

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

16.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 664

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

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e Raul Esteves, Engenheiros

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exército

## COMPOSIÇÃO

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

LISBOA, 16 de Agosto de 1915

## REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Beira Alta — Aviso ao publico: 4.ª ampliação á tarifa especial  
n.º 3 (P. V.).



## SUMMARY

Caminhos de Ferro no Algarve — II — por J. Fernando de Sousa.....	241
A questão do carvão na Inglaterra, por Raul Esteves.....	243
Parte official: Ministerio do Fomento; Direcção Geral de Obras Publicas e Minas—Secretaria Geral; Decreto n.º 1820—Repartição dos Caminhos de Ferro e Pessoal; portarias n.ºs 441, 442 e 443.....	245
José da Costa.....	247
Viagens e transportes.....	248
Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado.....	248
A suspensiva russa e as vias de reabastecimento.....	249
Uma experiencia ferroviaria em Inglaterra.....	250
As linhas do Estado no Orçamento.....	251
Linhas Portuguezas — Penafiel á Lixa — Monsão a Melgaço — Beira Alta — Carris de Ferro do Norte.....	251
Linhas estrangeiras — Brasil — Bolivia.....	252
Companhia de Benguella.....	252
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	252
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	253
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	25
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação).....	254
Arrematações.....	255
Horario dos combolos.....	256



## Caminhos de ferro no Algarve

### II

Por curiosas vicissitudes passou a construcção dos caminhos de ferro que servem a provincia do Algarve.

O contracto de 29 de maio de 1860 para a concessão das linhas de Vendas Novas a Evora e Beja, com a subvenção kilometrica de 16 contos por kilometro, foi ampliado pelo de 11 de junho de 1864, accrescentada áquella concessão a das linhas, já construidas, do Barreiro a Vendas Novas e Setubal, que a empresa devia alargar de 1<sup>m</sup>, 44 para 1<sup>m</sup>, 67 e das novas linhas de Extremoz ao Crato, de Beja á fronteira hespanhola e de Beja a um ponto do littoral do Algarve, que seria determinado por accordo do Governo com a Companhia. A essas novas linhas era arbitrada a subvenção kilometrica de 18 contos, apesar de se admittirem para a linha de Beja ao Algarve os limites de 200<sup>m</sup> para os raios de curvas e 25<sup>m</sup>/m para as pendentes. Tão difficil se julgava a construcção e tão secundaria importancia era attribuida áquelle troço!

Dificuldades financeiras de occasião levaram o Governo a celebrar o extraordinario contracto de 14 de outubro de 1865, pelo qual a Companhia do Sueste se obrigava a restituir cerca de 2:000 contos de subvenções recebidas e a entregar 1:000 contos, preço da linha do Barreiro a Vendas Novas e Setubal, sendo as subvenções kilometricas substituidas pela garantia do rendimento bruto de 3:600\$000 réis por kilometro, durante 50 annos, a contar

de 1 de julho de 1869, em todas as linhas que ficavam fazendo parte da concessão.

Por fortuna a Companhia não poudé pagar as primeiras letras representativas da restituição, e o Governo conseguiu rescindir o contracto e tomar posse da linha, não sem encargo digno de menção.

O incansavel trabalhador que tomou a direcção das linhas, o distincto engenheiro Nuno de Brito Taborda, ao mesmo tempo que organizava os serviços da exploração, dava activo impulso á construcção e estudo dos prolongamentos.

Da linha de Beja a Faro encontrou bastante adeantado o troço de Beja a Cazevel, que poudé abrir em 20 de dezembro de 1870.

No Algarve, entre a portella da Silveira e Faro, encontrou alguns trabalhos executados e fez elaborar o projecto de Cazevel a Faro com curvas de 350<sup>m</sup> e rampas de 16<sup>m</sup>/m.

No periodo accidentado que vae de 1876 a 1883, em que os governos hesitavam entre a administração directa e o arrendamento para as linhas do Sul e Sueste, nada se adeantou na construcção do caminho de ferro do Algarve.

Assim, a lei de 26 de janeiro de 1876 auctorizou a concessão da linha do Algarve, Cazevel a Faro, com a subvenção kilometrica e as condições technicas estipuladas no contracto de 11 de junho de 1864. isto é, curvas, de 500<sup>m</sup>, rampas de 25<sup>m</sup>/m, subvenção de 18 contos! E todavia esta lei fôra precedida do decreto de 1 de julho de 1875, em que para accudir á crise de trabalho no Algarve se mandava proceder por conta do Estado á construcção do troço de Faro a Messines, para o que se abriu um credito de 200 contos.

Vem depois a lei de 6 de maio de 1878 para o arrendamento das linhas em exploração e construcção dos prolongamentos sem subvenção. Para o caminho de ferro do Algarve deixava-se facultativa a fixação da via larga com rampas de 15<sup>m</sup> e curvas de 300<sup>m</sup>, ou da reduzida com as mesmas rampas e curvas de 120<sup>m</sup>.

Nenhum resultado surtiu o concurso, como era d'esperar, pelo que foi promulgada nova lei, de 29 de março de 1883, para a construcção das linhas de Extremoz á linha de Leste, de Beja á fronteira e de Cazevel a Faro com um ramal de Messines ou Tunes por Silves para Portimão. Nenhuma subvenção era assegurada, entregando-se ao concessionario a exploração das linhas já abertas e das que se obrigava a construir. No caso de não haver adjudicatario ficava o Governo auctorizado a construir os prolongamentos por conta do Estado.

Assim succedeu. Empreendeu-se a construcção. Um prurido d'economias, aliás pouco consideraveis, determinou modificações do projecto Taborda, que no troço das Amoreiras a Messines elevaram as rampas a 18<sup>m</sup>/m e reduziram os raios das curvas a 300<sup>m</sup>.

Em 6 de junho de 1888 abriu-se o troço de Cazevel ás Amoreiras e em 1 de julho de 1889 o das Amoreiras a Faro.

Não ficou isento de defeitos o traçado, mórmente na parte que a Companhia do Sueste começara a construir,



alongando escandalosamente a linha em planície, para avolumar a subvenção.

Em vez de sahir directamente de Beja adoptou-se ahi uma reversão e de ahi até Cazevel não houve montículo que se não torneasse. Deixou-se na serra, sem necessidade, uma secção de carga em peiores condições de tracção, não havendo particularidades d'exploração nem economias de vulto na construcção, que tal aconselhassem.

Estava conjurado o perigo da introdução da via reduzida, que não tinha sufficiente justificação.

Nada ficou, porém, providenciado sobre o prolongamento de Faro a Villa Real.

Não tardou que a incoherencia e falta de plano assente em materia de viação accelerada não provocasse um curioso episodio.

Por alvará de 2 de dezembro de 1887 foi feita a concessão de uma linha americana com tracção a vapor, chamada *Caminho de Ferro Americano do Sul do Algarve*, para ligar entre si e com o caminho de ferro do Sul as povoações de Lagos, Portimão, Lagôa, Silves, Loulé e Faro, Olhão, Fuseta, Tavira e Villa Real.

O unico auxilio prestado era a auctorização para utilização do leito das estradas de Portimão a Messines, de Lagôa a Villa Real e de Faro a Loulé.

Chegou a ser feito o deposito de 50 contos e a organizar-se a *Companhia do Caminho de Ferro do Sul*, para a qual foi transferida a concessão e que chegou a apresentar o projecto do troço de Faro a Villa Real para via larga em leito proprio.

Mais ainda: em dado momento e para pagar serviços eleitoraes, foi creado um logar de inspector do trafego da nova linha. Uma portaria de 19 de dezembro de 1893 declarou caduca a concessão e fez reverter o deposito para o Estado.

Foi a visita d'El-Rei D. Carlos ao Algarve em 1897 que deu logar á construcção dos troços de Faro a Villa Real e do ramal de Portimão, abertos á exploração por troços successivos e concluidos o primeiro em 14 de abril de 1906 e o segundo em 15 de fevereiro de 1903.

A construcção do ultimo troço do ramal, Portimão-Feragudo a Lagos, foi adiada para se attenderem necessidades mais urgentes, iniciando-se porém em 1909 e estando prevista na proposta de lei de 1910, que não chegou a ser transformada em lei, e que ultteriores providencias fragmentares, mal estudadas e peor concatenadas teem substituido incompletamente.

No systema adoptado para os ramaes de Aldeia Gallega e Montemor encontrou-se a formula para a lei, que auctorizou a camara de Lagos a contrahir o emprestimo para a construcção.

Não repetirei agora a critica formulada na *Gazeta* de 1 d'agosto de 1912 acerca da ausencia de plano, que isolou essa providencia das que respeitavam a linha de Évora a Reguengos e da que devia ser promulgada sobre o importante troço do Seixal a Azeitão e Cezimbra, votado a censuravel ostracismo ha mais de cinco annos. Demonstrei então que o rendimento proprio do prolongamento, junto ao que nas outras partes das linhas determinaria, cobriria os encargos da construcção.

Está esta bastante adeantada, dependendo a sua conclusão da ponte de Portimão.

No outro extremo do littoral a portaria de 8 de agosto de 1906 abriu o caminho á construcção da linha hespanhola de Ayamonte a Huelva, facultando-lhe uma participação de receitas do trafego commum.

Surtiram effeito as diligencias pacientemente empregadas desde 1905 e em que o Conselheiro Frederico Ramires desempenhou importante papel, para que se levasse a cabo um valioso prolongamento da linha do littoral do Algarve.

Para terminar a resenha da legislação sobre os caminhos de ferro do Algarve não devo deixar sem referencia

o alvará de 20 de março de 1906, que fez a concessão de uma linha ferrea americana entre Loulé e S. Braz de Alportel e entre esta povoação e Faro, que até hoje não poudesse ser construida. Recentemente uma lei feita sobre o joelho auctorizou em 1914 um ramal de via larga da estação de Loulé a S. Braz de Alportel, tornando ainda mais precaria a realização do tremvia concedido.

A construcção do caminho de ferro de Valle do Sado, que podia estar ha annos concluida, se em 1907 e principios de 1910 teem sido aproveitadas as propostas altamente vantajosas para ser tomado firme o emprestimo destinado a assegurar-lhe os recursos, vae melhorar consideravelmente as relações do Algarve com Lisboa e completar o grupo de linhas ferreas de via larga que interessam a sua economia.

Durante muito tempo predominaram as opiniões acerca do trafego dos caminhos de ferro do Algarve. O grande percurso terrestre, a exportação maritima da maior parte dos productos da provincia, as facilidades que á importação offerecia a barateza da navegação de cabotagem, a diminuta importancia das relações com o Alemtejo, eram allegadas como justificação da incredulidade acerca de rendimentos compensadores para as linhas ferreas. Ao tempo não se davam ao incremento do turismo as atencões e disvellos que mereciam.

Não admira, pois, que se mantivesse tanto tempo isolado o extremo sul do paiz (que ainda hoje não está ligado por estradas com o Alemtejo) e que se chegasse a determinar a construcção das suas linhas com via reduzida.

A estatistica das linhas do Sul e Sueste mostra quão erradas eram essas previsões.

O mappa seguinte mostra o incremento do trafego no Algarve desde 1890, primeiro anno completo da exploração da linha até Faro. Figuran n'elle o numero de passageiros e as toneladas de grande velocidade e pequena velocidade, que passaram entre estações consecutivas.

Limitar-me-hei a algumas estações mais importantes.

Entre:	Passageiros			G. V. (ton.)			P. V. (ton.)		
	1890	1910	1913	1890	1910	1913	1890	1910	1913
Messines e Tunes.....	22.130	50.371	69.479	1.459	6.531	8.672	5.771	62.967	63.841
Loulé e Faro.....	22.900	55.206	83.787	1.246	3.783	6.308	4.205	38.710	51.220
Faro e Olhão.....	—	80.821	115.432	—	2.862	4.699	—	23.201	25.116
Luz e Tavira.....	—	53.615	74.902	—	1.778	2.161	—	15.471	17.230
Montegordo e Villa Real	—	56.616	88.171	—	1.586	1.539	—	10.865	12.302
Tunes e Algós.....	—	34.597	49.907	—	2.838	2.177	—	24.674	35.988
Estombar e Portimão...	—	32.803	51.954	—	2.387	1.411	—	14.876	23.373

O rendimento proprio da linha do littoral é de cerca de 1.400\$00, mas a parte do seu trafego nas relações com Lisboa e o resto do paiz tem grande percurso e por isso origina um rendimento valioso.

Assim dos 70:000 passageiros entrados ou sahidos do Algarve em 1913 e das 8.672<sup>t</sup> de recovagem e de 63.841<sup>t</sup> de pequena velocidade, boa parte procede da parte da linha áquem de Casa Branca.

As relações de Lisboa com o Algarve representam cerca de 30:300 passageiros, 4.500<sup>t</sup> de recovagem e 35.000<sup>t</sup> de pequena velocidade (Lisboa e Barreiro).

Importantes como são, as relações do Algarve com o resto do paiz, não devem fazer esquecer as regionaes, bastante consideraveis, como o mostra o seguinte quadro, referente ás principaes estações do littoral, indicando o numero de passageiros e toneladas expedidos para outras estações da região.



Estações	Passageiros		Expedições G. V. (ton.)		Expedições P. V. (ton.)	
	Regio- naes	Totaes	Regio- naes	Totaes	Regio- naes	Totaes
Albufeira.....	6.153	7.375	91	514	877	4.051
Loulé.....	8.697	15.133	67	321	970	2.684
Faro.....	67.171	74.387	223	1.499	3.613	6.975
Olhão.....	59.280	61.706	372	2.195	1.153	3.222
Fuseta.....	22.475	23.437	22	137	81	146
Tavira.....	24.557	25.875	76	257	68	1.219
Villa Real.....	39.997	42.352	120	441	5.774	6.215
Silves.....	13.642	15.246	8	108	246	736
Portimão.....	20.622	26.342	165	932	2.538	5.753

D'esta analyse da estatística de 1913, vê-se que o movimento regional de passageiros representa a maior parte das relações servidas por caminho de ferro.

Succede o inverso com a grande velocidade, expedida quasi toda para fóra da provincia.

Na pequena velocidade o movimento regional é relativamente pequeno, mas não é para desprezar. Em Villa Real representa a quasi totalidade.

D'estas considerações pôde-se concluir:

1.º que o tráfego do Algarve tem consideravel elasticidade, sendo susceptível de grande incremento mediante boa organização de horarios e tarifas, mórmente depois de construida a linha do Sado.

