

Gazeta dos Caminhos de Ferro

18.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 666

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 Exercito

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

LISBOA, 16 de Setembro de 1915

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste—Aviso ao publico: 5.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 11 (P. V.) — Aviso ao publico: 14.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.) — Aviso ao publico: 5.ª additamento á classificação geral de mercadorias.

SUMMARIO

No Congresso Algarvio, por J. Fernando de Sousa	273
Os caminhos de ferro da Asia-Menor, por Raul Esteves	275
Parte official: Ministerio do Fomento: Portarias n.ºs 464 e 465 da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas	276
Os caminhos de ferro da Suisa	276
Ramais municipaes, por J. Fernando de Sousa	278
Combolio-hospital da Cruz Vermelha Italiana	278
Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado	279
«Le Pangermanisme»	279
As mulheres empregadas nos tramways electricos em Roma	279
Publicações recebidas	279
Viagens e transportes	280
Viagens no paiz—A guerra e as estações de verão — O que nós podiamos ter—O poder do reciamo—A Felgueira—Onde se está bem... e não ha roleta	281
O custo de um anno de guerra	282
Linhas Portuguezas—Contumil a Leixões—Companhia Portugueza—Sul e Sueste—Penafiel á Lixa	283
Linhas estrangeiras—Hespanha	284
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro	284
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	285
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	285
A importação do carvão americano em Portugal	286
O elevador da Gloria	286
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (Continuação)	286
«Revista Técnica Ferroviaria»	287
Brinde recebido	287
Horario dos combolos	288

do Algarve; o opusculo sobre *Cantos, Musicas e Danças* do Sr. José Parreira; a interessante nota sob a *Arte algarvia* do Sr. João de Mello Falcão Trigo; a extensa e valiosa memoria do Sr. Julião Quintinha sobre a *Assistencia á mendicidade no Algarve*, deslustrada por uns arremessos de jacobinismo sectario, que aqui e acolá lhe falseiam o criterio e o levam a investidas contra a caridade christã, cuja obra, confessa, não foi ainda excedida, nem sequer egualada; as theses sobre *Ensino industrial*, dos Srs. D. Sebastião Pessanha e Annibal Lucio de Azevedo; as do Sr. Thomaz Cabreira sobre o *Posto agrario e ensino movel* e sobre *Eschola primaria agraria*; e a do mesmo congressista sobre *Credito commercial e industrial*.

O clima do Algarve foi objecto de duas monographias: uma do Dr. Geraldino de Brites, ex-medico municipal em Loulé, e a outra, mais extensa e documentada, do Dr. Bentes Castello Branco, distincto clinico e intelligente director das Thermas de Monchique.

Consideram-se n'aquella tres zonas distinctas sob o ponto de vista climatico: *Oeste*, abrigada do Norte pela serra de Monchique, *Centro*, ácerca da qual faltam dados meteorologicos positivos, e *Leste*, definida pelo observatorio de Faro e abrigada do norte, como aliás todo o littoral. Evidencia-se na memoria a notavel estabilidade thermica do clima algarvio, especialmente na zona de Leste. A oscillação annual da temperatura é de 29º,82 em Lagos e 26º,23 em Faro. A media em janeiro attinge quasi 12º em ambas as zonas!

O Dr. Bentes Castello Branco estuda mais de espaço o clima sob o ponto de vista do estabelecimento de sanatorios dos diversos typos: sanatorios para tuberculosos, quer de *altitude*, quer *estações climatericas*, de que é prototypo o da Madeira; sanatorios maritimos para rachiticos, escrofulosos e anemicos; sanatorios para doenças chronicas, tambem chamados *estações de repouso*. Depois de definir as caracteristicas de cada uma d'essas especies e de enumerar as principaes estações de cura portuguezas, occupa-se a monographia do clima do Algarve, caracterizando-o por meio dos dados de observação meteorologica dos portos de Faro e Lagos comparativamente com os dos outros observatorios do paiz.

D'essa proficiente analyse deduz-se, como conclusão, que o Algarve reúne, «melhor que qualquer das outras provincias de Portugal, os requisitos geographicos, topographicos e climatericos para a montagem de sanatorios modelares dos tres typos».

