dificuldades é que levaram as companhias concessionarias a contractarem com uma companhia de Nova-York o encargo da execução de todos os trabalhos de construção das linhas.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Santa Comba Dão a Visen, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e referente ao primeiro semestre do anno económico de 1914-1915, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 20.767\$07, como liquidação desta garantia de juro.

Paços do Governo da República, em 19 de Fevereiro de 1915— O Ministro do Fomento, J. Nunes da Ponte.

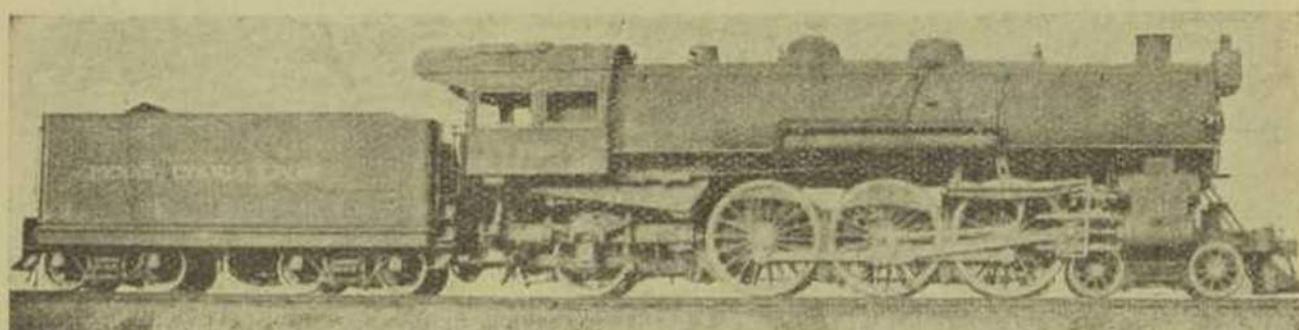
Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha de Foz Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e referente ao primeiro semestre do anno económico de 1914-1915, está em termos de ser aprovada:

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 16.797\$50, pelo complemento do juro de 55 por cento, garantido pelo artigo 27.º do seu contrato.

Paços do Governo da República, em 19 de Fevereiro de 1915— O Ministro do Fomento, José Nunes da Ponte.

As locomotivas das vias ferreas

Uma das maiores conquistas da engenharia moderna foi, sem duvida alguma, o encurtamento das distancias terrestres por meio do emprego dos caminhos de ferro, que hoje sulcam o globo formando uma rede com mais de



Locomotiva do «Pennsylvania Railroad»

um milhão de kilometros de extensão. Esses comboios são rebocados, como toda a gente sabe, por locomotivas, cujas transformações, sobretudo a partir de 1840, teem sido surprehendentes. Já não vamos aqui fallar nas modificações até essa data e desde que circulou a primeira locomotiva em Inglaterra, no dia 24 de dezembro de 1802, nos arredores de Camborne, arrastando uma carga de 10 toneladas e caminhando com uma velocidade de 8 kilometros á hora.

Hoje, as velocidades dos comboios teem aumentado espantosamente, a que deu origem o emprego de novas locomotivas, cuja potencia ultrapassa, e muito, a das empregadas em 1840. Os carros para passageiros tambem sofreram grandes modificações, como o provam os carros dos comboios rapidos de longo curso.

Para que os comboios possam alcançar as velocidades com que hoje circulam nas vias ferreas, é necessário aumentar a producção do vapor, e isso consegue-se aumentando as dimensões da caldeira e da grelha. Mas, por outro lado, este aumento de dimensões não é sem limite, pois que a largura de nossa via portugueza é de 1^m,67 e, portanto, a largura da grelha pouco deve ultrapassar essas dimensões; álem d'isso, foi preciso colocar a grelha sobre o rodado, o que teve como consequencia aumentar a altura da locomotiva. Essa altura é limitada pela altura dos tunneis e das diferentes obras de arte, e assim se viram os engenheiros obrigados a aumentar o comprimento da caldeira, diminuindo a altura da chaminé, o que obriga á producção de tiragem artificial, ordinariamente feita pelo vapor de escape dos cilindros.

O aumento ao comprimento da caldeira dificultava a passagem nas curvas, o que levou á adopção, na parte anterior das locomotivas, de uma *bogie*, ou *quadro de rodas*, para lhe darmos uma designação portugueza. E hoje todas as locomotivas de comboios rapidos de longo curso teem na parte anterior aquela disposição.

O peso das locomotivas deve assentar todo sobre as rodas motoras, assim de que estas possam rodar e não patinar. E, por isso, que as locomotivas teem varios pares de rodas combinadas, isto é, ligadas por biellas. Os eixos de algumas supportam, cada um, a carga de 16 toneladas.

Para ver quão espantoso é o numero de locomotivas que ha no mundo, basta dizer que a Inglaterra possue 1 locomotiva por cada 1,606 km. de via explorada; a Companhia francesa do P.-L.-M. possue 2.970 locomotivas, 6.548 viaturas ou *fourgons* e 90.000 carros ou *wagons*.

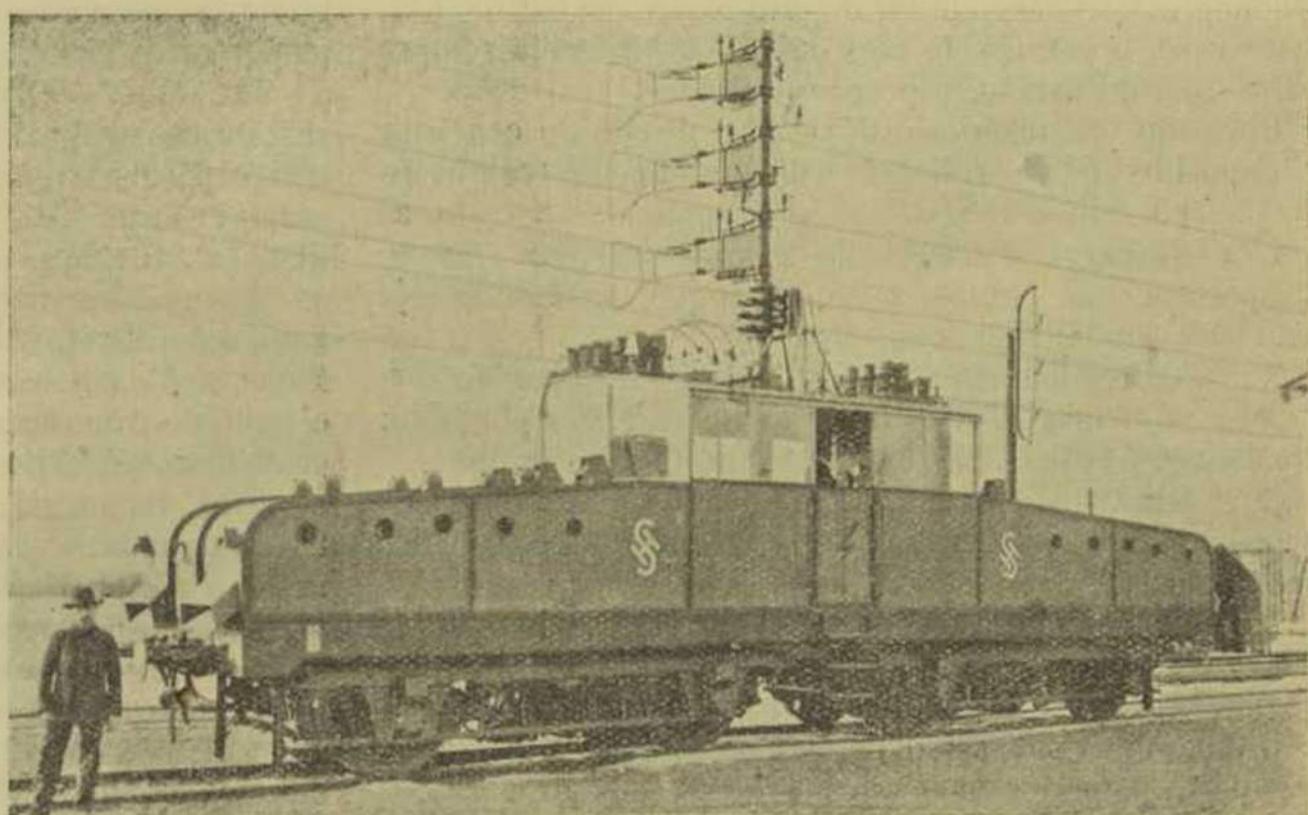
As machinas americanas fazem-se notar pela importancia das suas dimensões e do seu peso; a nossa gravura representa uma das locomotivas do *Pennsylvania Railroad*, que pesa 123 toneladas e arrasta comboios de 500 toneladas, para os quaes antigamente se empregavam duas machinas.

Uma das maiores locomotivas, que existem no mundo, é a que foi construida na America para as necessidades dos comboios de mercadorias da *Erie Railroad Company*; esta locomotiva arrasta um

comboio de 10.000 T. com uma velocidade de 16 km., mede perto de 27^m,00 de comprimento total e pesa 265 T. Um homem conservar-se-hia de pé facilmente dentro da caldeira, pois esta mede 2^m,75 de diametro; o comprimento é de 12^m e pesa 52 T.; a capacidade é de 20 m. c.; a superficie de aquecimento é de 570 m. q., com 404 tubos de 0^m,06 de diametro e 7^m de comprimento.

Falemos agora das locomotivas electricas, usadas correntemente em alguns caminhos de ferro. Apresentamos na nossa gravura a locomotiva usada nas linhas do caminho de ferro *Marienfelde-Zossen*, na Allemanha; bateu o record do mundo, attingindo a velocidade maxima de 160 a 210 km. á hora. A ultima locomotiva de este genero, construida em França, mede 20^m de comprimento, pesa 136 T. e desenvolve uma potencia de 1.600 cavallos; as locomotivas electricas americanas pesam 100 T. e desenvolvem uma potencia de 3.000 cavallos.

Segundo experiencias feitas pela *New-York Central and Hudson River Railroad Company*, provou-se que a



Locomotiva electrica de Siemens e Halske, do caminho de ferro alemão Marienfelde-Zossen

locomotiva a vapor pôde attingir velocidades que variam de 90 a 120 km., ao passo que uma locomotiva electrica, rebocando o mesmo peso, pôde attingir 130 km. á hora!