2.º que as relações regionaes representam boa parte d'esse tráfego, devendo ser quanto possível facilitadas.

Convem ainda indicar a natureza especial do tráfego de mercadorias.

Eis a somma das expedições do littoral em grande velocidade.

Peixe.....	4:240
Fructa e hortaliça.....	2:625
Total das recovagens..	8:065

As fructas e hortaliças estão longe de attingir a tonelagem que ha direito a esperar das favoraveis condições que allí mostra a sua cultura.

Na pequena velocidade as expedições do littoral attingem o total de 36:476<sup>t</sup>, em que merecem menção especial as seguinte:

Carvão de pedra.....	3:498 <sup>t</sup>
Comestiveis.....	4:377
Fructas seccas e verdes...	5:531
Materiaes de construcção...	2:766
Objectos manufacturados...	2:557
Sal.....	1:292
Vinho.....	2:519

Pequeno é ainda o tráfego de mercadorias e portanto susceptível de se desenvolver muito, graças ao encurtamento que a linha do Sado lhe proporciona.

O que existe foi conquistado em boa parte por meio dos maximos cobraveis que compensavam a grande extensão do percurso. Portanto, as mercadorias que já hoje se transportam darão lugar á mesma receita bruta com menor despesa de transporte.

Completada, pois, a linha do Sado, o crescimento do trafegos depende de uma criteriosa exploração, cujos resultados serão lisonjeiros, mórmente se o turismo encontrar condições favoraveis e a agricultura da provincia progredir.

Que linhas importa construir para completar o systema de communicações?

Duas apenas se me affigura serem necessarias, não porém de via larga.

Uma linha americana, que da estação de Loulé vá a Loulé, S. Braz de Alportel e Faro, com um ramal de S. Braz por Santa Catharina a Tavira, aproveitando o leito

das estradas, pôde ser complemento util das linhas principaes, com tanto que se não commetta o erro d'exigir carril *Broca*, ou de gola. Já me occupei aqui do assumpto a proposito da linha de Penafiel á Lixa e a Entre Rios. Oxalá que o erro n'este commettido a despeito de todos os pedidos e instancias da empresa concessionaria se não repitam e que sigamos o exemplo das nações adeantadas, admittindo o carril Vignole nos tremvias sobre estradas.

Em vez de se exigir das empresas um auxilio para a conservação das estradas, mais valera conceder-lhes uma garantia de juro, sem a qual se não realizarão essas linhas complementares.

Outro tremvia poderia ser construido de Portimão a Monchique e prolongado para o lado opposto até á praia da Rocha.

Finalmente um tremvia bastaria de Lagos a Villa do Bispo e a Aljesur, Odeseixe, S. Theotónio e Odemira, aproveitando a estrada, como linha de fomento d'essa região, privada hoje de communicações faceis.

A commissão que delineou em 1898 a rede complementar do Sul preconizou a construcção de uma linha de via reduzida com essa directriz, trazendo-a até o porto de Sines.

O estudo economico da região e o seu exame directo devem subministrar os elementos para se aquilatar o valor do alvitre. Caso se reconheça a utilidade da linha, creio bem que deve ser de via reduzida e aproveitar o leito das estradas, onde fôr possível.

Com esses complementos e uma judiciosa exploração das linhas de via larga, conjugada com a de Ayamonte a Huelva, ficará completo e satisfactorio o systema de caminhos de ferro do Algarve.

J. Fernando de Souza



## A questão do carvão na Inglaterra

A questão do carvão, como a das munições de guerra a que aquella está intimamente ligada, é uma das momentosas questões que occupam as atenções do governo britannico e que foi posta em foco, não ha muito tempo, por occasião das ameaças de greve nas regiões huliheras do paiz de Galles.

A discussão d'esta questão, pela interdependencia em que ella está com os grandes ramos da actividade industrial, tem provocado a publicação de interessantes estudos e valiosos dados estatísticos, que permittem avaliar do estado da producção e da exportação da hulha ingleza comparadas com o que eram antes da guerra. Referindo-se em especial á sua influencia no commercio marítimo, uma notavel revista da especialidade demonstrava, ha poucos mezes, como os preços dos fretes tinham sido desfavoravelmente influenciados pelas requisições de combustivel para as armadas alliadas, e pelo decrescimento de producção dos campos de hulha motivado pelo alistamento nas fileiras do exercito de um elevado numero de mineiros. De facto, a falta de carvão para carregar os navios empregados n'este genero de transporte traz uma baixa consideravel no preço dos fretes, do mesmo modo que uma falta de transportes para dar sahida ao carvão extrahido das minas pôde acarretar uma paralyzação no trabalho de extracção da hulha, pela accumulacção de mercadoria a que se não pôde dar sahida. Esta é, nas suas linhas geraes, a razão da intima ligação que existe entre a producção da hulha e o commercio marítimo inglez.

Desde abril do corrente anno, porém, o governo britannico augmentou ainda as restricções á industria do carvão, com o triplice intento de garantir o combustivel necessario á industria nacional, assegurar os fornecimen-



tos das marinhas e dos exercitos alliados, e impedir o inimigo de obter qualquer auxilio d'este genero.

Estas restricções vieram tornar ainda mais difficeis as condições dos armadores e dos proprietarios dos campos hulhiferos.

Em meados de maio o *London Press Bureau* annunciava que a exportação de hulha, coke e combustiveis analogos, para os paizes neutraes, só era permittida com uma auctorização especial. Esta disposição trouxe um consideravel affrouxamento ao trabalho mineiro, como era de prever, e reflectiu-se tambem de um modo prejudicial no preço dos fretes de transporte maritimo. Assim, por algum tempo cessou completamente o carregamento de carvão nos navios destinados ao seu transporte commercial, por se ignorar em que condições era concedida a auctorização exigida, e muitos navios carvoeiros sahiram dos portos do Reino-Unido com carregamento de lastro.

Esta critica situação só se desannuvion quando, a 23 de maio, tendo a Italia declarado guerra á Austria, a exportação de carvão para aquelle paiz, que assim sahio da sua posição neutral, ponde ser effectuada sem carecer de especial licença. A Italia é um dos maiores importadores de carvão da Gran-Bretanha, e nos primeiros seis mezes do corrente anno foram para lá exportados 3.068.374 toneladas de hulha, numero ainda inferior ao que corresponde a igual periodo dos annos de 1914 e 1913. A entrada de Italia na guerra foi, pois, uma circumstancia avoravel para os productores e carregadores da hulha.

Apesar d'isso, porém, o consideravel abaixamento da exportação, n'este ramo de commercio, póde deduzir-se do seguinte quadro, mostrando a tonelagem exportada nos diversos mezes do corrente anno, em comparação com as do anno anterior, na parte referente ás regiões de Cardiff e Swansea:

	1914 Toneladas	1915 Toneladas
Janeiro.....	1.963.500	1.102.100
Fevereiro.....	1.404.900	845.500
Março.....	1.734.340	900.270
Abril.....	1.451.930	861.335
Maio.....	1.417.560	716.530
Junho.....	1.310.780	823.240
	9.283.010	5.248.975

Ha, como se vê, uma diminuição total de 4.034.035 toneladas só para estas regiões, em comparação com os resultados obtidos em 1914.

Deve notar-se que nos numeros indicados não figuram os fornecimentos para o Almirantado, os quaes, provindo exclusivamente da região sul do paiz de Galles, são embarcados nos portos de Cardiff, Penarth, Barry e Newport. Em todo o caso, os dados conhecidos permittem affirmar que os carregamentos de carvão effectuados em Cardiff, no mez de maio, são inferiores aos de qualquer outro mez do corrente anno.

O preço dos fretes maritimos de carvão foi profundamente affectado pelas circumstancias occorrentes, e póde fazer-se uma ideia da alteração soffrida, pelos dados seguintes relativos ao preço de frete por tonelada, de Cardiff para os principaes portos a considerar:

	Preço medio em 1914	Preço medio de janeiro a junho de 1915
Aden.....	11 <sup>sh.</sup> 4 1/2	28 <sup>sh.</sup> 11
Bordeus.....	7 <sup>fr.</sup> 17	19 <sup>fr.</sup> 36
Genova.....	8 <sup>sh.</sup> 10 1/2	28 <sup>sh.</sup> 8 3/4
Havre.....	5 <sup>sh.</sup> 1 1/2	13 <sup>sh.</sup> 0 1/2
Las Palmas.....	7 <sup>sh.</sup> 4 1/2	20 <sup>sh.</sup> 4 1/2
Marselha.....	10 <sup>fr.</sup> 69	29 <sup>fr.</sup> 83
Port-Said.....	9 <sup>sh.</sup> 7 1/2	27 <sup>sh.</sup> 6 1/2
Rio da Prata.....	14 <sup>sh.</sup> 1 1/2	25 <sup>sh.</sup> 7 1/2
Rouen.....	9 <sup>sh.</sup> 1 1/4	14 <sup>sh.</sup> 2 1/4

E' preciso, comtudo, ter em attenção que os preços de 1915, que subiram gradualmente nos primeiros quatro mezes, tiveram uma diminuição sensivel nos mezes de maio e junho, de forma que os preços conhecidos do ultimo mez são já inferiores aos da media indicada no quadro antecedente.

Esses preços eram em 30 de junho, os seguintes:

De Cardiff para:

Aden.....	24 <sup>sh.</sup> 0
Bordeus.....	18 <sup>fr.</sup> 25
Genova.....	23 <sup>sh.</sup> 0
Havre.....	10 <sup>sh.</sup> 9
Las Palmas.....	19 <sup>sh.</sup> 5
Marselha.....	24 <sup>fr.</sup> 91
Port-Said.....	27 <sup>sh.</sup> 6
Rouen.....	13 <sup>sh.</sup> 7

O problema do carvão aggravou-se novamente, ha pouco ainda, quando se levantou a questão do trabalho nas minas do Paiz de Galles. Em primeiro logar os proprietarios dos campos da hulha exigiram uma indemnização a titulo das despesas da guerra, indemnização que por fim lhes foi concedida á razão de 17 1/2 por cento, mas que veio levantar o custo do produção em cerca de 1<sup>sh.</sup> e 3<sup>d.</sup> por tonelada. Vieram depois os mineiros com a exigencia de revisão de salarios, visto como os respectivos contractos terminavam em 30 de junho, e era occasião de se fazer aquella revisão. Mas, os proprietarios das minas repelliram essa proposta com o fundamento de que as exigencias dos operarios eram exorbitantes, e de que as empresas mineiras estavam pagando, por resolução propria, 10 shillings por semana e 1 shilling por cada creança ás familias dos mineiros alistados no exercito em campanha, e só esta despesa subia a muitos milhares de libras por mez.

Quando a questão entre uns e outros tomou um aspecto irreductivel, o governo para quem a cessação do trabalho nas minas representava uma calamidade nacional, resolveu-se a intervir para conciliar as partes em litigio.

O presidente do «Board of Trade», encarregado da solução da questão, apresentou varias propostas que foram todas rejeitadas pelos representantes dos operarios. Entretanto estes tinham resolvido continuar no trabalho enquanto se resolvia o conflicto, mas em 15 de julho foi annunciada a completa cessação de trabalho. O governo applicou immediatamente ao caso as disposições da celebre lei das munições, mas o facto é que, apesar das severas penalidades consignadas n'aquella lei para os que a transgridam, os mineiros não voltaram ao trabalho e a situação no paiz de Galles tornou-se difficil.

Emfim, depois de uma viagem dos ministros a Cardiff, e depois de uma laboriosa conferencia que tiveram durante um dia inteiro com os representantes dos mineiros, chegou-se a um accordo e o trabalho recommçou.

Os operarios obtiveram o que desejavam depois de uma greve que durou seis dias; mas, essa greve, na opinião de um auctorizado periodico inglez, «é sufficiente para deixar uma mancha indelevel no patriotismo dos mineiros de Galles, por terem posto a nação n'um perigo tão terrivel durante uma das maiores crises a que a Gran-Bretanha tem tido que fazer face.»

A attitude tomada pelos mineiros é attribuida ao facto de que os proprietarios dos campos de hulha estavam colhendo fabulosos beneficios. Mas, essa affirmacão dos mineiros perde muitos visos de veracidade, se se tiver em consideração que a produção está em decrescimento pela sabida de grande numero de operarios que se alistaram no exercito de operações, e que o custo d'essa produção



foi augmentado, tendo diminuido tambem a exportação pelos motivos que já apontámos.

Como prova evidente d'estas asserções, apontam-se as tabellas elaboradas pelo «Board of Trade», mostrando os preços medios do carvão embarcado para o estrangeiro nos principaes portos da Galles do Sul durante a primeira metade do corrente anno, em comparação com os que apresentam os dados relativos a egual periodo de 1914.

Por exemplo, para o carvão de Cardiff, essas tabellas dão os seguintes preços medios:

	Carvão grande		Carvão minado	
	1914	1915	1914	1915
Janeiro .....	17sh. 7	17sh. 7	9sh. 8	10sh. 2
Fevereiro ....	17sh. 9	18sh. 0	9sh. 9	11sh. 1
Março .....	17sh. 9	19sh. 4	9sh. 8	12sh. 11
Abril .....	17sh. 8	22sh. 3	9sh. 9	15sh. 0
Maio .....	17sh. 10	23sh. 2	10sh. 2	16sh. 1
Junho .....	17sh. 10	22sh. 6	9sh. 9	16sh. 9

Para os carvões de Newport, Swansea, Port-Talbot, etc., as diferenças são sensivelmente identicas.

As exportações para o estrangeiro, nos primeiros seis mezes do corrente anno, foram, segundo os dados do «Board of Trade», de cerca de 22 milhões e meio de toneladas, quando em egual periodo de 1914 atingiram mais de 34 milhões e meio, o que representa uma diferença superior a 12 milhões e meio de toneladas a menos no corrente anno.

Admittindo mesmo que é de 6 milhões de toneladas o total do combustivel embarcado com destino ás esquadras alliadas, vê-se que a diferença da sahida ainda é muito consideravel.

Aos argumentos e exposições apresentadas por parte dos mineiros, as empresas hulhiferas contrapõem um relatorio mencionando os dados principaes relativos aos proventos tirados da industria de exploração da hulha. Por esse relatorio conclue-se que, em 1914, em 79 empresas do paiz de Galles que produzem quasi 34 milhões de toneladas de carvão, e que empregam 121:722 homens, o lucro total foi de 1.712:047 libras, 5 shillings e 3 dinheiros, o que dá quasi precisamente 1 shilling por tonelada. Neste total comprehende-se que em 47,4 por cento da produção o lucro foi inferior a 1 shilling por tonelada, em 60,9 % o lucro foi inferior a 1 1/2 shillings, e em 84,6 % o lucro foi inferior a 2 shillings.