Da doçura do clima resultam condições privilegiadas para a agricultura, que são excellentemente postas em relevo na these sobre *Primicias agricolas e plantas subtropicais no Algarve*, do Sr. Mario da Cunha Fortes, uma das mais proficientemente versadas. Não nos consente a falta de espaço uma analyse minuciosa d'esse trabalho. Limitar-me-hei a resumir as conclusões.

O Algarve tem condições excepcionalmente favoraveis para a arboricultura, horticultura e floricultura, sendo indispensavel melhorar os seus recursos no que respeita a irrigação, os seus processos culturaes, no que

No Congresso Algarvio

Devotada á causa do progresso economico do paiz pelo desenvolvimento da viação accelerada, não pôde a *Gazeta* deixar de registrar os factos e os movimentos de ideias que directa ou indirectamente interessam essa causa.

Merecem-lhe por isso rapida menção varias das theses apresentadas no Congresso Algarvio, referentes muitas d'ellas a assumptos aqui versados.

Ocioso é relembrarmos o futuro que o incremento do turismo e o progresso das culturas temporãs e da pomicultura reservam ao Algarve, quando as circumstancias de ordem geral, que me absterei de enumerar, deixem de afastar do nosso paiz a corrente dos viajantes illustrados tão auspiciosamente iniciada, ha annos, quando todos os paquetes da *Booth Line* traziam caravanas de excursionistas e a propaganda metódica era empreendida no estrangeiro.

Por isso bem cabido é o estudo do problema, que o Congresso Algarvio procurou pôr em equação, seja-nos licito o *simile mathematico*.

Variados foram os aspectos sob o qual foi encarado. Ignoro se havia um programma no qual se enumeravam as questões e servisse de eschema á elaboração das theses. E' de crer que sim.

Limitar-me-hei a mencionar a curta, mas erudita, nota do Sr. Dr. Antonio Baião sobre as *Fontes para a historia*

7.^a—Ha que preferir, d'entre as especies cultivadas nos hortos ou pomares, as que reúnem maior cunho de precocidade.

Na horticultura o que sobretudo deve preoccupar é a *quantidade* produzida, o *tempo* que leva a produzir, a *epoca* em que pode realizar-se, e a *qualidade* obtida. Na pomicultura deve attender-se principalmente á *predilecção* do consumidor, á boa *apresentação* do fructo, e á *oportunidade* da sua entrada nos diversos mercados.

8.^a—A limitação do numero de *variações* é uma garantia de successo commercial. Muito, uniforme, e escolhido, deve constituir o primeiro desideratum na exploração das primicias agricolas.

10.^a—Toda a viticultura deve visar primariamente no Algarve a produção da uva de mesa e o fabrico da passa.

D'entre as castas de uva de mesa commerciaveis ha que preferir as mais precoces, e tambem as mais tardias.

11.^a—A floricultura e a arboricultura ornamental são ramos agricolas, que muito convem crear e desenvolver no Algarve.

12.^a—Das plantas exóticas introduzidas e cultivadas no Algarve ao ar livre ou sob abrigo, o ananaz parece ser a unica com viabilidade economica.

Todas as demais cabem no grupo das plantas de luxo e de mera curiosidade, sem um provavel valor agricola e commercial.

Digna de encomios é tambem a bem redigida these do Sr. Paula Nogueira, sobre o *Aproveitamento dos salgados do Algarve pela exploração do gado lanigero* pelos mattos salgados ou *Saltbushes* da Australia, pela ensilagem de forragens, pelo adocamento dos terrenos, pela racional exploração do gado ovino. These pratica e bem orientada, na verdade, como a precedente.

Segue-se naturalmente n'esta resenha a these do Sr. Luiz de Mascarenhas sobre *Industrias no Algarve*. E' uma instructiva noticia das diversas formas que reveste a lãbua industrial no Algarve; pena é que não fosse enriquecida com dados estatisticos minuciosos sobre cada industria.