Alem de todas estas locomotivas, tambem ha outras para expulsar a neve que obstrua a via, como vem representada uma na nossa gravura. E' uma das mais poderosas locomotivas postas em serviço na America; o carro é

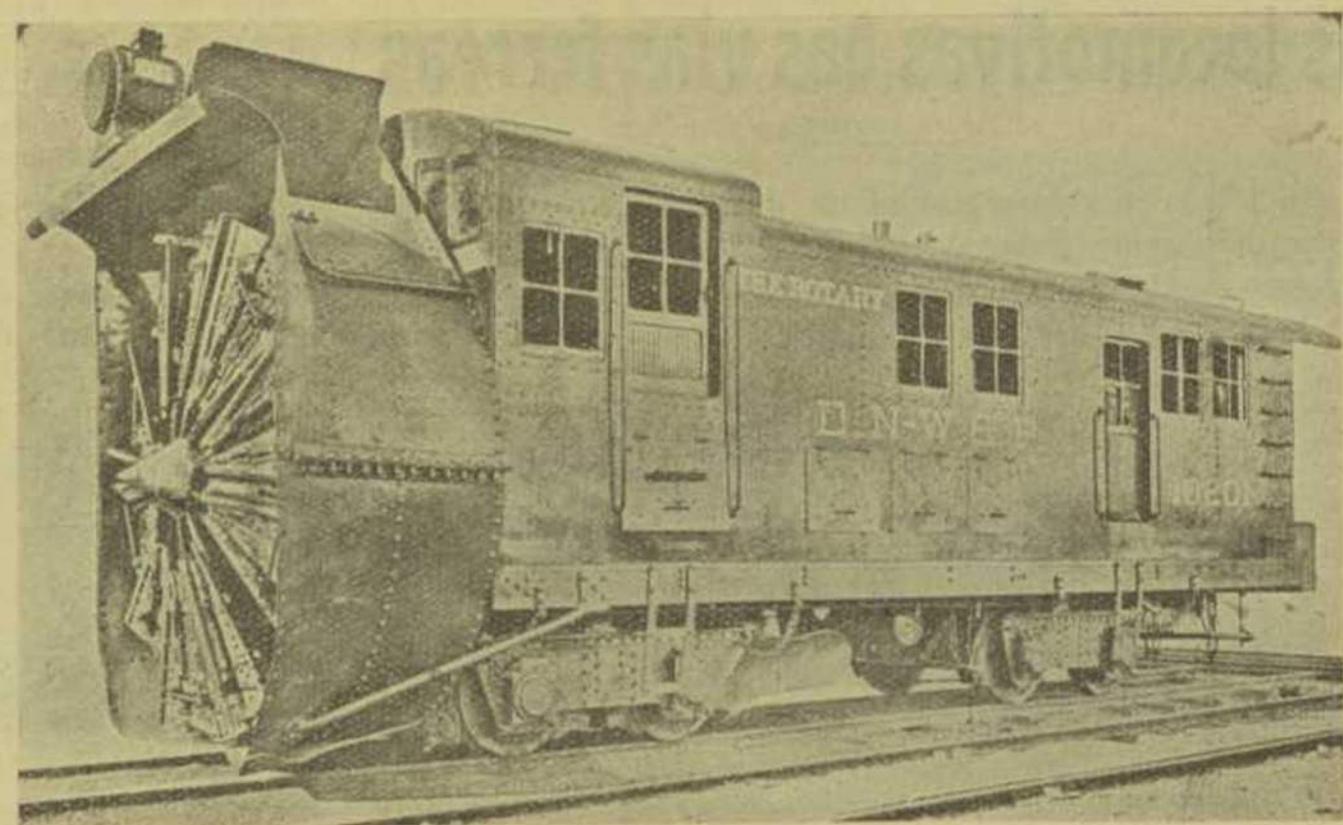
montado em 2 quadros de rodas, com caldeira e machina; o apparelho cortante é formado por uma roda com 10 palhetas munidas de facas.

As velocidades dos comboios estão asseguradas pela potencia das locomotivas, pela grande estabilidade das vias, pela ausencia de corpos estranhos sobre elles e por um bom sistema de signalização. O conforto obtém-se por melhoramentos e aperfeiçoamentos, cada vez mais luxuosos, com camas e todos os accessórios precisos para percorrer grandes distancias.

Ir de Lisboa a Constantinopla é hoje um passeio facil, que se pode fazer com toda a segurança e comodidade.

Affonso de Castilho

Engenheiro Civil de Obras Públicas



Locomotiva com apparelho rotativo de expulsar a neve

Depositos de carvão no Canal do Panamá

A Comissão do Canal do Panamá publicou uma Memoria sobre o estabelecimento de dois grandes depósitos de carvão, situados ás duas entradas do canal: do lado do Atlântico em San Cristóbal, e do lado do Pacífico em Balboa.

Segundo a citada memoria, trata-se de estabelecer em San Cristóbal um depósito da capacidade de 290.000 toneladas, e outro em Balboa de 169.000.

Em ambos os pontos o depósito será formado por um grande tanque de cimento armado, onde cerca de metade do carvão será sempre conservado debaixo d'água, como reserva para tempo de guerra, e a outra metade fóra d'água para ser retirado para as viagens ordinarias dos navios de guerra ou mercantes. É possível que se arrendem determinadas secções dos tanques, a companhias carboniferas que desejem ter depósitos seus no canal; mas, n'este caso, o serviço de tais depósitos far-se-hia sempre por pessoal do Estado, a preços reduzidos.

Outrosim se reserva o Governo o direito de construir os depósitos e de collocar nas muralhas as cabreas e demais apparelhos necessarios, principalmente as cabreas para a descarga e carga do carvão, carretos que o transportem em pontes sobre o tanque, para onde seja necessário amontoá-lo, etc., etc.

A instalação de San Cristóbal deve ser capaz de carregar 1.000 toneladas e de descarregar 2.000 por hora; a de Balboa 500 e 1.000 toneladas, no mesmo tempo.

Em geral, os barcos não atracarão ás muralhas dos depósitos, mas receberão o carvão transportado primeiro por barcaças.

Segundo comunicação feita á «Société des Ingénieurs Civils de France», o tanque do lado do Atlântico deve ter 305 metros de comprimento por 76 de largura.

O fundo ficará a 5,8' abaixo do nível medio das marés, e a parte superior dos caes a 3,05' acima do mesmo nível. Haverá, pois, debaixo das muralhas, ou caes, a profundidade de 8,85'. Com este tipo de depósitos haverá dois processos de se utilizar o material. Pode-se dispor os caes de carga e de descarga, dos lados opostos dos tanques, uns em frente dos outros, com os montes de carvão ao centro; ou então, colocar os caes de descarga perpendicularmente aos de carga.

A capacidade normal de todo o tanque será de 240.000 toneladas, podendo elevar-se a 290.000, aumentando-se de 3 metros, proximamente, a altura dos montões.

O tanque á entrada do Pacífico terá 152,5' de compri-

mento por 76 de largura, como o outro; porém ha uma variante do projecto, em que estas dimensões passam a ser, respectivamente, de 152,5' e 103,7'. A capacidade normal d'este tanque será, pois, de 135.000 toneladas, podendo ascender a 160.000, aumentando-se a altura dos montes de carvão. O fundo ficará a 5,5' abaixo das marés medias, e a parte superior das paredes a 5,05' acima do mesmo nível.

Congresso Internacional de Engenheiros, em 1915, em S. Francisco da California

De 20 a 25 de setembro do corrente anno reunir-se-ha, na Exposição de S. Francisco, o maior congresso de engenheiros dos até hoje realizados. Intitular-se-ha Congresso Internacional de Engenheiros, e terá como Presidente Honorario o Coronel Geo W. Goethals. Distribuiram-se para cima de 80.000 convites entre os architectos e engenheiros civis, de machinas, de minas, de construção naval e militares, de quarenta nações. Grande numero d'elles responderam promettendo tomar parte no congresso.

As sessões efectuar-se-hão no novo Auditorium que se está construindo no centro da cidade. O salão principal tem capacidade para dez mil pessoas, e sendo necessário servirão onze salas menores para quaisquer reuniões particulares. O congresso funcionará sob os auspicios de cinco Associações nacionaes: a Sociedade Americana de Engenheiros Civis, o Instituto Americano de Engenheiros de Minas, a Sociedade Americana de Engenheiros de Machinas, o Instituto Americano de Engenheiros Electricistas, e a Sociedade dos Architectos Navaes.

Uma Comissão, composta de dezoito dos mais illustres engenheiros da California, secundará nas varias tarefas as entidades acima nomeadas.

O Congresso subdividir-se-ha em onze Sub-Congressos. Entre estes encontra-se o que terá a cargo o estudo dos problemas resolvidos com a construção do Canal do Panamá e dos da influencia exercida por este sobre o comércio do mundo, os direitos comerciaes, e sobre os problemas do tráfego em geral.

O Coronel Goethals, pessoalmente, apresentará todos os documentos referentes á construção do Canal, e tomará parte nas discussões que a este assumpto se prendam. As suas palavras e os seus dados terão valor de palavras e dados officiaes e constituirão a historia documentada de uma das maiores obras de engenharia que se tem levado a cabo no mundo.

Projecta-se reunir e publicar tudo isto, n'um livro que ha de dar brado por toda a parte, e cuja publicação será um dos maiores serviços que se fiquem devendo a este Congresso.

Os caminhos de ferro em Portugal

XIX

A exploração das linhas de Leste e de Lisboa a Gaia até serem entregues á Companhia.

Por um artigo dos estatutos da Companhia Real de Salamanca, obrigara-se a explorar por sua conta e risco os lanços dos caminhos de ferro que se fossem abrindo á circulação até estar concluída a linha de Leste, e mais tarde, por acordo mutuo, foi esse prazo alargado até estarem completas as duas linhas, incluindo a ponte sobre o Douro e a estação na cidade do Porto.

Em consequencia d'isto, começou ella a explorar a linha do Leste, de Lisboa á ponte de Asseca, no dia em que tomou posse d'essa secção, até Santarem no dia 1.º de julho de 1861, até Abrantes em 7 de novembro do anno seguinte, até ao Crato a 5 de maio, até Elvas em 27 de agosto e até Badajoz em 24 de setembro de 1863, e a linha do Norte, de Gaia a Estarreja em 8 de junho d'este ultimo anno e até Taveiro em 10 de abril, do Entroncamento a Soure em 22 de maio e de Soure a Taveiro em 7 de julho de 1864, ficando n'esse dia estabelecida a ligação por caminho de ferro de Lisboa com a margem esquerda do Douro, em frente do Porto.

E não pareça estranho incluirmos n'essas secções uma de Elvas a Badajoz, porque realmente assim aconteceu.

Na epocha em que se organizou a Companhia e ainda muito depois, contava-se que, quando a linha do Leste ficasse prompta, já estivesse aberto á circulação o caminho de ferro de Madrid por Ciudad Real, Merida e Badajoz á fronteira, podendo desde logo fazer-se a ligação das duas e aquella trazer ao nosso paiz os passageiros e mercadorias de Hespanha e de França, o que seria muito importante pelo movimento que de certo haveria com destino a Lisboa.

Esses cálculos, porém, falharam, e em junho de 1863 da linha hespanhola estavam assentes os seis kilómetros de via, desde a fronteira até Badajoz, mas não existia posto algum aduaneiro na raia, nem estação n'essa cidade, e d'ahi para a estação de Hespanha estava muito atrasado.

N'estas circunstancias, D. Jcsé Salamanca ajustou com a Companhia hespanhola explorar por sua conta os seis kilómetros da raia a Badajoz, e assim o fez até junho de 1865, em que as linhas do Norte e Leste foram entregues á Companhia Real. Continuou esta a exploração do pequeno troço, e só em fins de 1866 é que d'elle tomou conta a Companhia de Ciudad Real a Badajoz, apesar de em 1864 ter aberto a parte entre Badajoz e Merida e em fins de 1866 a de Merida a Ciudad Real, ficando assim a nossa capital ligada com a rede ferroviaria hespanhola e portanto com a do resto da Europa.