Portanto só em 15,4 % da produção é que o lucro foi superior a 2 shillings, e as empresas frizam o facto pouco conhecido de que todo o carvão fornecido para as esquadras é pago segundo preços fixados pelo Almirantado.

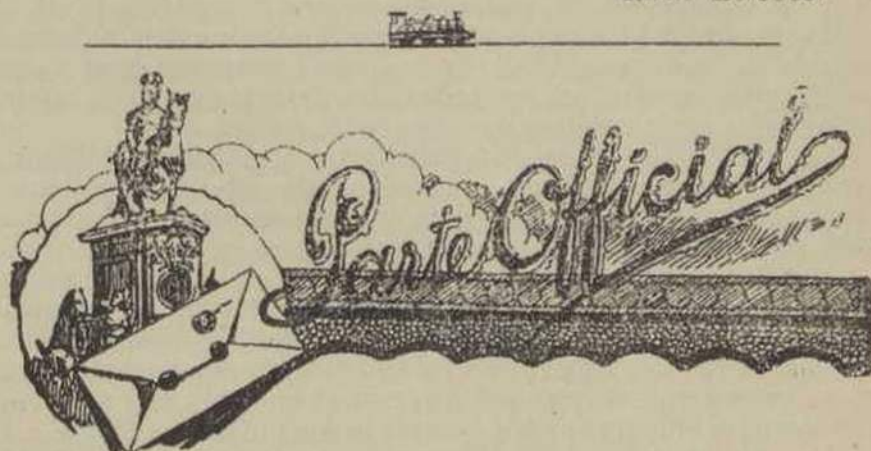
A greve dos mineiros do Paiz de Galles, que durante seis dias paralyzon os trabalhos de extracção do carvão, representa ainda uma perda que se eleva, segundo as melhores avaliações, a muitos milhares de libras. Essa perda reflectiu-se tambem em prejuizos para os armadores dos navios carvoeiros, que, além da inutil demora nos portos de carregamento, soffreram ainda consideravel redução nos preços por que se pagam os fretes. Em todo o caso, esta redução de preços deixou ainda margem para que os fretes de carvão sejam actualmente pagos por mais do dobro por que se pagavam em egual epocha de 1914.

\*

Por tudo quanto fica exposto, e pelo que ainda se está actualmente discentindo, a proposito da importantissima questão do carvão, vê-se bem quanto a guerra tem influenciado toda a actividade industrial do mundo chamado civilizado. As successivas providencias excepcionaes que a Gran-Bretanha tem sido obrigada a adoptar, no actual momento, (e a lei das munições é, sem duvida, a mais original e a mais caracteristica de todas ellas), teem modifi-

cado profundamente a marcha das suas industrias e do seu commercio marítimo. Já perfez um anno a gigantesca lucta que produziu tantas perturbações e que tudo alterou, e ainda não se póde prever por quanto tempo mais ella durará, mas o que parece evidente é que, acabada ella, o regresso ao labor normal será tarefa bastante ardua de conseguir. Ha muitas concessões já feitas, como a dos mineiros de Galles, que não será facil revogar, e que só são admissiveis n'um transe difficil como aquelle em que se viu o governo britannico, perante a ameaça de ficar sem carvão para os seus navios.

Raul Esteves.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

### Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

#### Repartição de Obras Públicas

Faço saber, como Presidente da República Portuguesa, aos que este alvará virem, que, atendendo ao que me representou, em 8 de Junho último, a Companhia Carris de Ferro do Porto, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede no Porto, pedindo a aprovação do projecto para o estabelecimento duma linha férrea de tracção eléctrica em prolongamento da que está assente e em exploração na estrada nacional n.º 32, seguindo pela mesma estrada nacional n.º 32 e pelas estradas distritais n.ºs 24 e 25, desde Botica da Maia até a estação de Ermezinde, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas:

Hei por bem conceder à dita Companhia Carris de Ferro do Porto a necessária licença para a construção e exploração da referida linha, com as cláusulas e condições seguintes:

1.ª A Companhia efectuará à sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo indicados:

1.ª A construção da linha férrea e suas dependências, segundo o projecto aprovado, e bem assim a sua conservação e reparação;

2.ª O fornecimento de todo o material fixo e circulante que fôr necessário para a perfeita exploração da linha, compreendendo uma linha telegráfica ou telefónica.

2.ª A Companhia deverá apresentar no prazo de um mês, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicado este alvará, duas cópias do projecto definitivamente aprovado, uma das quais lhe será devolvida depois de autenticada pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas.

3.ª A Companhia fica obrigada a fazer na estrada os alargamentos necessários de modo a conservar livre, para o trânsito público, a faixa indicada na condição 15.ª do regulamento de 21 de Abril de 1906. Nos desvios projectados a Companhia fará calçar, à portuguesa, as valetas e bermas da estrada ou, calçando as valetas à portugueza, assentar guias de pedra e pavimentar a paralelepípedos de granito a faixa de rolagem.

4.ª Qualquer outra modificação que durante a construção se julgar necessário ou conveniente introduzir no projecto aprovado não poderá ser executada sem prévia aprovação do Governo.

5.ª No prazo de oito dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicado este alvará, será apresentado na Direcção das Obras Públicas do districto do Porto o documento comprovativo de ter sido efectuado pela Companhia o depósito de 2.000\$ para garantia desta concessão, o qual será realizado na Caixa Geral de Depósitos, em moeda corrente ou em títulos do Estado, pelo seu valor no mercado, nos termos da condição 10.ª do regulamento de 21 de Abril de 1906.

6.ª Os materiais de construção da linha serão de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella ofereça toda a garantia de segurança. Em harmonia com o projecto aprovado poderá ser empregado na construção da linha o carril tipo Vignole, devendo, porém, mais tarde, quando elle esteja incapaz de serviço, ser substituído pelo tipo Phenix. O material circulante, tanto para passageiros como para mercadorias, será idêntico ao que é utilizado pela Companhia na exploração das linhas que já tem exploração.

7.ª Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada occupada pela linha férrea.



Qualquer dano que fôr causado à estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, quando pela sua importância não possa ser reparado pela conservação ordinária, será reparado pela administração do Estado, e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada como caução, em virtude da condição 26.ª

8.ª Pelo encargo tomado pelo Estado, nos termos da condição anterior, pagará a Companhia anualmente a importância de 91\$33, correspondente à taxa de 50\$ por kilometro, aplicado à extensão de 1:827 metros de linha agora concedida.

Esta quantia será satisfeita em quatro prestações iguais no princípio de cada trimestre, a contar da data em que começar a exploração.

9.ª A Companhia não poderá restringir o uso público da estrada e das serventias públicas e particulares que nela existam, devendo mantê-las. No caso, porém, de que não possam ser conservadas, ou seja preciso modificá-las, indemnizará devidamente os interessados pelos prejuízos que, por esse facto, causar.

Durante a execução dos trabalhos a Companhia adoptará as providências que lhe forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do trânsito ordinário pela estrada, nem pelas serventias públicas ou particulares existentes.

10.ª Ficam a cargo da Companhia todas e quaisquer indemnizações que forem devidas por ocupação provisória de terrenos e extracção de materiais, ou por prejuízos resultantes dos trabalhos de construção ou da exploração da linha, ou por qualquer outra causa proveniente do uso que a mesma Companhia fizer da licença que lhe tiver sido dada para o estabelecimento da via férrea.

11.ª As aquisições de terrenos necessários para as obras e dependências da linha férrea, na conformidade do projecto aprovado, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade pública.

12.ª Os trabalhos de construção devem começar no prazo de trinta dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicado o presente alvará e estarão concluídos no prazo máximo de dois anos, a contar da mesma data.

O Governo fará fiscalizar, pela direcção das Obras Públicas do districto do Porto, a construção da linha férrea, a qual só poderá ser aberta ao trânsito público com autorização competente, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

13.ª A Companhia sujeitará à aprovação superior as tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias e os horários dos comboios, assim como o regulamento do serviço de exploração, não podendo intraduzir-lhes quaisquer modificações sem prévia aprovação. A linha férrea poderá ser destinada unicamente para passageiros duma ou mais classes.

Compreender-se há nos preços de transporte fixados nas tarifas o imposto de trânsito de 5 por cento, que pertence ao Estado.

14.ª Os horários, tarifas ou quaisquer modificações ou novas condições de serviço de exploração não poderão ser annunciados ao público antes de serem superiormente aprovados pelo Governo.

Se passados trinta dias, depois da apresentação das propostas, o Governo não tiver resolvido sobre elas, considerar-se-ão provisoriamente aprovadas.

15.ª Toda e qualquer modificação de horários, tarifas ou condições de serviço será annunciada nas estações da linha férrea com a antecedência, pelo menos, de oito dias em relação à data em que deva entrar em vigor.

Exceptuam-se os comboios extraordinários ou especiais, que por qualquer motivo convenha efectuar, quando não haja alteração no serviço regular estabelecido.

16.ª A Companhia prestará gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte das malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem designados pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em locais bem acondicionados, e dos respectivos condutores, todas as vezes que a mesma Administração Geral entender conveniente fazer acompanhar a expedição das malas por pessoal competente.

2.º Transporte dos funcionários e agentes especiais incumbidos do serviço da fiscalização da construção, exploração e inspecção da linha.

3.º Concessão à Direcção das Obras Públicas do districto do Porto, para serviço do Estado, de dois passes nominais de circulação, pelo tempo que durar a exploração, em todos os carros que a Companhia tiver em serviço publico.

17.ª Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, e os empregados dependentes da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, pagarão por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

18.ª A Companhia ficará sujeita às leis e regulamentos vigentes, a que de futuro se promulgarem sobre:

1.º Salubridade publica, e especialmente na parte que respeitar à execução e conservação das obras, estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea, material de transporte e serviço do pessoal empregado na exploração;

2.º Viação publica e especial de caminhos do ferro;

3.º Cobrança dos impostos que recaírem sobre o transporte de passageiros e mercadorias, ou quaisquer outros rendimentos da exploração e serviço, dependentes da concessão;

4.º Acidentes de trabalho, lei n.º 83, de 24 de Julho de 1913, e decreto n.º 938, de 9 de de Outubro de 1914;

5.º Fiscalização das indústrias eléctricas, lei de 24 de Maio de 1911, regulamento das concessões de licenças para o estabelecimento e exploração das instalações eléctricas, decreto de 30 de Novembro de 1912;

6.º Em geral todos os regulamentos vigentes ou que de futuro possam ser applicáveis ao objecto da concessão.

19.ª Os serviços da exploração serão fiscalizados pelos agentes que o Governo nomear para esse fim, devendo a Companhia prestar-lhes todos os esclarecimentos que forem exigidos, e patentear-lhes a escrituração e mais documentos que digam respeito ao cumprimento das condições a que ficarem obrigados.

Ficará igualmente sujeito à inspecção e fiscalização do Governo o trabalho dos empregados e operários da via férrea, comboios, oficinas e mais dependências, em conformidade dos regulamentos existentes ou que de futuro se promulgarem sobre este assunto.

20.ª A Companhia apresentará ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mapas estatísticos do movimento e productos da linha férrea, assim como das despesas de exploração, e darão aos agentes fiscaes do Governo todos os esclarecimentos que eles requisitarem para se verificar a exactidão desses mapas.

21.ª A Companhia não terá direito a indemnização alguma pelos prejuízos que à linha férrea provierem do trânsito ordinário pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas de ordem e de policia, do livro uso da estrada e dos trabalhos que nela forem executados com autorização do Governo.

22.ª A Companhia, seus agentes, empregados e operários ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito à construção, conservação e exploração da linha férrea, e à policia e conservação da faixa da estrada às leis e regulamentos vigentes e especialmente aos regulamentos de 19 de Setembro de 1900 e de 21 de Abril de 1906.

23.ª O caminho de ferro com todos os seus edificios e acessórios necessários para o serviço, incluindo oficinas, o material fixo e máquinas fixas de qualquer natureza, ficam desde a sua construção ou colocação pertencendo ao dominio do Estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial de caminhos de ferro.

O material circulante de transporte e tracção ficará pertencendo à Companhia, para os mesmos efeitos, não podendo ser alienado senão para ser substituído com vantagem do serviço.

24.ª A concessão será feita pelo prazo de setenta e cinco anos.

25.ª A Companhia deverá conservar a linha férrea e as suas dependências, e bem assim o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, durante todo o prazo da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado, findo aquele prazo.

Os trabalhos de reparação ou outros que para esse fim forem necessários serão executados à custa da Companhia, tendo em vista o disposto na condição 7.ª

26.ª Finda a construção e autorizada a abertura da linha à exploração, poderá a Companhia levantar a parte do depósito definitivo, mencionado na condição 5.ª do presente alvará, que exceder a 137\$03, equivalente a 75\$ por quilómetro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 7.ª, e devendo a Companhia completar essa caução no prazo de um mês, depois de devidamente intimada para esse fim, logo que, para os efeitos da referida condição 7.ª, se tenha recorrido ao depósito de garantia.

27.ª O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante, e suas dependências, servirão, com o depósito a que se refere a condição anterior, de garantia, para o Estado, da execução das condições da concessão.

28.ª A concessão caducará:

1.º Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 2.ª e 12.ª;

2.º Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês depois de autorizada pelo Governo nos termos da condição 12.ª;

3.º Se, iniciada a exploração, a Companhia interromper por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpolados, durante doze meses;

4.º Se não completar o depósito de garantia a que se refere a condição 26.ª;

5.º Se deixar de cumprir qualquer das demais condições condições consignadas no presente alvará.

29.ª Finda a concessão o Governo, tomará posse do caminho de ferro com todo o seu material fixo e dependências indicadas na primeira parte da condição 23.ª, sem obrigação de indemnizar a Companhia, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretextos alegados para justificar o pedido de indemnização, e entregar-lhe há o depósito de garantia que existir.

§ único. Poderá o Governo, por essa ocasião, adquirir o material circulante e quaisquer outros provimentos existentes, os quais serão pagos à Companhia segundo a avaliação dos louvados.

30.ª Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na condição 28.ª, reverterá a favor do Estado o depósito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados, sem obrigação de indemnizar a Companhia, qualquer que



seja o pretêxto ou motivo que se alegue. Os alargamentos da estrada e das obras de arte e todos os demais trabalhos efectuados, como desvios e variantes ou quaisquer outros, ficarão pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos.