Antes de me referir ás theses que mais se coadunam com a indole especial da *Gazeta*, não deixarei de mencionar, de passagem, a do Sr. Thomaz Cabreira sobre *Zonas de turismo*, que é um curto relatorio e projecto de lei para a creação de tres estações de turismo: Cascaes, Estoril e Cintra — Praia da Rocha e Monchique — Figueira da Foz e Bussaco, tendo o exclusivo do jogo regulamentado. Como todas as outras theses d'este congressista, resume-se n'uma proposta de lei, como é natural n'um senador e antigo ministro.

O distincto architecto Raul Lino elaborou, em nome da benemerita Comissão de hoteis da Propaganda, a memoria justificativa e descriptiva de um projecto de hotel portuguez para ser construido no sul do paiz, tendo em conta as caracteristicas do clima e procurando assegurar-lhe cunho artistico nacional em harmonia com as condições locais. Bella iniciativa, digna de louvor, para a qual estava naturalmente indicado o talentoso architecto que fez o projecto e o justifica.

O Sr. M. Emygdio da Silva, a quem a causa do turismo tanto deve, insiste na sua these pela creação de impostos municipaes, analogos na indole e destino á *Kurtaxe* suissa e a impostos similares creados em França e n'outros paizes.

Não será prematura essa creação, onde se trata de atrahir forasteiros e suscitar um movimento que ainda quasi não teve início? Havemos de começar por lhe impôr encargos?

Pois se a principio ha de ser exiguo o seu rendimento, não é preferivel que façam sacrificio equivalente os habitantes da propria localidade, que o turismo é chamado a beneficiar?

Chamemos agora a capitulo as theses sobre communicações.

Mencionarei em primeiro logar a bem elaborada monographia do meu presado amigo e distincto clinico Agostinho Lucio sobre *Estradas*. Apesar da modestia da introdução, allegando falta de competencia profissional, nenhum

technico, por cotado que fosse, desdenharia de subcrever a these, baseada em memorias e dados positivos. E' posta em relevo a irregularidade inacreditavel de não haver no anno de Christo (dão licença?) de 1915 uma estrada sequer, que ligue o Algarve com o resto do paiz, de modo que para ir lá um automovel, tem de seguir... por Elvas a Ayamonte e atravessar o Guadiana em barco, ou trepar para um vagão e atravessar assim a zona de respeito que separa o extremo sul do resto do paiz. Pois se em 1889, quando se abriu o caminho de ferro até Faro, ainda as malas postaes percorriam sobre o dorso da mula as veredas invias da serra de Mú!

Dos 852 kilometros de estradas classificadas no Algarve, apenas 512 estão construidos e sabe Deus em que misero estado se não conservarão muitas d'ellas! Entre essas estradas é com razão declarada urgente a conclusão da de S. Marcos a Monchique e Aljezur, da de Aljezur a Villa do Bispo e ramal para Lagos e das que atravessam a serra em direcção ao Alemtejo.

Os portos e barras do Algarve são objecto de uma curta, mas interessante, memoria do illustrado official e infatigavel trabalhador o Sr. José Francisco da Silva, memoria que só tem um defeito: ser demasiado curta, deixando pois de versar algumas questões importantes. Que valor tem o alvitre de um porto de abrigo na Ponta do Altar junto da barra de Portimão?

Que obras convem fazer no porto de Lagos?

O alvitre apresentado de confiar a gerencia dos portos do Algarve a uma administração regional e de destinar uma draga ao seu serviço privativo é digna de ponderação; oxalá fosse adoptada e judiciosamente posta em pratica.

Fui sollicitado instantemente pelo distincto engenheiro e meu amigo o Sr. Antonio Vasconcellos Correia para me encarregar de relatar a these referente aos caminhos de ferro do Algarve.

Razões ponderosas, que não devo aqui expôr, inhibiam-me de acceitar o convite; como já em janeiro de 1911, deixei a presidencia da Sociedade da Propaganda, além de outras razões, para não presidir á commissão organizadora do congresso do turismo em Lisboa.

Dei porém o meu modesto tributo de estudo sob a forma de dois artigos sobre o assumpto publicados na *Gazeta*.