Durante a construcção, repetidas vezes foi modificado o horário dos comboios, para que com a abertura de novos lanços os benefícios da viação acelerada se fossem extendendo a maior numero de terras, e quando a linha de Leste ficou completa estabeleceram-se dois comboios diários em cada sentido, um que transportava as malas do correio e levava carruagens de 1.ª e de 2.ª classes, e outro mixto para passageiros de todas as classes e mercadorias.

Na linha do Norte também os comboios foram percorrendo os diversos troços que se iam acabando, e quando a exploração se estendeu do Entroncamento até Gaia, publicou-se um novo horário, no qual se tratou de combinar no melhor modo possível o serviço das duas linhas do Norte e do Leste.

Passou então a haver dois comboios ascendentes e dois descendentes por dia entre Lisboa e as estações terminus, sendo um do correio e outro mixto. Entre Lisboa e o Entroncamento os comboios das duas linhas formavam um unico, fazendo-se no Entroncamento a separação da parte que seguia para o Norte e da que con-

tinuava para Leste e tambem a juncção dos que ahi chegavam vindos das duas direcções.

O comboio correio do norte gastava 10 horas e meia, e o do Leste approximadamente 9 horas e meia, e os mixtos entre Lisboa e Gaia 14 horas, e entre a capital e Badajoz 12 horas e meia.

Ainda antes de decorrido um mez, foi esse horario substituido por outro, no qual se teve principalmente em vista favorecer as relações de Lisboa e Porto pelo comboio correio, passando este a fazer o trajecto em 9 horas e 40 minutos na ida, e 9 horas e 53 minutos na volta. Sendo, porém, muito diferentes as distancias que separam o Porto e Badajoz do Entroncamento, e não podendo as horas de partida e de chegada do correio nas nossas principaes cidades variar senão dentro de limites muito estreitos por causa dos interesses do commercio, foi preciso demorar no Entroncamento mais de duas horas o comboio correio de leste para haver correspondencia entre o Porto e Badajoz. Os mixtos das duas linhas ficaram sem ligação no Entroncamento, com grave prejuizo das classes menos abastadas, porque, apesar da empresa conceder aos passageiros de 3.ª classe que ahi chegavam, continuarem a viagem no primeiro comboio correio em carruagem de 2.ª classe, ainda assim tinham de esperar no Entroncamento mais de 8 horas os que iam do norte para leste e quasi 7 e meia os que iam de leste para o norte.

Por esse tempo, tendo o governo recebido muitas queixas ácerca do serviço de exploração nos caminhos de ferro, foi nomeado uma comissão de inquerito composta dos engenheiros Margiocchi, Nunes de Aguiar, João Maria Leitão, Sebastião do Couto e Gromicho Couceiro, para apreciar a verdade d'essas reclamações e propor o que julgasse conveniente para remediar essas faltas ou irregularidades.

A comissão reconheceu os defeitos do horario em vigor, mas entenderam que não era facil remediar todos de prompto, e que, quando muito, se poderia attenuá-los em parte. Com este intuito lembrou, que, alternando um pouco as horas da partida do correio de Lisboa e Porto, poderiam reduzir-se as grandes demoras no Entroncamento, e que, sendo pequena a velocidade efectiva dos comboios-correios e não convindo augmentá-la muito, seria de grande vantagem para muitas terras, determinar que esses comboios levassem carruagens de 3.ª classe e parassem em todas as estações, embora d'ahi resultasse accrescimo no tempo do percurso total, e que lhe parecia util para as capitais dos districtos que os comboios mixtos tambem levassem correio para essas cidades, a fim de n'ellas haver duas distribuições.

No serviço de mercadorias observou a comissão falta de regulidade e demora que se não justificavam; notou tambem insuficiencia e mau estado de locomotivas de carruagens e de outras especies de material circulante e ainda que o pessoal era pouco numeroso e pouco conhecedor do serviço.

A' empresa foi dado conhecimento d'estas informações para ella providenciar, e em resultado d'isso foram feitos esses comboios e em um momento as alterações aconselhadas pela comissão, passando a gastar os comboio-correios da linha do Norte 10^h13^m quer na ida quer na volta e os do Leste 9^h44^m o ascendente e 9^h34^m o descendente e sendo reduzido bastante o tempo de espera no Entroncamento.

Alem dos comboios que já havia, estabeleceu-se mais em cada dia e em cada linha um comboio especial de mercadorias ascendente e outro descendente, que de Lisboa a Gaia gastava 31^h55^m e no sentido inverso 31^h5^m e na linha de Leste 26^h28^m na ida e 28^h50^m na volta.

Este horario, que começou a vigorar em 25 de novembro de 1864, só veiu a ser substituido no anno immediato, quando a exploração das linhas era já feita pela Companhia.

A. O.

VIAGENS E TRANSPORTES

Mercadorias cuja exportação está prohibida

Foi ha poucos dias publicado um decreto prohibindo a exportação de lã em rama, cardada, penteada, em fio ou em desperdícios, e lã de trapo.

Esta medida tem por sim evitar a saída da lã necessária para a elaboração da industria nacional, pois dada a necessidade que nas nações belligerantes se está accentuando dia a dia da entrada de lãs estrangeiras para o fabrico dos seus tecidos, dado o consumo extraordinário com o fardamento dos exercitos e a paralyzação parcial das suas industrias, dentro em pouco toda a lã portuguesa seria exportada, com o grave risco de terem de fechar as nossas fabricas e haver falta de tecidos para o nosso consumo.

Em vista da medida governamental, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acaba de publicar um aviso, elucidando o publico sobre as mercadorias cuja exportação está prohibida e que o caminho de ferro não pode aceitar a despacho para o estrangeiro. Essas mercadorias são, além das lãs acima referidas: cereaes, legumes, víveres, comestíveis, gado de qualquer especie, combustíveis, tales como o carvão, lenha, madeiras em bruto, carqueja, petroleo, gazolina, etc., etc.; pneumáticos, protectores para rodas e mais pertences de veículos automóveis.

Comtudo, sempre que os expedidores apresentem no acto d'expedição auctorização especial, para cada remessa, devidamente authenticada pela Alfandega, permittindo a saída do artigo, o caminho de ferro aceitá-las-ha a transporte.

Quando seja apresentada a despacho uma mercadoria sobre a qual o caminho de ferro tenha duvidas se está incluída nas categorias acima indicadas, só será aceita para expedir em portes pagos e sob reserva de responsabilidade da Companhia pelo transporte até à Alfandega de saída.

Transporte de assucar

Uma das primeiras medidas do actual Governo foi a annulação da que o seu antecessor havia adoptado, de não permittir a saída de Lisboa de assucar em remessas de peso superior a 100 kilos, por se ju'gar desnecessario em vista de já haver assucar bastante no mercado de Lisboa para o seu abastecimento.

Succede, porém, que poucos dias depois d'esse procedimento se viu na necessidade de voltar à primeira phase, agravada ainda com a restricção ao peso de 30 kilos. Isto é, agora não se pode expedir para fóra de Lisboa pelo caminho de ferro remessas de assucar com mais de 30 kilos sem que os expedidores apresentem declaração escrita com o visto da polícia.

Esta medida que à primeira vista impressiona apenas pelo lado sympathetico, qual o de se evitar que falte o assucar para consumo na capital, leva-nos a entrar em cogitações sobre o seu alcance, quando ouvimos dizer a pessoa interessada no assumpto, que ha em deposito em Lisboa avultada tonelagem de assucar que garante o consumo, accrescendo a circunstancia de que álem do que já veiu de Barcelona e d'outros pontos de Espanha, algumas toneladas mais veem já a caminho.

Ainda uma outra coisa para a qual não encontramos explicação, é o facto, que nos afirmam se tem dado, de não se ter imposto a mesma restricção aos transportes que se effectuam por via fluvial e marítima. A ser assim, importa a medida em grave prejuízo para o caminho de ferro, pois que natural é que os expedidores optem sempre

pela via que não lhes oferece embaraços, em prejuízo da outra.

Estamos convencidos de que, só por um lapso, se pôde ter dado a desigualdade na forma de proceder com as duas vias transportadoras, e de que se não foram já adoptadas as devidas providencias, o serão em breve e enquanto durar este estado anormal que, sem duvida, não durará muito tempo.

Comboios rápidos Lisboa-Porto

A circulação dos comboios rápidos entre Lisboa e Porto, n.ºs 51 e 52, que havia sido prorrogada até 28 do mes findo, foi novamente prorrogada até 31 d'este mes.

Transportes de cortiça, casca para cortumes, carvão vegetal, etc.

Deve entrar em vigor no proximo dia 10, nas linhas da Companhia Portuguesa, a nova tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade, destinada a substituir a actual do mesmo numero e que regula os preços de transportes de cortiças, cascós para cortumes, carvão vegetal, etc.

Como já tivemos occasião de referir, a nova tarifa oferece importantes vantagens sobre a anterior, especialmente no que respeita a preços de transporte de cortiças, a cuja industria deve vir prestar um importante auxilio.

Tambem no mesmo dia 10 entra em vigor um additamento á Classificação geral, para a inclusão das rubricas *casca de mangal* e *discos de cortiça* que figuram na nova tarifa 13, e que na tarifa geral ficam disfrutando dos preços da 2.ª e 1.ª classe respectivamente.

Ampliação á tarifa N. B. n.º 6 de pequena velocidade

Entra hoje em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa e da Beira Alta, um aviso ao publico pelo qual as remessas de *madeira de pinho em toros*, por expedições de vagões completos de 10 todeladas ou pagando como tal, que se effectuarem entre as estações de Santa Comba Dão e as de Gaia e Porto-Campanhã, passam a ser taxadas ao preço de 2500 por tonelada.

Tambem pelo mesmo aviso as remessas de *cereaes, farinhas, rolão, semeas e outros resíduos da moagem de cereaes e legumes secos*, que se effectuarem por expedição do minimo de 1.000 kilos ou pagando como tal, entre as estações de Murtede e as de Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar, passam a ser taxadas ao preço de 2590 por tonelada, nas condições da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, combinada entre as duas referidas Companhias.

Tarifas d'aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações

Entra hoje em vigor nas linhas do Minho e Douro uma tarifa regulando o aluguer de terreno para deposito de mercadorias nas estações.

Estabelece a tarifa preços por metro quadrado e por tres meses, seis meses e um anno, e que variam conforme a importancia das estações, sendo o preço minimo de 510, 515 e 520 respectivamente por trimestre, semestre ou anno.

Quando o terreno alugado fique em caes coberto, ou ainda quando o arrendatario desejar fazer qualquer obra no terreno alugado, os preços do aluguer são aumentados de 50 %.

O aluguer é pago adeantadamente, e a Administração

declina toda a responsabilidade pelas faltas ou avarias que soffram as mercadorias depositadas nos terrenos alugados.

Tambem nas linhas do Sul e Sueste vae entrar em vigor a partir do dia 20 do corrente, uma nova tarifa que vem substituir a que vigora actualmente para aluguer de terrenos nas estações.

Semelhantemente á do Minho e Douro estabelece preços por metro quadrado para tres e seis mezes e um anno, tendo para aluguer em caes coberto preços varios, e para caes coberto os preços geraes de \$30, \$40, \$70, respectivamente por tres, seis e doze mezes.

Em ambas as tarifas as Administracões se reservam o direito de fazer cessar o aluguer, quando o julguem conveniente, sem que por isso os arrendatarios tenham direito a indemnização.