31.ª Se o Governo resolver manter o serviço de exploração do caminho de ferro, no caso previsto no n.º 3.º da condição 28.ª, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade, deverá o caminho ser pôsto em praça logo que aquela fôr decretada, com todo o seu material fixo e circulante e mais dependências, por espaço não inferior a dois meses nem excedente a seis meses, por todo o resto do tempo que durar a concessão, com as mesmas cláusulas, condições, direitos e encargos.

Do preço da adjudicação deduzir-se há a despesa que o Estado tiver feito com a conservação e exploração da linha, e o remanescente, se o houver, será depositado na Caixa Geral de Depósitos à ordem de quem pertencer.

§ 1.º Se não houver licitante ou o preço oferecido em praça fôr inferior às despesas acima referidas, ou o Governo resolver repor a estrada no seu antigo estado, suprimindo a exploração da linha férrea, proceder-se há à venda em hasta pública do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes à Companhia, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e restabelecimento da estrada, será depositado na Caixa Geral de Depósitos à ordem de quem pertencer.

De igual forma se procederá quando a caducidade se der durante a construção da linha férrea, antes de aberta à exploração.

§ 2.º Em todos os casos reverterá sempre a favor do Estado a importância do depósito de garantia.

22.ª Os direitos conferidos e as obrigações impostas à Companhia pelo presente alvará, não poderão ser transferidos para outra qualquer entidade sem prévia autorização do Governo.

23.ª Na construção e exploração da linha férrea serão, em regra, admitidos empregados e operários portugueses.

24.ª As questões que se levantarem sobre execução ou interpretação destas condições, ou sobre os fundamentos e motivos que determinarem o Governo a decretar a rescisão ou caducidade da concessão, ficarão sujeitos à deliberação dum tribunal arbitral, sendo um dos membros nomeado pelo Governo, um outro pela Companhia, e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

25.ª No caso de força maior, devidamente comprovada e aceite pelo Governo, poderão ser prorrogados os prazos constantes destas condições, por meio de diploma publicado no *Diário do Governo*.

Pelo que mando às autoridades, tribunais, funcionários e mais pessoas a quem o conhecimento dêste meu alvará competir, que o cumpram e guardem e o façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, para firmeza do que dito é, mandei passar o presente alvará o qual vai por mim assinado e selado com o selo da República e com seis estampilhas fiscaes na importância total de 153\$98, devidas pelas leis de 24 de Maio de 1902 e 26 de Junho de 1911 e pela lei n.º 220 de 30 de Julho de 1914.

Dado nos Paços do Governo da República, aos 31 de Julho de 1915. (Lugar do selo da República e das estampilhas supra mencionadas).—*Joaquim Teófilo Braga*—*Manuel Monteiro*.

Alvará concedendo à Companhia Carris de Ferro do Porto, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede no Porto, a aprovação do projecto para o estabelecimento duma linha férrea de tracção eléctrica com prolongamento da que está assente e em exploração na estrada nacional n.º 32, seguindo pela mesma estrada nacional n.º 32 e pelas estradas distritais n.ºs 24 e 25 desde Botica da Maia até a estação de Ermezinde.

*Valentim dos Reis Bettencourt* o fez.

### Secretaria Geral

DECRETO N.º 1:820

Atendendo a que o funcionamento do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja constituição foi estabelecida pelo decreto de 2 de Novembro de 1899, resente-se da falta de cooperação de indivíduos técnicos na especialidade contabilista do Estado; e

Atendendo a que os variados preceitos da contabilidade estão presentemente disseminados por diferentes diplomas e são portanto tam difíceis na sua aplicação que só lhes podem dar rigoroso cumprimento as entidades às quais, no respectivo Ministério, incumbe a direcção dos respectivos serviços:

Hei por bem, sob proposta dos Ministros das Finanças e do Fomento, nomear vogais agregados do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, com funções idênticas às dos vogais que actualmente o compõem, o director geral da contabilidade publica e o secretário geral do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado.

Os Ministros das Finanças e do Fomento assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, em 7 e publicado em 11 de Agosto de 1915.—*Joaquim Teófilo Braga*—*Victorino Máximo de Carvalho Guimarães*—*Manuel Monteiro*.

### Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

PORTARIA N.º 441

Atendendo a que a conta de liquidação de garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1915 (2.º semestre do ano 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 Publicas e Minas, de 6 do corrente, que a mencionada Companhia seja paga, pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no respectivo contrato de construção e exploração, aprovado por carta de lei de 24 de Maio de 1902, a quantia de 46.212\$23, como liquidação desta garantia de juro.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 12 de Agosto de 1915.—O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

PORTARIA N.º 442

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, referente ao período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1915 (2.º semestre do ano 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 Publicas e Minas, de 6 do corrente, que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 23.338\$55, como liquidação desta garantia de juro.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 12 de Agosto de 1915.—O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

PORTARIA N.º 443

Atendendo a que a conta da liquidação de garantia de juro da linha férrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1915 (segundo semestre do ano económico de 1914 a 1915) está em termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 6 do corrente, que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 26.155\$03 como liquidação desta garantia de juro.

Dada nos Paços do Governo da República, e publicada em 12 de Agosto de 1915.—O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.



**José da Costa**

**Chefe dos continuos da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Está de lucto a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelo fallecimento de um dos seus mais antigos e honrados agentes.

João da Costa entrou para o serviço da Companhia na Estação de Santa Apolonia, durante o tempo da administração provisoria do Governo, conservando-se sempre ao serviço da Companhia até ao presente.

Apesar do modesto cargo que sempre exerceu, mereceu sempre a maxima confiança dos directores, que por elle tinham o maior apreço.

Como chefe do pessoal inferior da Companhia deu-se sempre ao respeito dos seus inferiores, o que lhe granjeou a estima de todos os seus superiores.

Paz à sua alma.

*J. Miguel Queriol.*



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas á Senhora da Agonia em Vianna do Castello

Nos dias 18, 19 e 20 d'este mez, realizam-se, em Vianna do Castello, as tradicionaes festas á Senhora da Agonia.

D'entre as innumeradas festas que por esta epocha se realizam por esse paiz fóra, as festas da Agonia destacam-se como das mais brilhantes pelas suas grandiosas illuminações á moda do Minho, os bailados populares a que as famosas lavradeiras com os seus trajos de côres berrantes dão uma nota característica inconfundível.

A feira que se installa pelo grande campo da Agonia, é também uma das que mais caracter tem. Ha em profusão os lenços encarnados e alaranjados, as algibeirinhas elegantes feitas e bordadas á vista do freguez, as ourivesarias com os seus grandes corações de filigrana, e muitos outros objectos que marcam.

A feira de gado é também um bello espectáculo. As juntas de bois com as suas cangas esculpidas a capricho e adornadas com franjas de côres, conduzidas pelas agulhadas das garbosas lavradeiras, dão motivos varios que os artistas podem aproveitar para bons quadros.

Os caminhos de ferro fazem, como de costume, serviço especial de bilhetes reduzidos, os quaes são validos para ida de 15 a 19 do corrente e para a volta até 22, por todos os comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Vendem bilhetes d'este serviço especial as principaes estações dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, e as da Companhia Portuguesa a seguir indicadas:

	2. <sup>a</sup> cl.	3. <sup>a</sup> cl.
Lisboa-Rocio.....	6\$56	4\$67
Santarem.....	5\$18	3\$71
Torres-Novas.....	4\$86	3\$49
Abrantes.....	5\$12	3\$67
Portalegre.....	6\$56	4\$67
Elvas.....	7\$28	5\$27
Paialvo.....	4\$66	3\$35
Pombal.....	4\$12	2\$97
Coimbra.....	4\$04	2\$91
Coruche.....	6\$14	4\$13
Vendas-Novas.....	6\$68	4\$79

Os portadores dos bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe podem utilizar os comboios rapidos do serviço Lisboa-Porto, mediante o pagamento da sobretaxa de velocidade.

## Feira e touradas em Badajoz

Inaugurou-se ante-hontem e termina no dia 18, a grande feira annual de gado em Badajoz.

Haje e amanhã effectuam-se duas grandiosas corridas de touros.

O comboio especial que se realizou hontem de Lisboa a Badajoz e volta levou um grande numero de passageiros que foram assistir á primeira corrida.

Os bilhetes especiaes são validos para a volta até ao dia 19.

## Festas em Coruche

Começaram no dia 12 d'este mez e terminam em 18 as festas tradicionaes á Senhora do Castello, em Coruche, que pelo seu brillantismo chamam todos os annos áquella formosa villa uma grande concorrência.

Alem d'outros numeros interessantes, como concertos, illuminações, fogos d'artificio, haverá também touradas, divertimento imprescindível em qualquer terra ribatejana.

A Companhia dos Caminhos de ferro estabeleceu ser-

viço especial de bilhetes d'ida e volta a preços reduzidos, cuja venda começou no dia 11 e termina em 18, sendo a validade para a volta até 19.

Os preços dos bilhetes, incluídos os impostos, são os seguintes:

	1. <sup>a</sup> cl.	2. <sup>a</sup> cl.
Lisboa-Rocio.....	2\$22	1\$46
Villa Franca.....	1\$38	\$88
Carregado.....	1\$26	\$80
Azambuja.....	\$96	\$62
Reguengo e Sant'Anna.....	\$88	\$56
Valle de Santarem.....	\$96	\$62
Santarem.....	1\$18	\$76
Torres-Novas.....	1\$78	1\$16
Entroncamento.....	1\$96	1\$26
Barquinha.....	1\$96	1\$30
Praia.....	2\$16	1\$40
Tramagal.....	2\$42	1\$58
Abrantes.....	2\$52	1\$66
Muge.....	\$58	\$38
Marinhaes e Lavre.....	\$44	\$32
Canha.....	\$62	\$40
Vendas-Novas.....	\$88	\$56

## Transporte de lenhas nas linhas da Beira Alta

Segundo um aviso da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, a partir de hontem, são annullados os preços fixados no § 3.<sup>o</sup> da Tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, para os transportes de lenhas, por vagão completo, os quaes passam a ser taxados pelos preços fixados no § 2.<sup>o</sup> da referida tarifa para o mesmo destino.

## Linha do Sado

Acham se abertas á exploração mais duas estações da linha do Sado, da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, que se donominam Ermidas e Louzal.

Ambas estas estações, bem como as duas já anteriormente abertas — Torre Vã e Alvallade — fazem todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e em pequena velocidades, tanto intervo como combinado.

Para o processo das taxas dos transportes de ou para as estações das linhas da Companhia Portuguesa, ligam-se em Vendas-Novas os preços das tarifas internas de cada uma das linhas.



## Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado

A subscrição que abrimos aqui a favor da instituição de um Sanatorio para tuberculosos das linhas do Estado, produziu um movimento de sympathia ao nosso jornal, que se exteriorizou em cartas e postaes que alguns leitores nos dirigiram, louvando a nossa attitudo. A todos agradecemos.

Empregados dos caminhos de ferro, do Estado e de companhias fazem parte d'esse conjuncto de amaveis referencias á nossa attitudo.

A esses diremos que quem dirige este jornal foi durante 33 annos empregado de caminhos de ferro, entrando para o serviço como modesto praticante e subindo postos até o elevado cargo em que se reformou, sempre e unicamente pelo seu trabalho; não póde (nem o devia)



esquecer tudo que se relacione com essa classe a que tão intimamente se acha ligado. Dedicando-lhe toda a sympathia não entendemos por isso que mereça louvores.

E' dever de todos nós proteger os infelizes, e se alguma remuneração a esta acto corresponde, temo-la no consolo que o nosso coração sente ao praticar o bem.

Fallamos de uma maneira geral; o plural que empregamos refere-se a todos que tem coração capaz de se compadecer dos que soffrem.

E não ha mais digno de compaixão do que aquelle que, vivendo honradamente do trabalho, se vê privado de continuar a sua faina que lhe dá o pão seu e da familia, porque uma pertinaz doença o acommette.

São esses os merecedores de dó; são esses os merecedores de que nós, os que estamos validos para o trabalho e somos tão felizes que disfructamos saúde, repar-tamos com elles um pouco do que é nosso.

Se vamos todos marchando pela estrada da vida e um dos nossos companheiros cae fulminado, pela fadiga ou pela doença — e muito mais quando a doença é tão terrivel como a tuberculose — ha alguém de alma de silex que não se curve a levantar o que ficou por terra, e a tirar da cabaça uma gotta de agua para o reconfortar?

São estas gottas de agua que pedimos aos nossos leitores, em favor dos infelizes.

To das as quantias servem: os pequenos regatos formam os grandes ribeiros, e os simples veios d'agua constituem o modesto regato.

Um troco que nos fica de um pagamento; uma receita com que não contavamos; uma pequena verba que nos sobrou; tudo serve para avolumar a somma que precisa ser grande para corresponder á grandeza da desgraça a que vae accudir.

Assim o entenderam dois nossos amigos que accudiram ao nosso appello, e outros mais se seguirão, estamos certos, a inscrever-se n'esta cruzada do bem.

A lista dos benemeritos que tem concorrido para este bondoso fim foi agora augmentada com um valioso donativo de *um conto e tres escudos*, que mão caridosa, que se esconde no anonymato, designando-se apenas por iniciaes diversas, enviou á Commissão.

## 2.ª Relação dos subscriptores

Transporte.....	987\$00
Silva e Cunha.....	20\$00
Dr. Antonio Centeno.....	2\$18
G. A. M.....	410\$00
M. J. A. M.....	50\$00
F. S. M.....	50\$00
Fabrica de Cerveja Germania.....	10\$00
Anonymo.....	5\$50
Wimmer & C.....	10\$00
Antonio Gonçalves Valente — Beja.....	5\$00
Francisco Coelho Sampaio.....	3\$50
Costa & Sobrinho — Beja.....	3\$00
Antonio Mendonça — Beja.....	5\$00
José Mendes Cabrita — Beja.....	2\$50
Marcos Bentes — Beja.....	1\$00
Antonio Joaquim Manita-Beja.....	1\$00
M. J. A. M.....	250\$00
P.....	1\$00
F. A. M.....	250\$00
M. T.....	2\$00
G. A. M.....	500\$00
A transportar.....	2.260\$68

Está hoje no seguinte a nossa

## Subscrição

Da Redacção d'esta Gazeta.....	5\$00
Do nosso collaborador financeiro, Sr. Armando Rodrigues.....	1\$00
Do nosso assignante, Sr. Antonio Alves da Fonseca, da Covilhã, demazia de um bilhete circulatorio.....	52

(Continua)

## A suspensiva russa e as vias de reabastecimento

Os exercitos russos demonstraram a necessidade de um mais largo aprovisionamento de munições; a questão das vias de reabastecimento assume, pois, a maxima importancia, mesmo para os fins da guerra italiana.