—

A "Carris de ferro do Porto" e a Camara

Sobre este assumpto que tratamos no nosso passado numero e consideravamos já arrumado, tendo concluido a questão entre a Companhia e a Camara por o Sr. Governor Civil fazer respeitar a resolução dos tribunaes e a Companhia poder fazer circular os carros pela linha nova, com grande satisfação e aplauso do publico, recebemos a seguinte carta que não queremos deixar de publicar, pela muita consideração que o seu signatario nos merece, fazendo-lhe, porém, os commentarios que ella nos sugere:

Sr. Redactor da Gazeta dos Caminhos de ferro

Como assiduo leitor da Gazeta dos Caminhos de ferro, não podia passar-me despercebido o artigo do numero ultimo sobre a questão da Carris do Porto com a Camara, e permitta-me V... que extranhe a attitudé d'esse jornal, que procura estudar sempre as questões antes de as discutir e ser álem d'isso imparcial, ao passo que no artigo a que me venho referindo se vê claramente que elle foi sugerido por pessoas absolutamente afectas á Companhia Carris, ou pelo menos, antagonistas e inimigas da vereação actual.

A questão que se debate é importantissima, porque trata de definir principios primordiaes de interpretação das condições do contracto e é absolutamente analoga aquella que se vem ventilando entre a Camara de Lisboa e a Companhia Carris da mesma cidade e em que a Gazeta dos Caminhos de ferro tem estado absolutamente ao lado da Camara, por esta defender os interesses dos municipios, compellindo a Companhia ao cumprimento do seu contracto, quando esta supõe que é independente e que pôde fazer o que melhor entender sem dar satisfações.

Não pretendo, de forma alguma, defender uns ou outros, porque imparcialmente devo dizer que embora a razão esteja do lado da Camara, podia esta talvez ter recorrido a outros processos de defesa, bem como igualmente a Companhia Carris, mas o que de modo nenhum vejo é que a Camara deixasse de respeitar a deliberação dos tribunaes, quando são estes mesmos, que, por intermedio dos juizes que deram o accordam, declararam que «não deram posse da rua, mas sim da linha». Ora desde que assim é, e como a Camara é a unica entidade que tem jurisdição sobre o transito nas ruas, é absolutamente legal que ella, reconhecendo a posse da linha, porque até hoje nada li, em que se contestasse tal direito, tenha no entanto o direito de impedir todo o transito de veiculos n'uma rua, sejam elles quaes forem.

Se estas linhas merecerem a attenção de V... muito folgarei que a questão seja devidamente estudada e discutida por quem dentre os collaboradores d'esse jornal tem sobreja competencia para o fazer, pois assim obterei mais documentos para meu estudo proprio.

Sem mais, sou, etc., leitor assiduo

Jayme Nogueira d'Oliveira, Engenheiro

O Sr. Nogueira d'Oliveira é o actual chefe do movimento dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, tendo exercido igual cargo na Companhia Carris; e, sendo filho do Sr. presidente da Camara do Porto, natural é que defenda a attitudé de seu pae; não sendo senão louvavel que elle proprio se illuda, pensando que pôde ser julgador imparcial quem tem a voz do sangue a bradar-lhe que siga o caminho da defesa da Camara.

O primeiro periodo d'esta carta affirma tres factos e por infelicidade sua, em todos tres se engana:

- 1.º — que esta redacção não estudou a questão;
- 2.º — que o artigo que publicámos (*vê-se claramente*, diz o illustrado engenheiro) foi suggerido;
- 3.º — por pessoas *absolutamente* (o italic é nosso) afectas á Companhia ou inimigas da Camara.

Todas estas afirmações cahem pela base, se lhe dissermos, o que vamos fazer com toda a verdade que ninguem nos pôde contestar:

1.º — que a questão foi estudada, pelos numerosos documentos que, tanto por parte da Camara como pela da Companhia, tem vindo nos jornaes do Porto. No proprio artigo fizemos perceber — isso sim, bem *claramente* — que desde muito acompanhavamo: a questão, com o interesse que ella merece; e foi só quando ella attingiu um caracter de conflito e de injustificavel teimosia por parte da Camara, que exposemos o nosso parecer.

2.º — repellimos com toda a energia a insinuação de que, para escrever n'esta *Gazeta*, recebamos suggestões sejam de quem forem.

Temos por norma invariavel lançar sobre o papel em que escrevemos o que a nossa consciencia nos diz ser a linha recta da justiça, sem cuidar se n'isso desagradamos a Pedro ou agradamos a Paulo; se fazemos o serviço de uns ou combatemos os ideaes de outros.

Não precisamos e não aceitamos suggestões, na perfeita independencia com que emittimos a nossa opinião, subordinada apenas, sempre e unicamente, á defesa do interesse do publico.

3.º — quem é nosso «assiduo leitor» (com o que muito nos honraimos) devia saber que os artigos não assignados são, n'este jornal, do proprio pueho ou da responsabilidade do seu director. E o primeiro o caso que se dá, e elle, nem de vista conhece hoje *ninguem* na Companhia Carris do Porto, como quasi *ninguem* na Camara da mesma cidade.

O segundo periodo tem duas afirmações tão falhas de razão, como as do primeiro.

A questão que se debatia não era de definição de principios do contracto, mas de definição de atribuições da Camara.

A Camara concedeu a construção de uma linha para circulação de carros electricos, e aprovou em sessão de 4 de marzo de 1909 um plano geral do serviço dos carros, no qual na linha «da Ervilha» era suprimido o serviço.

Viu mal esse plano? aprovou sem estudo? Tudo isso é possivel, mas dizem os Hespanhóes «con su pan se lo coma». Está aprovado.

Pretender depois, sob o phantastico pretexto de que tem que fazer obras de nivelamento da avenida, impedir a circulação dos carros, é que não pôde fazê-lo.

A aceitar se esse principio, não havia companhia de viação possivel. Hontem na Boa-Vista; hoje na linha de Campanhã; amanhã na praça da Liberdade; por toda a parte a Camara poderia mandar levantar a calçada e entulhar as linhas.

A outra afirmação — que esta questão é absolutamente analoga á da Camara de Lisboa com a respectiva Carris — é tambem menos verdadeira.

Aqui não se trata de uma linha *concedida e construída*, mas da linha do Chiado apenas *indicada* n'um annexo a um contracto, como *muitas outras* que, até hoje, ainda não foram construidas nem pedidas expressamente.

A linha do Chiado tem contra si, entre outras razões, o estrangular todo o serviço de viação n'uma arteria estreita, ingreme e imprópria, onde a circulação de veiculos e peões é intensissima; e é por isso, e só por isso, que a Camara nunca a deixou construir — note, *nem a actual, nem as antigas Camaras o fizeram* — nem qualquer o deve fazer.

Vae n'isso o interesse do publico e mesmo a sua segurança pessoal e — d'isso sim — é que ás Camaras cumpre não descurar.

Nem a Companhia portuense tem comparação com a de Lisboa... senão nos elevados preços das suas passagens.

Esta é uma Companhia de capitais estrangeiros remunerados por enormíssimos dividendos; não ha que ter dô de que a falta d'uma linha não lhe aumente o seu importantíssimo grau de prosperidade; na do Porto o capital é todo portuense (consta-nos), não recebe um centavo de dividendos; não ha o direito moral de a prejudicar, dificultando-lhe o exercício da sua industria, ella á qual a cidade tantos serviços deve.

Não vê o Sr. Oliveira que a Camara desacatasse a decisão dos tribunaes, porque estes «não deram posse da rua, mas sim da linha».

Já é vontade de não ver.

Mas o que é a posse da linha senão o livre uso d'ella?

E então possuir uma linha ferrea é ter uma porção de carris e travessas estendidos por uma avenida e inutilizados sob camadas de terra d'outra entidade?

Nem valeu á Camara a sophistica desculpa de que não podia proceder aos trabalhos sem soterrar a linha, porque veiu o Sr. director d'obras publicas e declarou que tal não era necessário; testemunho oficial e auctorizado, mas, de resto, escusado, porque toda a gente via — e até de longe se vê — que n'uma avenida de 30 ou 40 metros de largura, e, para mais, ainda não edificada dos dois lados, não são os exiguos dois metros que a linha ocupa, indispensáveis para depósito de terras.

Era positivamente comico ver uma repartição oficial servir-se d'um estratagema transparente, como esse, para fazer chicana, para fazer o que em linguagem vulgar se chama *uma partida!*

Tinha a Camara «outros processos de defesa» diz o Sr. Oliveira.

Por certo que os teria e muito bem lhe ficaria se fossem melhores de que estes. Mas tambem entendemos que, se os tinha, ou os tem, elles devem ser empregados para levar a Companhia a servir melhor o publico, com carreiras mais frequentes, com velocidade menos moderada (nos sitios em que o pôde fazer, sem perigo) com tarifas mais baratas, porque as que estão são caríssimas. Isso sim, que é serviço publico digno de aplausos que não lhe regatearíamos.

Por fim, termina o Sr. engenheiro Oliveira por uma afirmação com a qual de forma alguma concordamos: que a Camara tem o direito de *impedir todo o transito* de veículos n'uma rua, sejam elles quaes forem.

Perdão, isso é que não tem.

Onde iríamos parar se tal theorema se demonstrasse!

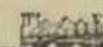
Amanhã a Camara impediria a circulação na rua dos Clerigos, só para emburrar com um sujeito que lá mora, e prejudicaria assim todos os habitantes do local, todos os da cidade e até a nós proprios, se n'essa occasião estivéssemos na Invicta!

Pôde fazê-lo em casos muitíssimo excepcionaes, por um tempo limitadíssimo, por motivo de segurança publica; nada mais.

Não confundamos o direito de *regular* com o de *impedir*, termos que não são synonyms; nem a Camara do Porto, ou qualquer outra, queira arrogar-se o título de dona das ruas, que são de todos nós, de todo o paiz, competindo-lhes apenas prover á sua conservação, iluminação, limpeza, e á regulamentação do transito só para que não se deem desastres, choques de veículos ou outros casos identicos.

Aqui tem o illustre techaco o nosso parecer, sem pretenções a estudo por competencia de que nos confessava-

mos carecidos, mas com a imparcialidade com que procuramos escrever; e sem aspirações a que possamos oferecer documentos para ilustrar o seu esclarecido espirito.



A electrificação dos caminhos de ferro federaes suíssos

Decidiu-se definitivamente o emprego da tracção eléctrica nos 3.017 kilómetros de linhas dos caminhos de ferro da Suíça; começar-se-ha por electrificar, como de maior urgencia, a linha do S. Gothardo, que é tambem a mais importante de toda a rede da república. Adquiriram-se já parte das forças hidráulicas necessarias; a operação fez-se ha alguns annos atraç, particularmente nos cantões atravessados pela mencionada linha.

Para a electrificação d'este caminho de ferro, votou-se o credito provisorio de cerca de oito mil contos; e esta obra, cujo termo se calcula para 1928, está já iniciada, isto é, estão já lançados os projectos definitivos para a parte hidráulica.

Começar-se-ha a electrificação na secção Erstfeld a Bellinzona, com um percurso total de 109 kilómetros e na qual está incluido o grande tunnel.

As duas maiores fabricas geradoras, d'esta secção, estão já em construcção, uma em Amsteg, na vertente norte do S. Gothardo, e a outra proximo a Piotta, na vertente sul e nos arredores do lago Ritom.

Na fabrica de Amsteg, que se aproveitará do Reuss e dos seus affuentes, com uma queda de 275 metros, installa-se presentemente um material capaz de produzir 32 000 cavallos; na estação de Piotta, com uma queda de 800 metros, obter-se-hão 50.000 a 52.000 cavallos.

Calcula-se que a potencia media necessaria em 1918, será de 6.550 cavallos, e a maxima, de 19.000. Por conseguinte, em caso de não funcionamento de uma das fabricas geradoras, a outra poderá assegurar todas as necessidades da linha.

A fabrica geradora de Piotta alimenta-se de agua pelo lago Ritom, e no verão, quando o Reuss na vertente norte vá muito cheio, toda a agua da estação de Piotta pôde ficar de reserva para as necessidades do inverno, indo então o rio muito fraco. Em certos periodos, especialmente por um inverno muito rigoroso, não se pôde contar senão com uns 6.000 cavallos, fornecidos pela fabrica de Amsteg, e 8.000 fornecidos pela do Ritom; no entanto se rá possivel manter uma producção constante de cerca de 26.000 cavallos, que será suficiente para toda a linha do S. Gothardo. Os caminhos de ferro suíssos possuem tambem outros mananciaes de forças hidráulicas no Reuss e no cantão do Tessino.

A energia produzida nas fabricas transmittir-se-ha por cabos, n'uma tensão de 60.000 volts, a tres ou seis subestações, conforme as necessidades, onde se retomará a corrente á tensão de 15.000 ou 7.500 volts, tambem conforme o exijam as necessidades.

Tendo em consideração os resultados empíricos do Lötschberg, decidiu-se definitivamente excluir a corrente triphasica e adoptar a monofásica. Ainda, se mais por deante se reservasse para a linha do S. Gothardo a distribuição a 7.500 volts, poderia adoptar-se, sem grandes inconvenientes, a tensão de 15.000 volts no resto dos caminhos de ferro suíssos, onde os tunneis são menos frequentes.

De resto, a escolha da corrente é um dos problemas mais importantes que se resolvem, antes de intentar qualquer electrificação. Sucede isto especialmente no caso do S. Gothardo, pois que, qualquer que seja o sistema escolhido, será preciso no futuro extendê-lo a todos os caminhos de ferro da república. N'um paiz plano, em que são

raros os tunneis, a experiença demonstra que nada se perde adoptando uma tensão de 15.000 *volts*; n'uma linha como a do S. Gothardo, que possue numerosos tunneis, a segurança é menor. No periodo de transição, durante o qual a tracção se fará parte pelo vapor e parte pela electricidade, será mister adoptar a tensão de 7.500 *volts*, por causa da fuligem que envolva os isoladores e que occasiona os curtos-circuitos.

As vantagens da corrente monofásica sobre a continua ou a triphasica são frequentemente fracas quando se trate, por exemplo, de tremvias, de linhas de cremalheira, ou de linhas de perfil relativamente facil; mas são importantes e numerosas no caso de uma linha extensa e accidentada. A'lem d'isso, com a corrente monofásica pôde empregar-se um fio de contacto muito simples, e este facto seria sufficiente para recommendar o seu emprego n'uma linha tão accidentada com a do S. Gothardo. As locomotivas dos comboios do S. Gothardo rebocam, actualmente, oito carruagens de quatro eixos; será preciso, porém, que as locomotivas electricas sejam capazes de arrastar dez d'estas carruagens. Examinaram-se dois tipos de machinas: um, destinado, especialmente, á tracção dos comboios expressos internacionaes, que circulam com a velocidade media de 90 kilometros á hora, mas que tambem se possa empregar na tracção de toda a casta de comboios; do outro, mais leve, não foram fixadas as características.

As officinas actualmente existentes em Bellinzona, terão uma secção especial para o concerto do material circulante da tracção electrica; e háverá officinas para concertos ao longo da linha, em Biasca, Erstsel, Airolo e Göschenen.

Resolveu-se que os caminhos de ferro da república possuissem as suas fabricas geradoras proprias, que lhes forneceriam a corrente necessaria, e que em nenhum caso se confiaria este serviço á industria particular. Por muitas razões, assentou-se na conclusão de que esta seria a combinação mais satisfactoria e mais economica.

Convencionou-se em pedir preços e condições a casas estrangeiras, no que se refere a machinas e mais material; porém, em consequencia de certos factos recentes, relativos a duvidas suscitadas de fóra, não serão admittidas na adjudicação senão firmas nacionaes.

A despesa total com a electrificação na secção Erstfeld-Bellinzona da linha do S. Gothardo, está calculada em oito mil contos, mas é preciso não esquecer que grande parte das installações fixas, etc., não sómente servirão para esta secção, como tambem para toda a quinta circunscripção dos caminhos de ferro suíssos, de que forma parte a linha do S. Gothardo.

As despesas de organização e de administração estão calculadas para duzentos contos; o juro dos capitais da primeira installação, em 400 contos; as expropriações, em 86 contos; a infrastructura, a superstructura, as officinas e armazens, as installações telegraphicais, as semaphoricas, as canalizações de distribuição, as fabricas hydro-electricas, etc., em 6.500 contos; o material circulante, etc., em 149 contos; mobiliario, arranjos, etc., em 30 contos; experiencias e medidas de precaução, durante o periodo transitorio, inclinando 200 contos para despesas imprevistas, 635 contos; total, 8.000 contos.

Multiplas são as vantagens que os caminhos de ferro suíssos contam tirar da dispendiosa empresa da electrificação das suas linhas, mas as principaes são, indissensivelmente: primeiro, que com a electricidade só terão que contar com forças hidráulicas, que pertencem ao paiz, e não haverá necessidade de comprar carvão no estrangeiro, e, consequentemente, augmentará a independencia economica da Suíssa, sobretudo em face da Allemanha. Em segundo logar, suprimir-se ha o fumo com todos os seus inconvenientes, sendo esta vantagem verdadeiramente innegavel. Por outro lado, espera-se que a velocidade

dos comboios nos grandes declives, angamente sensivelmente; que, graças ao emprego de machinas mais fortes, possa vir a suprimir-se a tracção dupla; e, por ultimo, que a tracção electrica venha por sim a reconhecer-se como menos dispendiosa do que a tracção a vapor. Calcula-se que o beneficio resultante da economia da tracção, começará a assignalar-se a partir de 1918.

A electrificação dos caminhos de ferro suíssos marca um progresso de extrema importancia no emprego da tracção electrica. A linha do S. Gothardo, entre Lucerna e o ponto culminante do grande tunnel, sobe 714,75 metros. Pois é interessante observar que a diferença de altitude entre o ponto mais elevado do Lötschberg e Brigne é só de 561,75 metros, enquanto o desnivel entre este tunnel e Spiez, no lago de Thaun, não excede 611,70 metros.

Até ao presente, as rudes e pictóreas paizagens cruzadas pela linha do S. Gothardo, velam-se em parte aos viajantes, pela densa fumaceira que se forma dentro dos tunneis; mas quando a linha seja electrica, os caminhos de ferro da Suíssa tencionam juntar aos comboios, pelo menos aos rapidos, carruagens de observação.

Trabalha-se actualmente no plano de uma d'estas carruagens para turistas, segundo o typo aperfeiçoado empregado pelo Canadian Pacific Railway.



Companhia Portugueza. — E inaugurada brevemente a segunda via da linha ferrea do Norte, entre as estações de Pampilhosa e Mogosores, na extensão de 13 kilometros.

Valle do Vouga. — Foi aberto ao publico um bufete na estação de Sarnada, estando quasi concluido o hotel annexo, que já recebe hospedes n'uma das dependencias.

São dois melhoramentos de incontestavel valor para os passageiros d'esta linha.

— A Companhia submetteu á approvação do Governo as contas da sua garantia de juro referentes ao primeiro semestre do anno economico de 1914-1915, na importancia de 51:472\$62,7.

Lourenço Marques a Inhambane. — Foi nomeada uma comissão formada pelos Srs. José Joaquim de Almeida, inspector agronomo, Sezinando Ribeiro Arthur, engenheiro-adjuncto do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques, e Alvaro Julio Marques da Silva, inspector da circunscripção do distrito de Lourenço Marques, para proceder-se á escolha dos locaes mais convenientes, nos rios Incomati e Limpopo, para a passagem da linha ferrea que ha-de ligar Lourenço Marques com Inhambane.

Transportes de cereaes, farinhas e legumes. — Tendo, pelo decreto n.º 1.322 de 12 do corrente, sido annullados os decretos de 30 de dezembro e 8 de janeiro ultimo, ficaram annullados os avisos que as diferentes linhas ferreas publicaram em janeiro proximo passado, relativos a certas restricções a observar nos transportes de trigo e outros cereaes, farinhas e legumes, deixando, portanto, de se exigir a apresentação das guias authenticadas pela auctoridade administrativa, para acceptação das remessas para expedir, seja qual for o peso e o seu destino.



Hespanha

Uma comissão de engenheiros militares e civis está percorrendo a região limitrophe entre o Aragão e a Navarra, para estudar um projecto de caminho de ferro entre Pamplona e Jaca, passando por Sangüesa, Liédena e Baños de Tiermas.

Con quanto nos ministerios do Fomento e da Guerra nenhuma petição exista acerca d'esta linha, afirma-se que tudo está decidido para o inicio das obras, que ficarão a cargo dos Srs. Elizondo e Escoriaza, concessionários dos caminhos de ferro económicos de Pamplona-Sangüesa e de Cinco Villas.

A «Gaceta» (Diário do Governo) publicou um decreto autorizando o Ministro do Fomento a proceder, de harmonia com as disposições das leis geraes de Obras-públicas, à construção das explanações e mais obras da secção de Balaguez a Camaras, do caminho de ferro internacional de Lerida a Saint-Girons pelo valle de Noguera Pallaresa, e de acordo com o projecto que se approve para a totalidade da linha.

Espanha



CARTERA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos Estatutos, verificar-se-ha no dia 10 do corrente, às 14 horas, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.º, o sorteio das obrigações de 1.ª Serie, «Mirandella-Vizeu», que hão de ser amostizadas em 1 de abril de 1915.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 27 de Fevereiro de 1915.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. — No dia 2 do corrente, realizou-se em Londres uma assembleia de obrigacionistas da Companhia Tanganika Limitada para resolverem o adiamento do pagamento do juro das suas obrigações, fixando o pagamento d'esses juros para um vencimento de 6 meses depois de assinada a paz da actual guerra.

O capital da Companhia Tanganika é de:

£ 975.098 em acções
£ 2.176.480 » obrigações

O activo principal consiste em:

40% da União Mineira do Alto-Catanga;
90% do capital da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela;
75% da Rhodesia Katanga Junction Railway and Mineral Company;

tendo esta Companhia (Tanganika) gasto £ 6.000:000 em adquirir e desenvolver este activo.

A situação da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, nos ultimos dois annos, era a seguinte:

A Companhia Tanganika tinha financiado este Caminho de Ferro inteiramente com capitais portugueses e ingleses, para a emissão de £ 4.000:000, quando um banco estrangeiro se propôs completar a linha com capitais estrangeiros também.