Os armadores inglezes offerecem mesmo ao commercio privado fretes em boas condições para os portos do Extremo-Oriente, dos quaes as mercadorias podem ser trasbordadas para a linha transiberiana: caminho, como se vê, facil e curto, tendo ainda em conta que dos dois portos da transiberiana—Dalnij e Vladivostock—o primeiro está carregado de multiplas alcavalas e do oneroso intermedio do caminho de ferro sul-mandchuriano, que pertence ao Japão.

Mas podem manter-se abertas mais duas vias, se bem que não egualmente capazes para reabastecimentos militares: o caminho de ferro electrico da Escandinavia do Norte e o porto de Archangel.

A linha de Sulla a Nainck no golfo da Bosnia, de via normal, fica na zona polar. E' de tracção electrica e percorrem-na comboios de 2:000 toneladas, que são os comboios mais pesados que percorrem as linhas europeias. Esta linha, completada pelo troço Kiruna—Riksgransen, aberto á exploração ha alguns mezes, serve para o transporte dos minerios da Laponia para o porto norueguez de Narvik. As carruagens pesam, em maxima carga, 46 toneladas cada uma; cada comboio consta de 40 carruagens e de duas locomotivas electricas, de 37 metros de comprimento e capazes de um esforço de tracção de 40:000 kilogrammas.

A força é fornecida por uma central hydro-electrica de 40:000 cavallos, construida nas cachoeiras de Pornis, a 250 kilometros do ponto mais distante do caminho de ferro. A corrente é monophasica, de 80 volts de tensão e possui as características previstas para o serviço em varias sub-estações.

A introdução do serviço electrico deu á linha um acrescimo de potencia de 70 % sobre a que tinha com a tracção a vapor.

O porto de Archangel teve sempre fraca importancia commercial, antes da guerra. Este porto, nos confins septentrionaes do territorio russo, está ligado ao resto da Russia por uma unica linha de binario simples e de via reduzida, que se dirige a Vologda. A navegação em Archangel começa geralmente cerca dos fins do mez de março russo (meados de junho) e termina em outubro. A capacidade da supracitada linha ferrea durante os 4 mezes e meio de verão não tinha ainda sido calculada até o anno findo, porque todos os outros portos septentrionaes do imperio, como Petrogrado, Riga e Reval, abrem-se primeiro, ficam abertos por mais tempo e são empregados para a carga e descarga de barcos modernos. Archangel não possui caes appropriados, nem sequer um guindaste.

Ao encerrarem-se os portos do Baltico com o começo da guerra, Archangel assumiu inesperadamente uma enorme importancia como unico porto da Russia para aquelles lados. Deu-se uma verdadeira congestão de trafego, a ponto de n'um só dia appareceram alli 16 navios,

Em vista da falta de docas e do guindaste, a maior parte dos navios chegados de inverno lançavam ancora nas proximidades da cidade, e descarregavam para o gelo, servindo-se dos meios de que dispunham. Feito isto, o gelo desfazia-se libertando os barcos, e as mercadorias não podiam ser transportadas para o caminho de ferro, que fica na margem opposta do Dwina, senão quando se houvesse formado nova camada de gelo.

As mercadorias ficam amontoadas nos terrenos baldios da cidade e dos arredores, porquanto os armazens existentes por occasião do rompimento das hostilidades eram ape-



nas os suficientes para as necessidades em um importante centro piscatorio. Os carregamentos alli depositados actualmente occuparão a pequena linha de via reduzida Archangel Vologda, attenta a sua capacidade maxima de 120 vagões por dia, pelo menos durante anno e meio. A maior parte d'estas mercadorias destinam-se ao governo russo.

Este está agora fazendo esforços enormes para dar remedio a tal estado de coisas, mas as medidas energicas tomadas não podem materialmente produzir nenhum effeito antes do fim de agosto. Está-se construindo com toda a actividade possível uma linha de binario simples com o afastamento russo normal, parallelamente á linha actual. Esta nova linha deverá estar assentada em agosto, na extensão de 170 milhas de Vologda até á estação de Nyandoma, a pouco mais de metade do caminho para Archangel.

Ahi as mercadorias serão trasbordadas dos vagões pequenos para os normaes. Os vagões de via reduzida libertos na linha Nyandoma-Vologda serão empregados entre Nyandoma e Archangel, permittindo assim um serviço de 240 carruagens por dia, em vez de 120, entre aquellas duas estações. Logo que a linha primitiva entre Nyandoma e Vologda esteja livre do trafego, o binario alargar-se-ha, havendo o projecto de transformar toda a linha Vologda-Archangel n'uma linha de binario duplo e de via normal. Projecta-se egualmente o augmento do numero dos caes em Archangel e a construcção de um ante-porto.

Logo que a navegação interna esteja aberta, obter-se-ha um ulterior incremento ao trabalho de desaterro, mediante o aproveitamento do Dwina e dos canaes do Duque de Wurtemberg. Por tal caminho as embarcações chatas podem alcançar o Volga, pondo assim em comunicação directa as margens do mar Branco e a Russia central e do sudoeste. Do Volga attinge-se Petrogrado pelo rio Schekna e pelos lagos Byeloe, Onega e Ladoga. A Camara de Commercio da navegação fluvial em Rybinsck declara, porém, que na primavera não haverá disponiveis mais do que 125 a 150 chatas, das quaes algumas são tambem grandes demais para vencerem certos pontos dos canaes. A'lem d'isso o Dwina é bastante caprichoso nos mezes de verão, por motivo dos seus baixios.

Archangel é um dos tres mais bellos portos naturaes do mar Branco. Os outros dois, são: Kem e Savoka, ambos em estado primitivo, comquanto n'elles seja facil fazer aterros, tanto como em Archangel. Os tres portos resentem-se, porém, da difficuldade de ter aberto o campo para o mar Branco, que com extrema facilidade se torna a encher com os gelos trazidos da Nova-Zembla pelos ventos do norte e do nordeste.

A 28 de janeiro d'este anno o paquete Devinsk, da linha russo-americana, teve que abrir caminho através de um chão de gelo de 18 pollegadas a 2 pés de espessura, nas costas do mar Branco. O quebra-gelos Kanada está actualmente fóra de serviço e deverá ser enviado a Inglaterra para concerto, e o pequeno quebra-gelos russo é insufficiente. Se não chega depressa o quebra-gelos Lindhurst, encommendado em Philadelphia, será impossivel manter o accesso ás costas do mar Branco. Apesar das declarações officiaes de que Archangel se conservará accessivel, os importadores estão convencidos de que o Devinsk terá sido o ultimo barco a entrar alli n'este inverno.

A escolha de Vologda para estação terminal da linha de via reduzida determinou para Archangel a situação de porto da Siberia, dos Uraes e de Moscou, bem como de Petrogrado e da Russia do noroeste. Um projecto elaborado pelo ministerio das Vias de comunicação, em 1910, e a cujo exame se está actualmente procedendo, tendia a ligar Petrogrado com o mar Branco, construindo-se um porto em Savoka e prolongando a linha Petrogrado-Petrozavodsk até Savoka. A linha Petrogrado-Petrozavodsk está já em construcção. Um porto em Savoka, ligado por uma via ferrea a Petrogrado, encurtaria em

cerca de 420 milhas inglezas a distancia entre a capital e o mar Branco, reduzindo-a assim a pouco mais de metade.

Savoka está situada no golfo de Onega, no mar Branco, a 210 milhas inglezas de Archangel por terra e para leste. Por mar não se encontraria a muito maior distancia de Archangel, desde a entrada do mar Branco até ao oceano Arctico.

Calcula-se que as obras de dragagem e de construcção do porto de Savoka poderiam estar terminadas, sem grande despesa, para o mez de setembro, tendo sido iniciadas na primavera. No meado do outomno, a nova linha Petrogrado-Petrozavodsk poderá estar terminada e a de Petrozavodsk a Savoka construida.

Independentemente das vantagens que resultariam para Petrogrado, esta nova linha e este novo porto valorizarão immenso uma enorme região riquissima em florestas, turfa, granito e quedas de agua.



## Uma experiencia ferroviaria em Inglaterra

Estão actualmente os caminhos de ferro inglezes sob a administração do Governo, e a sua exploração é feita por um *comité* de directores.

O Governo paga os serviços que lhe são prestados com uma somma tal, que as receitas liquidas fiquem perfeitamente equivalentes ás que havia antes da guerra.

Ora, o *New-York Times Annalist* publica uma carta de um seu correspondente londrino, na qual veem os seguintes commentarios á forma como aquellas disposições são acatadas:

«Qual tem sido o resultado da administração governamental nas receitas dos caminhos de ferro e nos serviços prestados ao publico?

Pelo que respeita ao primeiro ponto, pouco ha a dizer. Os caminhos de ferro foram dispensados da obrigação de publicarem as suas receitas liquidas, que, em vista do accordo feito com o Governo, não corresponderiam á verdade. Cessou, pelo mesmo motivo, a publicação hebdomadaria das receitas brutas. Pelo que se refere aos serviços commerciaes, poucas são as informações seguras que se possuem. Os vagões de mercadorias foram enviados das bases militares aos portos e ainda se não conguin restabelecer a sua distribuição normal. Este facto provem da confusão do trafego ordinario da Mancha, e não de um mau serviço de exploração. Os serviços de passageiros, exceptuando-se as relações com o continente, ficaram estrictamente identicos aos serviços normaes da estação de inverno, circulando os vagões-restaurantes e os vagões-leitos como de costume, assim como os comboios de excursões. A unica excepção é nos serviços com a Irlanda, que foram reduzidos em consequencia da falta de vapores para assegurarem as comunicações, visto que muitos d'elles foram requisitados como transportes ou como barcos-hospitaes. De igual modo, alguns serviços suburbanos e subterraneos foram reduzidos a certas horas em Londres, attendendo á diminuição do numero dos passageiros. Por outro lado, algumas facilidades especiaes das ferias, que terminam geralmente no final de setembro, foram tornadas extensivas ao mez de novembro, tendo muita gente começado as ferias mais tarde, por motivo da guerra. Prevê-se para o verão um serviço normal. O rendimento por comboio não foi, em conjuncto, tão bom como no tempo de paz, mas não parece que isso fosse devido á administração do Governo. Os movimentos das tropas determinam, por vezes, a suspensão do trafego em certas secções.

O embarque de tropas em Southampton e em outros pontos faz-se com muita regularidade.

Habitualmente, os comboios veem collocar-se ao lado dos vapores, descarregam e dão lugar aos seguintes, em



cerca de 12 minutos. É uma operação para a qual os Ingleses pouco tem de aprender dos estrangeiros. O processo é-lhes muito familiar em consequência do frequente envio de tropas para o ultramar já em tempo de paz, e os dirigentes tem também para os ajudar a experiência dos tres annos da guerra sul-africana; de forma que os accidentes durante estas operações são raros. O repatriamento dos feridos é também muito bem feito.

Entretanto, raramente houve tantos desastres como desde o começo da guerra. Parece ser isto devido ao emprego de um pessoal adventicio. Ha em tempo normal cerca de 600.000 empregados de caminho de ferro em Inglaterra: 70.000 foram para a guerra. Ninguem se alista actualmente d'esta corporação; todavia luta-se com difficuldades para substituir os que partiram. É assim que se empregam muitas vezes rapazes novos ou pessoas sem nenhuma experiencia, o que determina inevitavelmente um mau rendimento do trabalho.

A substituição das carruagens de passageiros e de mercadorias não parece effectuar-se tão rapidamente como em tempo normal. A difficuldade da mão-d'obra é d'isto verdadeiramente a causa, que vem juntar-se em muitas fabricas às requisições frequentes de productos necessarios ao exercito, como munições, material, etc.»



## As linhas do Estado no Orçamento

No parecer da Comissão do Orçamento, da Camara dos Deputados, consigna-se um importante augmento de despesa extraordinaria no ministerio do Fomento, para occorrer ao deficit que se dá na administração dos caminhos de ferro do Estado.

Segundo esse parecer:

A differença para mais que o parecer accusa é na despesa ordinaria: 810:284\$41 e na extraordinaria: 1.508:081\$23, ou seja um total de 2.318:365\$66.

Eis onde foram inscriptas essas verbas:

Art. 67.º Exploração: Inscreve-se (para mais) por insufficiencia de verba, 603:990\$51.

Art. 87.º Subvenção extraordinaria concedida para occorrer ao augmento de despesas e á diminuição de receitas que proveem da conflagração europeia: Inscreve-se (para mais) 1.173:971\$01.

Art. 88.º Encargos dos empréstimos contrahidos de conformidade com as autorizações constantes das leis de 29 de outubro de 1909 e 3 de abril de 1913: Inscreve-se (para mais), 252:998\$99.

Differença para mais n'este dois artigos, 1.426:970\$.

Propoz S. Ex.ª o Ministro das Fnanças a inscripção de mais 603.990\$51.

Quando foi organizado o Orçamento havia sido prevista uma despesa de exploração de 2:666 309\$49. Sobreveiu depois a guerra europeia e o consequente augmento de preço de todos os materiaes e do carvão. Foi necessario rectificar o orçamento, tendo em attenção esses augmentos, que davam só para o combustivel uma differença de 620.000\$. O novo orçamento de despesas importava assim em 3:270:300\$.

Incluia o primeiro orçamento a verba necessaria para serem postos em vigor os quadros que já haviam sido previstos no orçamento de 1914-1915, verba que não foi incluída no orçamento rectificado. Reconhece S. Ex.ª o Ministro do Fomento, como o reconheceria o Conselho de Administração e como se vê da proposta feita á comissão, a necessidade do preenchimento d'esses quadros, como foram previstos no orçamento primitivamente apresentado para vigorar no corrente anno economico e ainda para dar cumprimento ao disposto na lei n.º 296 de 22 de janeiro ultimo, que regula as horas de trabalho diario nos estabelecimentos industriais. A verba que não havia sido prevista é de 81 111\$23, elevando-se assim a verba a inscrever no orçamento a 685.101\$76, devendo inscrever se correlativamente no orçamento das receitas igual importancia.

Inscreve-se ainda a verba de 125 330\$96, importancia da despesa effectuada no anno economico de 1913-1914 a mais da dotação orçamental e que ainda não foi legalizada. Esta verba é compensada pelas receitas d'aquelle anno.

A comissão deixa á Camara a fixação do «quantum» d'essa compensação, a encontrar no orçamento de 1913-1914.