Os capitais alemães ofereceram-se para este trabalho, com a condição, porém, do controlo do Caminho de Ferro, que foi imediatamente recusado.

Uma outra oferta foi feita pelos financeiros belgas, para completar a linha, sujeitando-se ás seguintes condições:

O controlo ficar inteiramente nas mãos da Companhia Tanganika e aprovação do governo portuguez, tendo a Companhia Tanganika adoptado o criterio de que só se desfazia de metade de interesse e de metade do controlo se alguém lhe pagasse a totalidade das suas obrigações, cerca de £ 2.000:000.

A Tanganika levantou e gastou já n'esta linha cerca de £ 4.000:000, e se outros agora desejam aproveitar a sua valorização, terão de pagar para se associarem á empresa.

Estas negociações estavam quasi concluidas, quando rebentou a guerra, que impediou a sua efectivação.

As receitas do Caminho de Ferro de Benguela mostram já o aumento seguro do tráfego de retorno e os aumentos do tráfego de cereaes exportados que são deveras evidentes.

Forma-se, com bases seguras, a convicção de que dentro de quatro annos o tráfego de cereaes, por si só, pagará os juros de todas as obrigações.

A construção da linha através de Angola, juntando este território com as regiões mineiras de Catanga está incluída no programma do ministro das Colonias belga, e este Caminho de Ferro será um poderoso elemento do desenvolvimento de Catanga.

Um categorizado engenheiro belga calcula que logo que o caminho de ferro chegue ás minas terá d'alli um tráfego annual seguro, de 40:000 toneladas de mineral que lhe dará 280:000 libras de lucro, líquido, e quando ligar com a linha da Catanga muito mais o rendimento aumentará.

Banco de Portugal — No relatorio publicado por este Banco, verifica-se no activo uma existencia em numerario de 1.376 contos, a carteira commercial com 22.283 contos, dos quaes 2.136 são constituidos por Bilhetes do Thesouro tomados e descontados ao Governo.

A carteira de Fundos inscreve se no balanço com a verba de 6.397 contos.

As contas de credito e suprimento accusam um saldo de 35.299 contos, e os contractos especiaes com o Estado, de 17.557 contos; o Thesouro em conta corrente de 25.760 contos.

Os efeitos depositados são de 82.171 contos; os emprestimos sobre penhores por 1.445 contos e o dividendo do 1.º semestre por 405 contos.

A dívida geral do Thesouro subia em 31 de dezembro proximo passado, a 79.778 contos.

Verifica-se no passivo na conta de credores 82.171 contos; fundo de reserva, 3.832 contos; ganhos e perdas, 2.120 contos; circulação fiduciaria 36.458 contos; Junta do Credito Publico em conta de Depósito, 1.936 contos; obrigações das classes inactivas, 870 contos.

Contribue este Banco para o Estado, com a participação de 1.247 contos.

Propõe a Direcção o dividendo de 10%.

Publicou este Banco o balancete referente a 18 do corrente, com o seguinte Activo e Passivo:

Activo:

Letras.....	20.020.310,45
Bilhetes do Thesouro (ouro).....	1.031.076,78
Thesouro—conta corrente.....	26.768.579,93

Passivo:

Numerario.....	13.833.407,47
Junta do Credito Publico—c' de deposito.....	1.533.374,71
Numerario em circulação.....	97.460.654,37 (5)

A Companhia de Seguros Ultramarinos publicou o seu relatorio, verificando-se o lucro de Esc. 27.633.547,6, propondo a Direcção para Fundo de Reserva 9.000\$; para dividendo, 12%, 6.000\$; e saldo para conta nova 7.561.519.

Realizou a Companhia Probidade a assembleia geral, propondo 15% para dividendo, e 9.000\$ para Fundo de Reserva.

A Companhia Fidelidade aprovou o seu relatorio, votando o dividendo de 50\$ por acção.

Bolsa — Tem sido durante a quinzena quasi nullo o movimento, registando-se apenas procura em Fundo Interno 3%, Externo 1.ª Serie e Acções Bancarias, havendo grande procura para Ultramarino, que se tem cotado sem coupon a 100\$.

Também o 1.º grau Norte e Leste teve larga procura, chegando a cotar-se a 76\$.

Cambios.—O esforço realizado pelo Governo com a importação de cereais representa já 5.448 contos ao cambio actual, o que muito deve contribuir para o agravamento da nossa situação económica.

As compras feitas pelo Governo concorreram imenso para o agravamento cambial, cotando-se cheque sobre Londres a 34¹³/₁₆.

Os cambios firmaram-se, sem esperança de proxima melhoria, ficando as taxas que figuram na nossa tabella a seguir.

A libra negociava-se hontem, sabbado, a 6\$90 - 7\$00, e o agio do ouro a 35 % e 45 %.

O Rio-Londres inscreveu-se a £2 $\frac{9}{16}$ ou 19s104 reis a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 27 DE FEVEREIRO		EM 13 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 $\frac{1}{8}$	35	35 $\frac{1}{8}$	35
" 90 dv.....	35 $\frac{3}{8}$	—	35 $\frac{3}{8}$	—
Paris cheque.....	810	814	812	818
Berlim "	300	315	300	315
Amsterdam cheque	568	571	565	570
Madrid cheque	1380	1390	1360	1370

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

FEVEREIRO

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro Portuguezes	Rede geral	18 Fevereiro	1.073	783.487\$00	1.073	703.162\$00	+	80.025\$00	729\$90	655\$32
	Vendas Novas...	»	70	18.324\$00	70	14.280\$00	+	4.044\$00	261\$77	204\$00
	Coimbra a Louzã	»	29	3.159\$00	29	3.633\$00	-	474\$00	108\$93	125\$27
Sul e Sueste.....	10	»	681	179.531\$58	681	195.973\$87	-	16.442\$29	263\$62
Minho e Douro	»	»	471	112.974\$00	471	141.368\$47	-	28.394\$47	239\$85
Beira Alta	31 Dez. 1914	253	364.791\$84	253	618.900\$30	-	54.108\$54	2.232\$37	2.446\$24
Companhia Nacional	21 Janeiro	185	6.646\$08	185	6.953\$71	-	307\$63	35\$92	37\$58
Valle do Vouga.....	20 Fevereiro	176	18.611\$48	152	15.631\$93	+	2.979\$55	105\$75	102\$84
Porto á Povoa e Famalicão	31 Dez. 1914	56	167.439\$32	56	174.841\$07	-	7.401\$75	2.989\$98	3.422\$16
Guimarães	31 Outubro	64	121.173\$38	64	127.892\$46	-	6.719\$08	1.893\$33	1.998\$31
Hespanholas										
Norte de Hespanha.....	31 Janeiro	3.681	11.381.493	3.681	11.722.150	-	340.657	3.091	3.184
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	»	3.664	10.077.424	3.664	10.393.242	-	315.818	2.750	2.836
Andaluzes.....	»	1.083	2.320.255	1.083	2.458.376	-	138.121	2.142	2.269
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	10 Fevereiro	777	916.289	777	1.044.693	-	128.404	1.479	1.344
Lorca a Baza e Aguilas.....	13 »	468	351.370	468	494.198	-	142.828	2.091	2.944

Caminho de ferro electrico de Salerno a Amalfi (Italia)

Obtida a concessão do caminho de ferro electrico de Salerno a Amalfi, com o subsidio annual de 10,000 liras (cerca de 2.000\$ escudos) por kilometro e por 50 annos, a Companhia Geral Italiana de Caminhos de ferro economicos submetteu ultimamente à approvação governamental o projecto definitivo da linha, com 0^m,95 de largura de via.

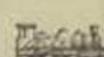
Segundo o projecto, considerado admissivel pelo Conselho superior de Obras-publicas, a linha terá a extensão de 19,763 kilometros, 12,183 em recta e 7,580 em curva. A pendente maxima será de 40 %.

Os tunneis projectados são em numero de 35, com a extensão total de 6.010 metros.

Das são as obras de arte, especialmente apontadas, a saber: uma ponte murada de 11^m,5. no despenhadeiro de Corso Regina, e a ponte-viaducto de 3 vãos, de 20 metros cada, sobre o rio Atrani. Ha outras obras de arte, em numero de 84, de extensão variavel entre 0^m,4 e 10^m.

Ao longo da linha haverá as seguintes estações: de Salerno, de Vietri, de Maiori, de Minori, de Amalfi, e os apeadeiros de Cetara, de Erchie e de Atrani.

A companhia concessionaria apresentará em breve à approvação do ministro, um novo projecto para a ligação da estação de Salerno com o porto.



Receptor de t. s. f. de algibeira

Leu-se n'uma revista estrangeira, que o governo alemão offerecerá uma enorme quantia ao professor Domenico Argentieri, de Florença, pelo apparelho radio-telegraphico de algibeira, por elle inventado; mas, com louvavel patriotismo, o inventor recusou a offerta, e poz o seu invento ás ordens do governo da patria.

O novo apparelho, cujas experiencias se realizaram na presença de uma commissão official italiana, custa sómente cerca de 3\$ escudos, e graças a elle foram interceptados, em Aquila, despachos partidos da torre Eiffel, isto é, da distancia de mais de 1.000 kilometros.

O padre Alfani, director do Observatorio de Florença, fallando d'este invento, contou que, ao rebentar a guerra actual, o governo italiano ordenara que fechassem todas as estações onde funcionasse o invento de Argentieri, e inclusivè a respectiva secção do mencionado observatorio. No dia seguinte, Argentieri apresentou-lhe copia de varios despachos de t. s. f. officiaes, e que elle havia interceptado sem necessidade de installação nenhuma.

Existem varios meios de obter este mesmo resultado, segundo o padre Alfani.

O mais simples, embora o mais rudimentar, consiste no emprego de um receptor formado por duas agulhas de aço espetadas n'uma batata.

Estamos a ver que as batatas, com tal importancia scientifica, vão subir de preço.



○ Canal do Panamá

Apesar da guerra, o transito pelo Canal do Panamá foi muito importante desde a inauguração, pois de 15 de agosto até 1 de outubro passaram pelo Canal 81 navios de varias tonelagens. A 15 de outubro houve novo desmonoramento de terras no corte de Culebra, mas começaram logo a trabalhar as dragas e com tal força que a 20 de outubro já haviam aberto uma passagem de 45 metros de largura por 12 de profundidade.

Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do numero 652)

Nota das despesas feitas com as reparações das obras d'arte entre os kilometros 47,500 e 52,350 a que se refere o officio n.º 85 da Fiscalização do Governo, de 16 de Maio de 1914:

Ao kilometro	47,500.	233\$05 escudos
"	48,340.	237\$37 "
"	49,121.	169\$02 "
"	50,353.	190\$37 "
"	52,208.	432\$77 "
"	52,351.	235\$24 "
Total.		1:497\$82 "

Por aqui se vê que a falta de reparações em que o Governo pretendia basear-se, para applicar à companhia o artigo 56.^o do contracto de 1885, era de importancia minima para justificar tal applicação, estando a Companhia, como acima dissemos, procedendo a essas e outras reparações, algumas das quaes podem ser consideradas transformações, como seja principalmente a da ponte do Luinha.