Em annexo ao parecer veem os officios dirigidos á comissão pelo Sr. Ministro do Fomento:

«Ex.ª Sr.—Tendo o pessoal ferroviario das duas Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado—Sul e Sueste e Minho e Douro—apresentado instantes pedidos para serem postos em vigor os quadros previstos no Orçamento de 1914-1915, a que, por deficiencia de verba, se não pôde dar cumprimento, e reconhecendo a necessidade do preenchimento d'esses quadros como foram previstos no Orçamento primitivamente apresentado para vigorar no corrente anno economico, e que são sensivelmente eguaes aos de 1914-1915, e ainda para dar cumprimento ao disposto na lei n.º 295, de 22 de janeiro ultimo, que regula as horas de trabalho diario nos estabelecimentos industriais, e, portanto, á justiça que assiste aos reclamantes, venho rogar a V. Ex.ª que ao Orçamento rectificado da exploração dos mesmos caminhos de ferro para o corrente anno economico, seja adicionada a importancia de 81.111\$23, differença entre as verbas destinadas a pessoal; n'este Orçamento, e as previstas no primitivamente organizado.

Saude e Fraternidade—Ex.ª Sr. Presidente da Comissão do Orçamento da Camara dos Deputados.»

No outro officio sobre o «deficit» na Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, escreve o mesmo Sr. Ministro:

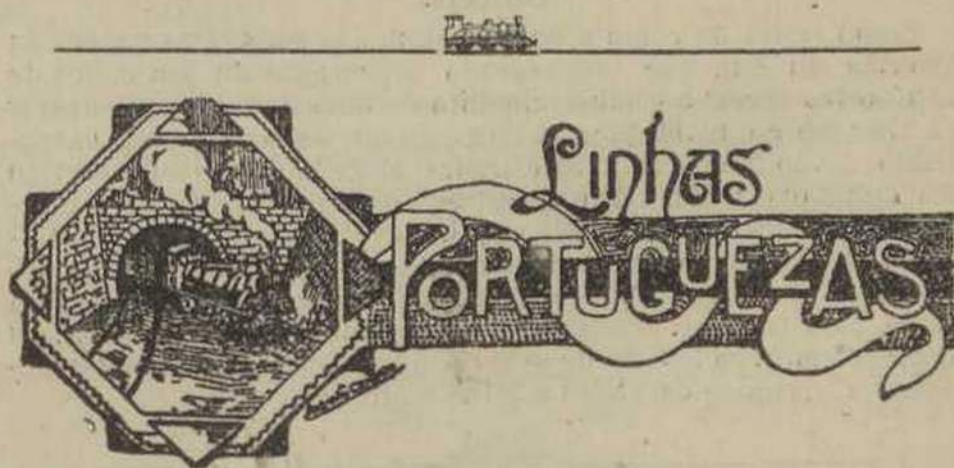
«Ha por conseguinte um augmento muito sensivel nas despesas, que não é contrabalançado pelo accrescimento de receitas; ao contrario, estas também tem diminuído, devido ao menor movimento que se nota no trafego dos Caminhos de Ferro.

Estes factos, que já se observam no anno economico findo de 1914-1915, obrigaram á abertura d'um credito especial da quantia de 1:200.000\$, conforme consta do decreto n.º 1:465 de 30 de março de 1915.

Segundo a organização actual, poderia ser deduzida na renda fixa a pagar ao Estado a somma dos encargos dos empréstimos contrahidos em conta do «fundo especial dos caminhos de ferro», sendo a respectiva importancia considerada como supprimento a reembolsar feito aos mesmos caminhos de ferro.

Se assim se fizesse, a importancia de 1:426.970\$00 inscripta na despesa extraordinaria d'este Ministerio, acima citada, seria muito menor, mas deixaria de figurar na receita do Estado quantia correspondente a essa redução.

Pareceu-nos, porém, mais conforme com os principios de contabilidade e de melhores resultados para a apreciação das contas publicas, seguir o processo de descripção nos rendimentos do Estado da totalidade da renda fixa que os caminhos de ferro tem de entregar segundo a lei, inscrevendo-se na despesa extraordinaria a quantia indispensavel para os mesmos caminhos de ferro satisfazerem todos os seus encargos, quantia esta que lhes será entregue como supprimento, de que o Estado será reembolsado quando a situação se normalizar e conforme as disponibilidades do respectivo fundo especial.»



**Penafiel á Lixa.** — Esta Companhia foi auctorizada pelo Parlamento a emitir uma serie de obrigações.

**Monsão a Melgaço.** — Uma grande comissão de pessoas de Melgaço insistiu junto do Governo e do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado para o prolongamento da linha de Monsão a Melgaço.

A nova linha viria dar um grande incremento ás Aguas de Melgaço, já hoje muito concorridas.

**Beira Alta.** — Está-se procedendo junto á estação da Pampilhosa ao rebaixamento d'esta linha no ramal da Figueira, afim de dar entrada na estação da Pampilhosa a 2.ª via do norte.

**Carris de Ferro do Norte.** — A comissão da Camara do Porto encarregada de dar parecer sobre a questão d'esta Companhia, seu estado financeiro e outros pontos que se relacionam com os interesses da cidade, reuniu ha dias, resolvendo buscar mais elementos para continuar os trabalhos, afim de concluir o seu relatorio, que terá que ser presente ao Senado Municipal.





### Brasil

Havia em dezembro de 1914, 26.062 kilometros de vias ferreas exploradas no Brasil, ou seja um augmento de 1.325 kilometros sobre o anno de 1913. 4.725 kilometros estavam em construcção, e 7.733 kilometros projectados.

**Caminho de ferro Central Brasileiro** — A extensão d'esta rede cresceu de 300 kilometros durante este periodo.

No final de 1914 era de 2.319 kilometros.

**Madeira-Mamoré** — 364 kilometros d'esta linha estavam em exploração em 31 de dezembro ultimo.

**Caminhos de ferro Tocantins** — 43 kilometros estão em exploração provisoria; 13 em construcção, e 437 kilometros foram declarados de utilidade publica.

**Caminho de ferro de Goiás** — A linha entre Ipameri e Rocandor (55 kilometros) foi aberta ao trafego. 472 kilometros estão presentemente em exploração, e 434 em construcção. As obras para 480 kilometros supplementares foram iniciadas ha pouco.

**S. Luiz-Caxias** — Esta linha está em construcção n'uma extensão de 375 kilometros, mas nenhuma secção está ainda em exploração.

**Estado da Bahia** — Com a conclusão da linha de Tumbo-Propria, ha actualmente 1.623 kilometros em exploração. 478 kilometros em construcção, e 2.320 kilometros foram declarados de utilidade publica.

**Central e Rio Grande do Norte** — 25 kilometros foram abertos ao trafego em 1914, formando assim um total de 144 kilometros em exploração.

**Itapura-Corumba** — As obras continuam em 467 kilometros d'estarede. A linha de Itapura a Porto Esperança (837 kilometros) está aberta ao trafego.

**Mineira do Sul** — As linhas de Tuinty a Muzambinha (36 kilometros) e de Posses a S. Sebastião (29 kilometros) estão actualmente em exploração. 1.276 kilometros d'esta rede estão portanto explorados. 277 kilometros estão em construcção, e 84 projectados.

**S. Paulo-Rio Grande** — As linhas d'esta Companhia, que comprehendem o caminho de ferro de Paraná e Santa Catharina, teem o desenvolvimento actual de 1.901 kilometros, incluindo a nova linha de Serrinha-Porto Amazonas (45 kilometros).

### Bolivia

Como prova de como a Bolivia, uma das mais ricas nações da America do Sul, vae progredindo especialmente em meios de transporte, temos o estabelecimento de uma linha de automoveir a 4.270<sup>m</sup> sobre o nivel do mar. Os caminhos de ferro vão-se estendendo, e vão melhorando as estradas tornando possivel o serviço dos automoveis. Em parte da estrada de Potosi a Suere estabeleceu-se um serviço de omnibus automoveis com o auxilio do Governo. A distancia entre os mencionados pontos é de 241 kilometros, que se percorrem em 10 horas. A companhia exploradora d'este serviço é a «Companhia Boliviana de Automoveis». Os motores empregados são de seis cylindros, de fabrico norte-americano. Cruzam-se os Andes a 5.185 metros.



## Companhia de Benguella

Reuniu no dia 15 a assembleia annual d'esta Companhia, para apresentação e discussão do relatorio e contas do anno passado.

D'este documento interessante se occupará o nosso redactor principal n'um proximo artigo.

Por apenas notaremos que os productos do trafego augmentaram em 24.644\$00 durante o anno, em relação ao anterior, apesar da paralyzação do commercio da borraça, da guerra na Africa e na Europa e da perturbação dos indigenas, por motivo dos acontecimentos militares que se deram ao sul da provincia de Angola.

A assembleia approvou o parecer do Conselho Fiscal, relatorio e contas e reelegeu administradores os Srs. general Joaquim José Machado, Lord Arthur Butler e Ernesto Madeira Pinto e para o conselho fiscal os Srs. Dr. Alberto Borges de Sousa, Charles Henry Wetherley, Dr. Guilherme de Oliveira de Arriaga, os quaes terminavam os seus mandatos no fim do anno.



### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de agosto de 1915.

Não melhorou, infelizmente, a nossa situação interna, tanto no respeitante á sua feição economica como á cambial.

A taxa do cambio tem-se mantido nos mesmos elevados cursos, demonstrando que os possuidores de papel o teem conservado, para depois de provocado o aggravamento, poderem tirar lucros importantissimos com grave prejuizo do comprador.

A maioria dos que cultivam a terra, dedicam-se, principalmente, a viver d'ella, de forma que não precisam do dinheiro de contado; por isso pouco dão ao commercio, e o que dão, é somente em troca generos de absoluta necessidade.

Alguns vendem a maior parte de suas colheitas, mas estão submettidos a um regimen quasi artificial, sendo agora mais vulgarmente impellidos a produzir, principalmente, trigo, afim de evitar a sua importação, o que não impede que elle, ainda não chegue para o consumo; e, por consequencia, não ha exportação, e a importação não deixa de continuar, desequilibrando a nossa balança.

O que se tem feito no attinente a melhorar a nossa desolada situação economica, é somente effectuar reuniões em que se fazem muitos discursos, se exhibem opiniões diversas, alvitres variados e se nomeiam constantemente commissões que nada resolvem, como seria necessario.

**Caminho de Ferro de Madrid a Saragoça.** — Os acontecimentos que se teem desenrolado de ha um anno para cá exerceram bastante influencia nos negocios da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e Alicante, e os resultados obtidos em 1914 por esta importante companhia hespanhola foram sensivelmente inferiores aos dos annos antecedentes.

A exploração das suas linhas tem-se resentido, sem duvida, devido ás circumstancias economicas desfavoraveis que causa de uma maneira geral o estado de guerra nos principaes paizes da Europa, pois que só n'esta companhia as receitas totaes do trafego accusam no seu relatorio, comparado com o anno de 1913, uma diminuição de 6.231:209 pesetas o producto liquido de 1914 comparado com o de 1913, está dividido da seguinte forma:

	1913	1914
Dividendo.....	11.926:512	7.454:070
Amortização de material.	9.380.000	9.390:000
Reserva especial.....	1.000:000	—
Impostos e reservas para melhoramentos.....	1.063:200	899:050
Somma. .	23.369:712	17.653:400

O dividendo proposto de 15 pesetas absorve 7.454:000 pesetas contra 11.926:000 em 1913; a reserva especial nada recebeu, e outro fundo a que nos reportamos só figura com 899:050 pesetas.

E' difficil fazer previsões acerca dos resultados provaveis do anno corrente. Esta companhia, da mesma forma que as outras empresas hespanholas, tirara alguma vantagem da actual situação cambial que tem a Hespanha, mas por contra-partida, os directores da Companhia, preveem com a alta de combustivel um aggravamento de despesas que calculam superior a 2 e meio milhões de pesetas.

Entretanto, as receitas do primeiro semestre de 1915 accusam uma ligeira diminuição (950.000 pesetas até 10 de julho) sobre os do mesmo periodo do anno findo.

De qualquer forma, as circumstancias actuaes não são de natureza a affectar seriamente os interesses futuros d'esta companhia, desde que passe a crise, beneficiando o desenvolvimento economico do paiz vizinho.

**Bolsa.** — Negocios bolsistas, muito desanimados, como é proprio da quadra que atravessamos; contudo os diversos valores teem mantido preços firmes, havendo compradores de Inscriptões a 40 % e venda Externa, 1.ª serie a 72\$50.

Obrigações dos Caminhos de Ferro de Benguella, continuam a ser o papel querido do capitalista, havendo diariamente transacções importantes n'este valor.

Caminhos de Ferro, abandonados.

Banco de Portugal, comprador a 180\$, e Ultramarino com pouco movimento.

Tabacos com regular movimento, havendo compradores.

Esta Companhia começou no dia 11 do corrente, o pagamento do dividendo complementar de 1914, pagando pelo coupon n.º 35, Esc. 2\$70



**Cambios.** — Sem movimento digno de registo, mantiveram os cursos de 35 <sup>11</sup>/<sub>16</sub> 35 <sup>7</sup>/<sub>17</sub> s/Londres, continuando, porém, a procura, por parte de elementos hespanhoes, de libras em ouro, desejando tambem n'esta semana comprar ouro em barra.

Para libras em ouro tem havido comprador a 7500, enquanto que ouro em barra tem baixado entre 45 e 47 % e ouro moeda entre 51 e 53 %.

Hoje fechou a libra a 6595-7505.

Rio s/Londres: 12 <sup>5</sup>/<sub>16</sub> ou 195492 réis por libra.

O cambio hespanhol tem-se mantido muito alto, havendo comprador de cheque s/Madrid a 1536, cotação a que subiu hoje ao fechar da bolsa.

A. R.

## Curso de cambios, comparados

	EM 14 DE AGOSTO		EM 31 DE JULHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	35 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	35 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	36 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	36 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>
" 90 d/v.....	36	—	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—
Paris cheque.....	730	738	730	737
Berlim " .....	284	290	282	290
Amsterdam cheque .....	568	572	552	562
Madrid cheque .....	1355	1365	1320	1330

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	AGOSTO												
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	39,80	39,80	39,90	39,95	39,95	39,95	39,95	40,00	40,05	40,05	40,05	40,05	
Divida interna 3% coupon.....	39,80	39,80	39,80	—	39,85	—	39,90	—	—	40,00	—	40,05	
" 4% 1888, c/premios .....	—	—	—	—	—	—	—	22500	—	—	—	—	
" 4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	60500	60500	60500	—	—	—	
" 4% 1890 .....	—	—	—	—	51590	—	—	—	—	—	—	—	
" 3% 1905 c/premios .....	9530	9525	9530	—	—	—	—	9580	9540	9540	—	9540	
" 5% 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	84500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	—	80550	80500	—	—	—	—	—	—	—	80520	
" 4% 1912, ouro .....	—	—	—	96500	—	—	96500	—	—	—	96500	—	
externa 3% coupon 1.ª serie .....	72500	72510	72520	72530	72550	72550	72550	72550	72550	72540	72540	—	
" 3% 2.ª serie .....	71500	—	—	—	—	—	71550	—	—	—	—	—	
" 3% 3.ª serie .....	74500	74500	74520	—	74550	—	74540	74540	74560	—	—	74560	
Obrigações dos Tabacos 4% .....	178550	—	—	179500	179520	179550	179550	179550	—	—	180500	—	
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Nacional Ultramarino.....	—	—	109500	109500	—	108550	—	109500	109500	—	90500	—	
" Lisboa & Açores .....	114530	—	—	114530	—	—	—	114530	—	—	—	—	
Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	75580	75590	76500	76500	—	76500	73530	73550	—	
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	56500	56500	56500	56500	56500	56500	56500	56510	
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	91540	—	—	—	—	—	91540	—	—	
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77500	77500	77500	
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	72530	72530	72530	72530	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 1.ª grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3% 2.ª grau	—	—	—	—	13550	—	13550	—	13550	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	77550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	64500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	81510	—	—	81530	81530	—	—	—	—	—	81500	
" prediaes 6% .....	—	—	91550	91550	—	—	90550	91550	—	—	—	—	
" 5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie .....	—	57,05	—	—	—	—	—	—	—	—	57	—	
" 3% 2.ª " .....	—	—	—	—	—	—	55,50	—	—	—	—	—	
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.ª grau.....	289	290	292	292	—	—	—	287	—	288	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.ª grau.....	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.ª grau.....	—	142	—	140	140	—	140,50	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses 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						
				Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos			
Portuguezas												
	Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral .....	4	Março	1.073	1.028.956,500	1.073	920.955,500	+108.001,500	958,595	858,529	+ 100,566
		Vendas Novas...	*	*	70	22.707,500	70	19.044,500	+ 3.663,500	321,538	272,505	+ 52,533
Coimbra a Louzã		*	*	29	4.098,500	29	4.722,500	— 624,500	141,531	162,582	— 21,551	
Sul e Sueste.....	31	Julho	708	991.402,549	681	1.062.524,582	— 71.122,533	1.400,528	1.560,524	— 159,596		
Minho e Douro .....	20	"	471	889.372,500	471	1.031.340,518	—141.968,518	1.903,512	2.189,568	— 286,556		
Beira Alta .....	17	Junho	253	220.323,530	253	228.800,520	— 8.476,590	870,584	904,534	— 33,550		
Companhia Nacional .....	29	Julho	185	83.703,507	185	85.040,587	— 1.337,580	452,543	459,568	— 7,524		
Valle do Vouga.....	31	"	176	93.843,546	172	90.432,513	+ 3.411,533	533,520	525,576	+ 7,544		
Porto á Pova e Famalicão .....	30	Junho	64	75.846,505	64	77.736,560	— 1.890,555	1.185,509	1.214,563	— 29,554		
Guimarães .....	31	Maio	56	48.591,586	56	53.298,534	— 4.706,548	867,571	951,575	— 84,504		
				Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Hespanholas												
Norte de Hespanha.....	20	Julho	3.681	78.932.798	3.681	79.249.984	— 317.186	21.443	21.529	— 86		
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	"	"	3.664	68.524.023	3.664	69.513.715	— 989.692	18.701	18.972	— 271		
Andaluzes.....	"	"	1.083	15.549.915	1.083	15.749.069	— 199.154	14.358	14.542	— 184		
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	31	"	777	3.615.580	777	3.888.500	— 272.920	7.227	7.578	— 351		
Lorca a Baza e Aguilas.....	"	"	168	1.772.175	168	2.170.274	— 398.099	10.548	12.918	— 2.370		



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados a Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1915.

(Continuado do numero 663)

A redução do tráfego de mercadorias cuja tonelagem diminuiu em 1914 de 8 % em relação à de 1913, deve ser attribuida à crise economica derivada da guerra europeia e à falta de tractado de commercio com a Hespanha.

Classificada a tonelagem de mercadorias de pequena velocidade em transportes de mercadorias de origem agricola, adubos e productos chimicos empregados na quasi totalidade para a agricultura, transportes industriaes, materiaes de construção, taras, vehiculos, e diversos, notam-se as seguintes diferenças nos dois annos:

	1913	1914
	T	T
1 Transportes de mercadorias de origem agricola.....	1.040.465,1	952.410,5
2 Adubos e productos chimicos.....	140.328,6	122.834,9
3 Transportes industriaes.....	298.234,2	273.176,2
4 Materiaes de construção e productos ceramicos.....	162.288,2	159.722,5
5 Diversos.....	136.132,4	127.409,7
	1.777.448,5	1.635.253,8

Examinando em detalhe os mappas estatisticos de onde estes numeros foram extrahidos, encontram-se as reduções de tonelagem muito notaveis seguintes:

Diferença para menos em 1914		
	em absoluto	% de toneladas transportadas em 1913
1 Generos alimenticios.....	44.998,7	11 %
2 Productos florestaes.....	37.524,3	11,4 %
3 Abubos e productos chimicos..	17.493,7	12,5 %
4 Combustiveis.....	13.371,4	8 %
5 Minerios.....	6.786,5	39 %
6 Productos metallurgicos.....	5.883,6	15 %
	126.058,2	

A quasi totalidade de redução da tonelagem está explicada pelas diferenças a menos n'estas rubricas do tráfego, e tendo sido a redução total de 8 % elevaram-se notavelmente acima d'esta percentagem a diminuição da tonelagem de Minerio, a dos Adubos e depois a dos Productos Florestaes e Generos Alimenticios.

Sobre a redução na tonelagem dos productos florestaes influuiu muito a falta de tractado de commercio com a Hespanha, e sobre todas grandemente a crise europeia.

## Direcção e Serviços Geraes

O seguinte mappa mostra por Serviços a despesa comparada com o orçamento approved para 1914 e com a despesa realizada em 1913:

Serviços	Orçamen- to de 1914	Despesa de 1914	Diferença em relação ao orçamento		Despesa		Diferença com relação às despesas de 1913	
			augmen- to	dimi- nuição	de 1913	de 1914	augmen- to	dimi- nuição
Direcção Ger.	60.473,90	137.744,31	77.266,40	—	71.617,37	137.744,31	66.126,93	—
Contabilidade	8.323,00	7.895,65	—	517,35	8.029,69	7.895,65	—	224,04
Armazens	27.477,75	23.044,50	—	4.433,25	23.575,59	23.445,40	—	463,59
Saude	16.054,50	15,883,39	—	246,11	12.815,14	15,883,39	2.993,25	—
Estatistica	20.738,00	20.109,08	—	628,92	19.425,95	24.109,08	682,13	—
	133.071,15	204.511,52	77.266,40	5.826,13	135.396,74	240.511,52	69.802,31	687,63
			71.440,27				69.114,68	

O augmento em 1914 foi de 71.440,27 sobre o orçamento approved e de 69.114,68 em relação à despesa de 1913.

Na Direcção Geral ha um excesso de despesa sobre o orçamento approved de 77.266,40, devido a duas causas principaes: uma a ter-se classificado na Direcção Geral toda a despesa occasionada pelos tumultos de janeiro e fevereiro, taes como reparações nas linhas e no material circulante, o carrilamento dos comboios que malevolamente foram descarrilados, vigilancia extraordinaria exercida tanto pelo pessoal fiel da Companhia como pela força publica, gratificações e despesas diversas, tudo na importancia total de 73.162,09, e outra a verba de 1.591,60 proveniente da diferença de cambio no segundo semestre, dos vencimentos dos funcionarios que receberam em ouro.

Estas duas parcelas na importancia de 74.753,69 mostram que o excesso seria ainda maior se em outros serviços se não tivessem feito economias que compensaram estes augmentos.

Na comparação da despesa de 1914 com a de 1913 nota-se uma diminuição de 8.626,576 na Direcção Geral, se extrahirmos das verbas classificadas sobre a rubrica de greves e diferenças de cambio que são extraordinarias, e um augmento de 2.993,25 no Serviço de Saude justificado pela criação de postos de assistencia em Ovar, Gaia e Alfarellos, no augmento de preço dos medicamentos, e ainda na crescente frequencia de doentes nos Postos Sanitarios onde concorrem de preferencia os sinistrados no trabalho; e de 682,13 na Estatistica correspondente a augmento no quadro do pessoal reconhecido insufficiente para o serviço.

## Exploração

As despesas ordinarias d'es'a Divisão foram liquidadas em 1914 pela importancia de 1.133.488,514 contra uma despesa de 1.203.431,550, em o anno anterior.

A previsão orçamental havia sido de 1.203.431,550, tendo em conta as medidas votadas a favor do pessoal tanto pelo que respeitou à revisão dos quadros do pessoal graduado das estações e criação de subsidios de residencia em estações que anteriormente o não tinham, como às regras de trabalho para todo o pessoal e ainda ao augmento dos vencimentos fixos e deslocações de algum do pessoal de trens e braçal e concessão do subsidio de renda de casa a este ultimo. Esta previsão de despesa baseava-se em um percurso de 6.890.000 trens kilometros, mas não incluía gratificações de fim d'anno.

A despesa liquida em 1914 foi inferior em 36.880,536 à do anno de 1913 e ficou abaixo da previsão orçamental em 69.943,536 apesar de n'esta não estarem incluídas as gratificações de fim d'anno.

Deve notar-se que o percurso dos comboios diminuiu de 753.611 kilometros, tendo sido em 1914 apenas de 6.064.952 kilometros, e portanto bastante inferior ao percurso de comboios base do orçamento.

A esta diminuição de percurso dos comboios corresponde nos artigos do orçamento mais directamente influenciados pelo percurso kilometrico, uma diminuição da despesa não superior a 8.000,000, numeros redondos, e assim distribuida:

Pessoal da revisão de comboios e indemnizações de percurso correspondente.....	1.700,00
Manobras nas estações.....	4.900,00
Pessoal de trens e percurso correspondente.....	1.300,00
Total.....	7.900,00

O resto da diferença para menos em 1914, entre as despesas dos dois annos de 1914 e 1913, encontra-se nas menores despesas liquidadas em 1914, pelo artigo 32.º, por indemnizações por accidentes e irregularidades de serviço, pelo artigo 42.º, por illuminação das gares, etc. e pelo artigo 43.º por liquidação das contas do serviço commum com a Beira Alta e por despesas com encerrados e cordas de vagões:

1) Indemnizações por accidentes, menos.....	11.460,00
2) Indemnizações por irregularidades de serviço, menos.....	3.200,00
3) Illuminação das gares, menos.....	5.190,00
4) Liquidações de contas do serviço commum com Beira Alta de exercidos anteriores a 1913 e feita em 1913 sem correspondente em 1914.....	5.140,00
5) Idem do exercicio de 1914 a liquidar em 1915 por motivo de estar em litigio ao encerrar as contas de 1914.....	990,00
6) Encerrados e cordas de vagões, menos.....	1.320,00
Total.....	27.300,00

Comparando as despesas liquidadas com o orçamento nota-se que a economia realizada em relação ao orçamento, incide em larga medida sobre os artigos seguintes referentes ao pessoal:

Art. 26.º — por ausencias e deslocações do pessoal do serviço central.....	2.650,00
Art. 37.º — por vencimentos e percurso ao pessoal de revisão de comboios.....	1.840,00
Art. 39.º — por vencimentos do pessoal das inspecções	1.800,00
Art. 41.º — por vencimentos do pessoal das estações	41.360,00
Art. 44.º — por vencimentos e percurso do pessoal de trens.....	11.260,00
Total.....	58.910,00

Veem depois economias menores, mas muito importantes, sobre os artigos:



Art. 32.º — por indemnizações vindas por accidentes e irregularidades de serviço.....	4 800\$00
Art. 41.º — por despesa com a iluminação.....	9 020\$00
— por despesa com manobras.....	1 270\$00
Art. 43.º — por despesa do serviço commun.....	1 350\$00
— por encerados, cordas e bilhetes....	2 760\$00
Total.....	19 200\$00

A interpretação d'estes resultados deve ser que a redução do percurso permittiu realizar sobre as despesas do exercício anterior uma certa economia, mas a mais importante economia, em relação ao orçamento, provem de que as medidas votadas pelo Conselho em favor do pessoal só começaram a ter pleno vigor a partir de 1 de janeiro de 1913.

A regularidade do serviço de expedição, transporte e entrega das mercadorias que tanto interessa ao bom nome do pessoal e da Companhia, continuou a merecer os maiores cuidados, e com satisfação podemos registar uma considerável melhoria da situação anterior. A despesa pelo art. 32.º que havia subido em 1912 a 12.115\$89,8 e em 1913 a 21.877\$50,0 por motivo é verdade, n'este anno, de um accidente fora da responsabilidade da Exploração, pelo qual houve a pagar uma indemnização de 10.554\$84, baixou em 1914 a 7.200\$70. Desde abril de 1913 que se vinham tomando medidas para obstar á rapida progressão da quantidade de irregularidades de serviço, dando logar a indemnizações e os resultados foram além da previsão do relatório anterior, pois não só se conseguiu sustar essa progressão, mas reduzir consideravelmente o numero de indemnizações a pagar por cada 100.000 expedições. Em 1912 e 1913 havia sido respectivamente de 77 e 76 e em 1914 foi de 55 por 100.000 expedições.

Em 1912 e 1913 pagámos de indemnizações, excluidas as por accidentes na via, respectivamente, \$00244 e \$00229 por cada escudo de receita de bagagens, grande e pequena velocidade e em 1914 pagámos \$00156.

A despesa feita pelo art. 42.º § 1.º com a iluminação das estações continuou a ser rigorosamente fiscalizada e por motivo de contracto realizado com a Companhia Lisbonense de Iluminação para o fornecimento de electricidade a Lisboa-R, ainda se obteve uma economia importante na despesa com a energia electrica, avaliada em 3.400\$00.

As interrupções do serviço de iluminação por motivo dos acontecimentos de 14 e 24 de janeiro e á cuidadosa fiscalização se deve a economia restante.