Entretanto e apesar d'isto, o decreto não foi ainda annullado, e, bem que não tivesse sido cumprido nas suas disposições basilares e nos seus intuitos fundamentaes, e a companhia o considere nullo, elle está de pé, mantendo, pelo menos, uma injusta desconfiança no credito da Companhia, impedindo-a cada vez mais de poder tomar resoluções convenientes para a exploração e conservação da linha, com a segurança com que as tomaria se a ameaça que o decreto traduz não estivesse latente.

É este mais um facto que complica a questão entre o Estado e a Companhia, que, se prejudica esta, mais prejudica o commercio de Loanda e ainda mais o proprio Estado.

É natural que, em face da tentativa do Governo de intervir na administração da Companhia, os *Trustees* e os demais interessados estrangeiros protestassem, como protestaram contra isso, em face das claras disposições do contracto de curadoria. Um dia, em que isso se torne necessário, se mostrará claramente quem foi inutilmente provocar tais protestos, e se mostrará igualmente que, devido aos exfórgos da Companhia, as causas não tomaram, na occasião, um caminho que podia trazer para o nosso paiz um desaire, como tem tido outros, de que não se tem livrado senão á custa de grossos prejuizos.

Os gravissimos acontecimentos internacionaes, que no momento actual infelizmente convulsionam a Europa, vieram relegar para um plano secundario a nossa questão em relação a esse ponto; mas, se ha muitos que vão, ha muitos que ficam; e não será possivel que estes queiram compensar-se de tantos e tamanhos prejuizos que estão soffrendo, aproveitando, mais tarde ou mais cedo, direitos que não tenham sido legalmente liquidados, e que não podem desaparecer, como tantas outras causas para sempre desaparecem, em tão tremenda conflagração?

E terá então o vosso Conselho de Administração, como teve em Abril p. p., meios de evitar o choque de interesses, cujo sacrificio não pôde decerto ser estipulado em tractados internacionaes de qualquer natureza que seja, antes pelo contrario mais razão tém para serem considerados, vistos os prejuizos havidos? E se não houver o perigo, como até ha pouco, de serem esses interesses defendidos com mais ou menos violencia, serão por isso menos efficazmente defendidos com mais ou menos diplomacia?

É caso em que convém pensar um ponco quem n'isso tem o dever de pensar.

Continuando de pé o decreto de Março, e tendo augmentado por isso as dificuldades da Companhia, visto que o receio de que tal violencia fosse mantida lhe restringiu o credito, insistimos com o Governo por varias vezes para ser liquidado por qualquer forma o incidente, sempre sem resultado algum. Era, porém, absolutamente necessário tomar qualquer expediente, que, embora não podesse fazer os Governos cumprir os contractos de acordo com a arbitragem feita em 1911, mostrasse ao menos inilvidavelmente a nossa razão e a nossa justiça, por uma forma oficial, por assim dizer, e que não podesse ser atingida pela suspeita injustificada e malevola com que pretendiam atingir a da liquidação de contas em 1911.

Depois de pensar maduramente sobre o assumpto, e sendo-nos vedado, bem como ao Estado, pelo contracto de 1885 e pelo Estatuto, o recurso de liquidarmos as questões pelos tribunaes, resolvemos o vosso Conselho de Administração recorrer de novo á arbitragem, informando o Governo, em officio de 3 de Julho, de que a Companhia requereria a arbitragem judicial ao Tribunal do Commercio, dentro do prazo de 15 dias, se dentro d'esse prazo o Governo não nomeasse os seus arbitros para a liquidação das questões pendentes, nos termos do artigo 68.^o do contracto de 25 de Setembro de 1885 e do artigo 72.^o do Estatuto.

Conveiu mais ao Governo ver n'isto uma imposição, para não dar resposta alguma, e, n'essas circunstâncias, a Companhia fez a petição ao Tribunal do Commercio do Porto, por intervenção do seu advogado, nos seguintes termos:

Diz a Companhia dos Caminhos de Ferro através d'Africa, Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada, com a sua sede na rua de Bellomonte d'esta cidade, que pretende deduzir e fazer seguir os seus termos, contra o Estado, representado pelo Dig.^{mo} Agente do Ministerio Publico, perante este Tribunal Commercial, uma acção ordinaria, nos termos seguintes:

1.^o Que existindo de ha muitos annos divergencias entre a Companhia e o Estado, com relação á regularização e liquidação das suas contas, foram elles solucionadas pela sentença arbitral de 18 de Dezembro de 1911.

2.^o Que, em virtude d'essa sentença, que fez transito em julgado, ficou a Companhia a dever ao Estado a quantia de 16:637\$71, que a Companhia depois d'essa sentença satisfez e que o Estado recebeu. Mas

3.^o Que o Estado, posteriormente áquella sentença, continuou como até ahí, a deixar de cumprir as suas obrigações para com a Companhia, não saldando regularmente as suas contas com ella, de forma que a mesma Companhia é actualmente credora do Estado por quantia avultada, como em execução d'esta sentença se liquidará. Porquanto

4.^o Que, segundo o artigo 22.^o do contracto entre a Companhia e o Estado, de 25 de Setembro de 1885, o Estado não tem pago á Companhia, desde aquella decisão arbitral a subvenção a que está obrigado, na importancia de 1:199\$94 por anno e por cada kilometro, mas apenas o absolutamente indispensável para se efectuar o pagamento do coupon e amortização das obrigações.

5.^o Que depois da sentença arbitral, o Estado continua a debitar a Companhia pela importancia das diferenças cambiaes do referido coupon e amortização, apesar de essas diferenças cambiaes terem, pela mesma sentença, ficado a cargo do Estado.

6.^o Que, pelo mesmo motivo, e contrariamente ao preceituado no artigo 23.^o do mesmo contracto de 1885, o Estado não tem pago o complemento das despesas da exploração do Caminho de Ferro, na razão de 1:200\$00 por anno e por kilometro, mas apenas a quantia de 56:000\$00 por anno, de promissorias ao Banco de Portugal.

7.^o Que a tudo isto tem falta o Estado, depois d'aquella sentença de 18 de Dezembro de 1911, apesar d'essa decisão arbitral ser exequivel como as sentenças das justiças ordinarias nos termos do artigo 54.^o do Código do Processo Civil. Além d'isso

8.^o Que, segundo o artigo 25.^o § 4.^o n.^o 3 do referido contracto de 1885 o Estado deixou de demarcar e fazer entrega á Companhia dos terrenos marginaes á linha, á medida que as secções do caminhos de ferro se foram abrindo, o que tem causado enormes e avultados prejuízos que em execução de sentença igualmente se liquidarão. Contrariamente,

9.^o Que o Estado, contra as excepções estabelecidas no artigo 26.^o do mesmo contracto de 1885, tem exigido á Companhia, e esta tem pago, todas as contribuições geraes e municipaes, apesar de esta garantia das excepções do pagamento das referidas contribuições durar por todo o tempo da concessão.

10.^o Que por tal motivo, tem advindo á Companhia, faltas de receita e aumentos de despesa, com manifesto prejuízo para a sua administração interna e ainda para os seus accionistas, prejuízos que também em execução de sentença se liquidarão.

11.^o Que ultimamente, e contra o estatuido no artigo 68.^o do referido contracto de 1885, e sem se observar previamente o preceituado no artigo 56.^o do mesmo contracto, o Estado pelo Decreto de 17 de Março do corrente anno de 1914, fez inventariar todos os bens da Companhia e procedeu a um vistoria á linha com o fim de indevidamente se apropriar das receitas da linha e tomar conta da administração e exploração do caminho de ferro, com graves prejuízos e descredito para a Companhia.

12.^o Que, por tal motivo, este estado de intransigencia por parte do Estado, em resolver todas estas questões de interesse maximo para a Companhia, tem impedido esta de dar todo o desenvolvimento á exploração do seu caminho de ferro, bem como aos outros negócios que com essa exploração estão intimamente ligados e que trariam grandes vantagens para o fomento da província d'Angola.

13.^o Que, como é de direito, está o Estado constituido na obrigação de indemnizar a Companhia de todos os prejuízos causados com a falta do cumprimento d'aquele contracto d 25 de Setembro de 1885. E

14.^o Que, nos termos dos artigos 68.^o do mesmo contracto e 72.^o dos Estatutos da mesma Companhia, aprovados pelo Governo, todas as questões que se suscitarem entre o Estado e a Companhia, tem de ser resolvidas por meio de arbitros. Pelo que

N'estes termos e nos melhores de Direito, deve julgar-se procedente e provada a presente acção e por virtude d'ella o Estado condenado a satisfazer á Companhia o saldo das suas contas e segundo as obrigações do mencionado contracto de 1885 e posteriores á sentença arbitral de 18 de Dezembro de 1911, e bem assim, a restituir-lhe o que indevidamente tem recebido das contribuições geraes e municipaes da Companhia; fazendo a demarcação e entrega dos terrenos marginaes á linha, indemnizar a Companhia da falta da entrega d'esses terrenos até ao presente, assim como revogar aquelle Decreto de 17 de Março do corrente anno, sendo mais condenado a satisfazer á Companhia os prejuízos materiaes e moraes que tal facto lhe causou. Assim

P. a V. Ex.^o Sr. Juiz Presidente d'este Tribunal Commercial se digne mandar que D. esta se cite o Dig.^{mo} Agente do M. P., como representante do Estado, para na 2.^a audiencia depois de feita a sua citação, ver accusar esta, e n'essa mesma audiencia nomear e ver nomear arbitros que procedam á solução d'esta acção, seguindo-se os demais termos do artigo 56.^o e seg. do Código do Processo Civil até final.

E. R. M.

O Advogado, Alberto Carlos Freire Themudo Rangel

Admittida a petição, foi o Governo intimado para a nomeação dos arbitros, devendo a questão seguir os seus devidos termos.

Rebentou então a conflagração europeia, com todas as perturbações internas que tales factos produzem, e a que o Governo tinha de prestar desvillada atenção. Considerando o vosso Conselho de Administração como um dever patriótico não desviar, em pouco que fosse, a atenção do Governo do estudo e resolução de tão graves assumtos, resolveu desistir da acção intentada, enviando ao Sr. Ministro das Colônias copia da moção apresentada em sessão do Conselho de Administração de 7 de agosto, do teor seguinte:

Moção

O Conselho d'Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, entendendo ser um dever de patriotismo, no presente momento, não destruir as atenções do Governo dos importantíssimos assumtos a que tem de prestar os seus cuidados, para evitar que o nosso paiz seja mais rudemente atingido pelos resultados do grande conflito internacional: entendendo a que o prosseguimento da questão, que ultimamente apresentou no Tribunal do Commercio d'esta cidade, pode porventura dar lugar a exigências inconvenientes por quaisquer interessados nos negócios da Companhia, o que poderia complicar mais a situação: resolve fazer sustar desde já a acção intentada, reservando o seu prosseguimento para ocasião mais oportuna. Resolve mais, com o fim de concorrer quanto possa para evitar dificuldades nas relações entre Angola e a metropole, aceitar toda e qualquer modificação temporaria nas tarifas, que o Governo julgue conveniente, para facilitar os transportes no seu caminho de ferro, comprometendo-se a não fazer reclamação alguma, por qualquer redução no rendimento durante este período, como lhe é facultado pelo artigo 31.^o § 5.^o do contracto de 25 de Setembro de 1885.—Porto, 7 de agosto de 1914.—Augusto Gama.

à qual S. Ex.^o respondeu da forma que segue:

Ministério das Colônias.—Direcção Geral das Colônias.—4.^o Repartição.—N.^o 4:359.—Ex.^{mo} Sr.—Sua Ex.^o o Ministro a quem foi presente o ofício de V. Ex.^o de 7 do corrente, cobrindo copia de uma moção apresentada em sessão do Conselho de Administração d'essa Companhia n'aquella data, encarrega-me de significar a V. Ex.^o que lhe foi muito grato conhecer da atitude patriótica apresentando a citada moção e do Conselho de Administração da Companhia que a aprovou.—Saude e Fraternidade.—Direcção Geral das Colônias, em 15 de agosto de 1914.—Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—O Director Geral, (ass.) Joaquim Basílio Cerveira e Souza d'Albuquerque e Castro.

Está, portanto, a acção em suspenso até que as circunstâncias permitem encetá-la novamente, se o Governo não preferir, fazendo-nos a devida justiça, cumprir os contractos, feitos de boa-fé com o Estado, de que é representante, ou entrar comosco em um acordo que nos permita cumprir a nossa missão e afugentar de vez receios de maiores e mais graves complicações futuras.

(Continua)

OLYMPIA O mais distinto Cinema de Lisboa RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias: Matinées ás 3 horas da tarde

Os mais bellos concertos e os melhores
espectáculos cinematographicos da Capital

FRANCEZ

Bom professor pode ser indicado n'esta Redacção.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Occidental

Vapor portuguêz **LOANDA**. Sairá a **10** de março.
Empresa Nacional de Navegação.
R. do Comércio, 85.



Africa Oriental

Vapor portuguêz **AFRICA**. Sairá a **3** de março.
Empresa Nacional de Navegação.
R. do Comércio, 85.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Vapor inglez **SOCRATES**. Sairá a **2** de março.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



Leixões e Liverpool

Vapor inglez **AIDAN**. Sairá a **10** de março.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 1.º



Liverpool (directo)

Vapor inglez **SCULPTOR**. Sairá a **2** de março.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **ARAGUAYA**. Sairá a **16** de março.
Agentes, James Rawes, & C.º R. do Corpo Santo, 47, 1.º



Pará e Manaus

Vapor inglez **ANTONY**. Sairá a **12** de março.
Agentes, Garland Laidley & C.º T. do Corpo Santo, 11, 2.º



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

Vapor holandêz **HOLLANDIA**. Sairá a **8** de março.
Agentes Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



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

Vapor holandêz **FRISIA**. Sairá a **22** de março.
Agentes, Orey Antunes, & C.º Pr. 4, 1.º



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

Vapor portuguêz **FUNCHAL**. Sairá a **5** de março.
Agente, Germano S. Arnaud, C.º do Sodré, 84, 2.º



Vigo, Folkestone, Londres e Amsterdam

Vapor holandêz **TUBANTIA**. Sairá a **11** de março.
Agentes, Orey, Antunes & C.º Pr. Duque da Terceira, 4, 1.º



A sahir de Leixões

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor francêz **AMIRAL-DE-QUERSAINT**. Sairá a **1** de março.
Agentes, Armando Daniel de Matos Limit.º R. de S. Francisco, 7.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1915

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	Tua	Bragança	Tua	
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P		Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R		Lisboa	Móra	Lisboa	
7 16	8 45	5 30	6 37	g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	9 10	10 14	4 15	a 2 35	9 10	3 15	6 55	1 50
9 48	10 54	7 5	8 6	g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	8 5	7 40	—	5 26	Lisboa	Beja	Lisboa	
10 50	11 56	7 55	8 58	—	—	g 5 40	5 50	—	—	6 24	1	9 10	1 42	8 50	1 50
a 12 15	12 56	a 8 28	9 9	a 8 30	2 16	6 28	5 26	8 40	4 2	12 5	a 2 35	4 30	10 15	5 50	11
12 50	1 47	9 23	10 26	9 10	8 42	a 8 37	2 35	8 5	12 30	a 6 48	1 8	8 5	10 8	3 40	a 1 8
3	4 9	11 15	12 13	a 6 55	1 15	7 55	6 25	9 35	7 56	—	—	9 35	10 8	3 40	5 5
a 5 13	6 5	1 12	2 13	c 6 56	/	1 15	7 55	—	—	—	—	—	—	—	—
5 34	6 41	3 17	4 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b 6 15	7 4	a 4 10	4 49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 17	8 24	5 24	6 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	10 11	a 6 48	7 29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 24	11 33	7 30	8 36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 53	12 59	9 10	10 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 55	2 5	11 13	12 15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R		Lisboa-P	V. França	Lisboa-P		Entrone.	T. das Var.	Entrone.		Lisboa	Moura	Lisboa	
4 15	4 42	9 1	9 37	6 56	8 7	—	—	6 17	11 8	1 8 4	1 30	9 10	4 30	6 10	1 50
Mais os de Cintra.				Lisboa-R	Porto	Lisboa-R		Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R		Lisboa	Moura	Lisboa	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		3 22	9 41	2 35	8 6	9 10	4 2	12 5	a 2 35	9 10	4 30	6 10	1 50
6	7 8	5 25	6 31	n 6 30	8 15	10	12 28	8 8	10 7	7 20	9 17	8 15	10 46	7 35	1 50
b 7 10	9 1	b 8 10	8 39	7 20	9 12	2 54	4 55	11 30	1 8	4 50	6 44	8 5	9 35	10 8	1 50
a 9 10	10 18	b 8 50	9 37	2 5	1 8	4 50	10 40	a 8 45	10 22	11 39	1 34	8 45	10 20	7 32	9 50
a 10 10	10 46	a 9 10	9 46	10 40	12 44	5 40	12 35	12 44	10 55	12 44	5 40	10 40	12 25	10 2	11 10
10 45	11 53	b 9 35	10 41	5 30	8 15	10	12 28	5 30	2 7	4 32	10 40	5 30	8 15	9 35	10 55
a 11 29	12 5	b 10 35	11 22	7 20	9 12	2 54	4 55	11 30	1 8	4 50	6 44	5 30	8 15	9 35	10 55
12 20	1 28	11 20	12 26	2 5	4 30	a 8 55	10 40	2 5	5	10 40	12 25	6 5	9 35	10 8	1 50
2	3 8	a 12 14	12 50	a 8 45	10 22	11 39	1 34	10 40	12 25	1 34	1 34	6 5	9 35	10 8	1 50
3 40	4 48	12 51	1 56	5 25	6 54	7 10	8 39	5 25	6 54	7 10	8 39	5 25	6 54	7 10	8 39
a 5 10	5 46	2 20	3 26	4 35	5 30	6 5	7 14	4 35	5 30	6 5	7 14	4 35	5 30	6 5	7 14
b 5 15	6 6	3 50	4 56	5 25	6 54	7 10	8 39	5 25	6 54	7 10	8 39	5 25	6 54	7 10	8 39
a 6 40	7 21	a 6 10	6 46	7 8	8 25	7 25	8 37	10 30	10 55	3 35	4 36	10 30	10 55	3 35	4 36
7 45	8 8	b 6 25	7 25	8 48	b 7 50	8 37	8 40	12 44	5 40	12 35	5 40	12 44	5 40	12 35	5 40
8 40	9 48	9 10	10 16	10 10	11 18	10 30	11 36	4 15	12 44	5 40	12 35	4 15	12 44	5 40	12 35
10 10	11 18	10 30	11 36	11 55	12 48	b 11 30	12 17	4 15	12 44	5 40	12 35	4 15	12 44	5 40	12 35
11 40	12 48	b 11 30	12 17	1 21	7 50	8 25	8 27	2 27	4 56	6 45	9 25	1 21	7 50	8 25	8 27
b 12 45	1 36	12 10	1 16	—	—	—	—	6 56	9 25	—	—	—	—	—	



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa de aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações

(Aprovada por despacho ministerial de 6 de Fevereiro de 1915)

Em vigor desde 20 de Março de 1915

Estações	Preço por metro quadrado					
	Cais descoberto			Cais coberto		
	Trimestre	Semestre	Ano	Trimestre	Semestre	Ano
Barreiro.....	\$20	\$25	\$50			
Moita, V. Novas, Pinhal Novo, Casa Branca, Alvito, Beja, Faro, Evora, Extremoz e Moura.....	\$08	\$10	\$20			
Torre da Gadanha, Cuba, Al- justrel-Castro Verde, Olhão, Loulé, Vila Rial, Aldega- lega, Montemór, Móra, Sil- ves e Portimão.....	\$06	\$08	\$15	\$30	\$40	\$70
Todas as outras estações e apeadeiros.....	\$04	\$05	\$10			

CONDIÇÕES

1.^a—Os pedidos de aluguer devem ser dirigidos, em papel sêlado, á Direcção destes Caminhos de Ferro.

2.^a—O pagamento será efectuado adeantadamente.

3.^a—O deposito de mercadorias, feito ao abrigo desta tarifa, é de conta e risco dos expedidores ou consignatarios, declinando a Administração toda e qualquer responsabilidade por faltas e avarias.

4.^a—O aluguer subentende-se só para mercadorias que tenham sido ou devam ser transportadas pelo Caminho de ferro, não sendo com tudo obrigatório.

5.^a—A Administração reserva-se o direito de fazer cessar o aluguer, sempre que para isso tenha conveniencia, não tendo, por tal motivo, o interessado direito a indemnisação alguma.

A presente anula e substitue para todos os efeitos a tarifa de aluguer de terrenos, em vigor desde 1 de Outubro de 1903.

Lisboa, 2 de Setembro de 1914.

Pelo Engenheiro Director

José Abecasis Junior

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

Transportes de MADEIRA DE PINHO NACIONAL EM TÓROS

de Santa Comba para Gaia ou Porto-Campanhã, ou vice-versa

E

CEREALIS, FARINHAS, ROLÃO, SEMEAS E RESIDUOS DA MOAGEM
DE CEREALIS E LEGUMES SECOS

de Murtede para Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Mar, ou vice-versa

A partir de 1 de Março de 1915 as remessas de madeira de pinho em tóros que, por expedições de vagão completo do minimo de 10:000 quilogramas ou pagando como tal, se efectuarem da estação de Santa Comba para as de Gaia ou Porto-Campanhã ou vice-versa (via Pampilhosa), ao abrigo da tarifa especial N. B. n.º 6 de pequena velocidade, serão taxadas aos preços seguintes:

Companhia da Beira Alta	\$78
Companhia Portuguesa	1\$22
Total	2\$00

A partir da mesma data as remessas de cereais, farinhas, rolão, semeas e outros residuos da moagem de cereais e legumes secos que, por expedições do minimo de 1:000 quilogramas ou pagando como tal, se efectuarem da estação de Murtede para as de Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara Terra ou Mar ou vice-versa (via Pampilhosa), ao abrigo da referida tarifa, serão taxadas aos preços seguintes:

Companhia da Beira Alta	\$54
Companhia Portuguesa	2\$36
Total	2\$90

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso ficam em vigor as condições da referida tarifa N. B. n.º 6 de pequena velocidade.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1915.

O Director Geral da Companhia

B. 2.458

Ferreira de Mesquita