Confirmando o aperfeiçoamento do trabalho do pessoal da Exploração que estes resultados testemunham veem ainda os obtidos na Fiscalização das Receitas. A conferencia de taxas em larga escala accusa uma percentagem de 13 erros em cada 100 guias conferidas, mas de 1913 para 1914 diminuiu sensivelmente a importancia d'esses erros. O numero de reclamações fundamentadas por erros de taxa de mercadorias, foi em 1914 de 93 por 100:000 expedições, o que é insignificante.

Com relação ao serviço internacional P. H. F. cujas despesas não tinham produzido o seu effeito á data da publicação do ultimo relatório, nada podemos adeantar presentemente. Este serviço esteve de facto suspenso durante uma boa parte do anno de 1914. Não circula o Sud-Express e não circulam vagões de eixos intermutáveis e a guerra europeia trouxe um tal estado de anormalidade ás communicações terrestres e maritimas de todo o mundo que nenhuma conclusão é possível tirar dos resultados das despesas feitas com este serviço.

Tanto quanto possível procurou-se utilizar bem o material circulante e reduzir as despesas de manutenção nas gares principaes, aonde são elevadas por falta de linhas, por falta de caes e por falta deapparelhos de manutenção e manobra aperfeiçoados. Continuaram, porém, a notar-se as deficiencias assignaladas no anterior relatório.

Em particular, a estação de Lisboa-Santa-Apolonia dá logar a uma despesa fora de proporção com o seu trafego e não satisfaz as necessidades dos commerciantes que se teem já dirigido á Companhia queixando-se da insufficiencia d'ella. Quanto á despesa excessiva a que dá logar a insufficiencia das installações ter-se-ha uma ideia fixando a attenção sobre o facto de por tonelada expedida e chegada, a despesa com pessoal de estação em Santa Apolonia ter sido no ultimo anno a que se refere a estatística (1913) 53,5 % mais elevada do que a correspondente para o resto da rede, ainda não tendo em conta a despesa importante do serviço de passageiros em certas estações.

A este respeito convem citar as conclusões do Congresso dos Caminhos de Ferro, na sessão de Londres:

«Le meilleur moyen d'accélérer les manœuvres de gare et «la manutention des marchandises, consiste à disposer d'installations étendues comprenant un nombre suffisant de voies «de réception en dehors des voies principales, ainsi que de «quais spacieux permettant la division et la spécialisation du «travail des gares, en tenant compte de l'intensité du trafic.»

«Les Administrations de chemins de fer auraient intérêt à «établir des dépôts dans l'enceinte des gares ou à aider l'in-

«industrie privée à les créer, pour ne pas encombrer les chantiers de travail par les wagons et les marchandises en dépôt.»

«On emploie pour les manœuvres dans les gares soit des locomotives spéciales ou autres moyens mécaniques en évitant dans la mesure du possible de recourir au travail manuel et à la traction animale.»

N'esta orientação se tem proposto a transformação e ampliação de Santa Apolonia, que só pode bem servir o publico dispondo de caes espaçosos e de armazens para deposito, linhas sufficientes e de apparelhos aperfeiçoados de manutenção de mercadorias e de vagões para reduzir ao minimo a mão d'obra.

Que se procurou fazer o serviço economicamente, mostra-o a elevação de peso medio do comboio, que foi em 1912 de 188T,326, em 1913 de 192T,618 e em 1914 de 206T,284.

(Continua)



## ARREMATACÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de papel

No dia 30 do corrente, pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de *papel*.

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

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

#### Fornecimento de maçarquinha escura

No dia 30 do corrente pelas 15 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 25.000 kilos de *maçarquinha escura*.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, Rue de Châteaudun.

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

#### Leilão

#### De remessas retardadas e objectos abandonados

Em 25 do corrente e dias seguintes ás 11 horas, por intermedio dos agentes de leilões Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho Succesor, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do art. 113.º da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 25 de junho de 1915, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão, ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 24 do dito mez corrente inclusivé, das 10 ás 16 horas.

N.º 4259 de Ramalhal a Alcantara-T, 2 vagões de molano com 10720 kilos a \* Ricardo da Costa; 29733 de Evora a Alcantara-M, 1 vagão de palha com 8180 kilos a Manuel Maria de Sousa Campos; 72913 de Santarem a Porto Campanhã, 1 casco de vinho com 820 kilos, a Tidel Tunhe Mugon; 93021 de Alcantara-T, a Belmonte, 2 barris um de gordura e um de oleo com 298 kilos a Philippe T. Jalét; 19377 de Gaia a Portalegre, 3, duas caixas e um barril de vinho com 95 kilos a José Maria Pinheiro; 17476 de Vidago a Elvas 1 caixa com aguas com 84 kilos á Empreza das Aguas de Vidago; 63560 de Porto Campanhã a Val de Prazeres, 1 caixa de miudezas com 60 kilos a Reis & Amaral; 69260 de Torres Novas a Torre da Vargem, 2 barris de vinho com 477 kilos a João Carreira Carvalho; 16851 de Chão de Maças a Lisboa-P, 2 quartolas de azeitonas com 460 kilos a Julio Adão; 8119 de Aljustrel a Torres-Vedras, 1 tambor caparota com 104 kilos a Luiz Pereira; 1 casco de vinho com 840 kilos; Uma porção de madeira com 6000 kilos.

\* Esta remessa será vendida em leilão em Alcantara-T. no dia 26 d'agosto de 1915.



# AGENDA DO VIAJANTE

**BILBAO Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietário, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevado r—Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem. Apartamentos confortaveis e aiseados.—Magnificas vistas de terra e mar.—Sala de jantar para 150 pessoas.—Magnifico parque para recreio.—Iluminação electrica.—Telephone n.º 15.—Preços razoaveis.—Proprietário: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES Grande Hotel do Tournal.**—15, Campo do Tournal, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel.—Proprietário, Domingos José Pires.

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa.—Rua do Commercio, 73, 2.º

**LISBOA Canha & Formigal.**—Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.ºs 4, 5, 6, e 7.

**MADRID Gran Hotel de Londres.**—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas.—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietário, Emilio Ortega.

**PARIS Ad. Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Allemanha, etc.—Rue Scribe, 7.

**PORTO Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

**PORTO João Pinto & Irmão.**—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha.—Iluminação electrica.—Luxuoso pateo.—Sala de jantar para 200 pessoas.—Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Esteliez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1915

### COMP. PORTUGUEZA

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Cintra Lisboa-R.

7 16 8 45 5 30 6 37

b 9 20 10 54 7 55 8 58

10 55 12 1 8 28 9 6

b 12 5 12 46 9 23 10 26

12 50 1 57 10 18 10 54

3 4 9 11 23 12 20

b 5 13 6 5 1 12 2 13

5 34 6 41 3 17 4 20

b 6 15 7 4 4 10 4 40

6 25 7 80 5 24 6 29

7 17 8 24 6 47 7 32

8 56 10 6 7 30 8 37

10 23 11 32 8 15 9 9

11 55 1 1 9 10 10 7

b 12 40 1 22 10 13 11 15

12 55 2 5 11 13 12 15

Lisboa-R. Queluz Lisboa-R.

8 37 9 1 11 13 12 15

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6 7 8 5 25 6 31

b 7 10 8 1 6 34 7 40

b 8 10 9 1 7 47 8 16

9 10 10 18 8 10 8 59

b 10 10 11 1 8 50 9 37

10 45 11 53 9 10 9 46

a 11 29 12 5 9 35 10 41

12 20 1 28 10 35 11 22

1 56 2 32 11 20 12 26

2 40 3 8 12 14 12 50

a 5 10 5 46 2 20 3 26

b 5 13 6 6 2 58 3 34

b 6 6 6 51 3 50 4 56

a 6 40 7 16 4 20 5 9

7 7 8 8 5 10 6 46

7 45 8 43 6 25 7 25

a 8 30 9 6 7 50 8 37

8 40 9 43 8 40 9 22

b 10 10 10 51 9 10 10 16

10 10 11 18 10 30 11 36

11 40 12 48 11 30 12 17

b 12 45 1 36 12 12 12 36

12 50 1 58 12 10 1 16

C. Sodré P. Arcos C. Sodré

7 15 7 51 8 15 8 50

8 15 8 45 8 55 9 30

4 30 5 6 5 16 5 48

5 20 5 56 6 5 6 40

6 5 6 41 7 50 8 25

Mais os de Cascaes, excepto os de

Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.

6 46 8 5 5 42 7 5

9 56 11 4 6 55 8 23

1 25 2 47 8 25 9 46

b 5 5 6 7 11 30 12 50

5 41 7 4 3 4 4 30

10 36 11 56 9 10 10 37

12 47 2 5 12 10 1 16

Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.

6 46 7 27 6 20 7 5

8 44 9 29 7 37 8 23

9 56 10 41 9 1 9 46

11 12 11 57 10 48 11 31

1 25 2 12 12 7 12 50

3 55 4 38 1 12 1 58

a 5 5 5 40 3 45 4 30

5 41 6 29 5 21 6 37

7 10 7 50 6 6 8 52

9 7 9 47 9 51 10 36

10 36 11 22 10 42 11 26

12 47 1 31 11 28 11 57

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

g 7 35 7 45 g 6 40 6 50

g 5 10 5 21 g 9 25 9 33

— — g 5 40 5 50

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-P. V. Franca Lisboa-P.

6 55 8 7 11 13 12 15

Lisboa-R. Porto Lisboa-R.

a 8 30 2 18 6 28 5 36

9 10 8 42 a 8 37 2 35

a 6 55 12 30 a 6 48 1 8

e 6 56 1 15 7 55 6 25

Lisboa-R. Entrone. Lisboa-R.

8 5 11 38 7 20 11 14

Lisboa-R. Santarem Lisboa-R.

5 5 7 20 9 55 11 57

— — 7 55 10 18

Entrone. Alfaiellos Entrone.

3 22 10 36 4 5 11 28

2 31 11 10 5 30 1 28

— — 7 55 10 18

Entrone. Porto Entrone.

6 5 1 58 2 50 2 26

Figueira Coimbra Figueira

2 20 4 5 7 35 9 18

n 6 30 8 15 10 15 12 28

7 43 9 45 2 40 4 55

11 30 1 8 4 50 6 44

2 5 4 30 a 8 55 10 45

a 8 45 10 20 11 39 1 34

Coimbra Louzã Coimbra

5 25 6 54 7 10 8 39

12 20 1 43 2 33 3 40

4 35 5 50 6 5 7 11

Figueira Alfaiellos Figueira

5 40 7 7 3 35 4 36

6 58 7 35 7 50 8 23

11 43 12 54 — —

Mais os para e de Coimbra

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

8 10 3 5 3 25 12 1

4 15 12 44 5 40 12 43

Lisboa-R. T. Vedras Lisboa-R.

5 54 8 43 6 20 9 37

Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.

7 55 1 4 1 25 6 14

Porto Aveiro Porto

6 28 8 31 6 10 8 51

10 18 12 47 11 32 1 58

2 27 4 56 6 45 9 26

7 3 9 31 — —

Porto Ovar Porto

5 46 7 13 5 30 7 13

12 15 1 18 7 55 9 38

4 19 5 49 3 25 5 8

5 53 7 21 6 14 7 47

12 43 2 13 9 10 10 45

Mais os de Ovar e Aveiro.

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

9 10 6 55 7 42 de Mad.

a Mad. 9 8 10 5 36

a 4 35 9 43 a 11 25 de Mad.

an Mad. 8 1 a 9 28 i 2 21

8 5 7 55 5 a 1 8

— — 0 5

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R. Badajoz Lisboa-R.

9 10 10 14 4 15 a 2 35

8 5 7 40 — 5 36

— — 6 24 1 8

Entrone. T. das Var. Entrone.

6 17 11 8 4 24 9 30

Lisboa-R. Guarda Lisboa-R.

9 10 4 2 12 5 a 2 35

8 5 10 8 3 40 a 1 8

9 35 10 8 3 40 a 1 8

Setil Vendas Novas Setil

5 40 9 30 5 20 8 36

9 12 11 4 11 45 3 13

7 11 10 20 7 32 9 50

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

7 35 9 45 11 10 1 5

8 10 10 5 7 30 9 24

Pampilh. F. Onoro Pampilh.

5 50 4 52 1 58 9 32

11 20 5 40 11 6 37

Pampilh. Guarda Pampilh.

12 30 5 51 4 27 10 10

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

6 25 7 6 20 7

8 8 8 35 7 25 8

9 10 9 45 9 15 9 50

10 20 10 55 10 25 11

11 40 12 15 11 25 12

2 30 3 5 1 25 2

4 30 5 5 4 5 4 40

5 35 6 10 5 55 6 30

8 15 8 55 6 45 7 25

9 11 30 12 10 9 35 10 15

h 1 1 1 40 — —

Lisboa Setubal Lisboa

8 9 35 8 10 9 50

11 40 1 5 10 40 12

2 30 4 10 3 4 40

4 30 5 58 5 6 30

5 53 7 10 8 30 10 15

8 15 10 5 — —

Lisboa Aldegallega Lisboa

9 10 10 40 8 9 50

11 40 1 10 12 10 2

4 30 6 30 4 40 6 30

8 15 10 5 8 20 10 15

Lisboa Evora Lisboa

9 10 1 26 9 53 2

4 30 9 13 3 30 7 25

8 15 12 10 2 12 7

Gadanha Montemor Gadanha

12 7 12 35 10 30 10 59

7 57 8 25 4 10 7 25

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

9 10 4 35 7 7 2

4 30 12 23 11 20 7

Lisboa Moura Lisboa

9 10 2 11 7 25

8 15 12 45 10 7

CHEG. PART. PART. CHEG.

Lisboa Villa Real Lisboa

9 10 8 45 7 7 25

8 15 10 10 7 7

Lisboa Portimão Lisboa

9 10 7 52 9 7 25

8 15 6 50 7 7

Garvão Louzã Garvão

3 8 4 57 9 30 11 23

Portimão Villa Real Portimão

4 20 8 45 7 11 55



# AVISO AO PUBLICO

---

## PEQUENA VELOCIDADE

---

### 4.ª Ampliação à Tarifa Especial N.º 3

---

A partir de 15 de Agosto de 1913, serão applicados, como corresponde, ao transporte de lenhas, por wagon completo, os preços do § 2.º da tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, em lugar dos preços fixados para o mesmo destino no § 3.º da referida tarifa, que ficam annullados.

Lisboa, 31 de Julho de 1913.

O Administrador Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*