Foi a sua doutrina perfilhada em termos captivantes, que agradeço, por aquelle meu collega, o qual lhe accrescentou um alvitre interessante e pratico, sob a forma concreta de um projecto de lei, auctorizando as Camaras Municipaes a contrahir emprestimos, especialmente destinados a melhoramentos nas estações locais, assim como ás vias ferreas do serviço dos portos, lançando sobretaxas sobre certas tarifas para occorrer aos respectivos encargos.

Para findar, duas linhas acerca do projecto de lei... perdão, da these do Sr. Thomaz Cabreira, *Tarifas ferroviarias*. Nem uma linha sobre as tarifas da linha do Sul e Sueste, applicaveis ao trafego algarvio, e que bem a mereciam, tão injustamente apreciadas teem sido, segundo a inalteravel tradição parlamentar e jornalística da ignorancia do assumpto, que conta 25 annos de existencia, tantos quantos de exploração tem o caminho de ferro que vae a Faro.

Em artigo especial versarei o assumpto, que bem o merece. Por agora limitar-me-hei a capitular de anodyna a these do Sr. Cabreira e de infantil o seu alvitre de... reforma do Conselho de tarifas.

E' possivel que algumas theses mais, de que não tenho conhecimento, fossem apresentadas. As que referi constituem, no seu conjuncto, estudo valioso e base para uteis iniciativas.

J. Fernando de Souza.

Os caminhos de ferro da Asia-Menor

As grandes potencias que cobigavam alcançar a influencia commercial e politica nas provincias ottomanas da Asia Menor, tiveram na concessão de linhas ferreas um dos meios mais vantajosos que se lhes offerecia para realizar as suas ambições, e assim se levou a effeito a construcção de vias de comunicação accelerada n'aquellas regiões onde se revive toda a historia biblica.

As linhas da costa mediterranea da Asia-Menor formam dois grupos distinctos na sua administração, e no seu grau de desenvolvimento e de progresso. A chamada rede da Syria pertence a uma companhia franceza que a explora com decidida vantagem; a rede da Palestina resente-se muito visivelmente da administração ottomana, a que presentemente está sujeita. Claro é que esta apreciação se refere ao estado de coisas anterior á actual guerra, pois que, no momento actual, não é facil presumir em que condições se encontrarão os caminhos de ferro da Asia Menor, onde tambem já chegou o reflexo da lucta em que se debate a velha Europa.

Na rede da Syria, que abrange a linha de Damasco a Hama e seus prolongamentos, contam-se 500 milhas de linha bem construida e habilmente explorada. E', na opinião dos criticos, uma das melhores e mais valiosas empresas do Oriente, e depois de executada a ligação com o caminho de ferro de Bagdad, os seus rendimentos seriam ainda consideravelmente augmentados. Segundo os planos estudados deveria haver duas ligações com a linha de Bagdad: uma, a linha de Anatolia, destinada ao trafego da Europa do Norte e do Centro, outra a linha Beiruth-Alepo, que é um ramal da linha de Damasco a que nos estamos referindo, e que seria destinada ao serviço das communicações com a Europa do Sul e Africa do Norte. Mas, o facto é que esta ultima linha está perfeitamente em condições de desempenhar todo o serviço das duas.

O caminho de ferro de Damasco constituiu-se em 1891, pela fusão de duas companhias já existentes e que se propunham construir as 90 milhas que vão de Beiruth a Damasco. Mais tarde esta linha estendeu-se 65 milhas mais para o sul, e em 1905 o governo ottomano concedia mais as 207 milhas necessarias para o ramal a construir de Reyak até Alepo.

Com outras concessões mais pequenas, obtidas posteriormente, completou-se, em 1911, a rede ferroviaria da Syria, tal como hoje existe, e que tem um total de 427 milhas de via normal.

A linha de Damasco apresenta uma parte muito notavel, correspondente ao percurso sobre as alturas do Libano, de um pictoresco suprehendente e onde se venceram serias dificuldades de construcção. Abundam os tunneis e os viaductos, que muitas vezes se succedem com pouco intervallo, especialmente nas 40 milhas que vão até Reyak. Metter um caminho de ferro por esta muralha montanhosa, sem recorrer á cremalheira, seria uma tentativa, se não impossivel, pelo menos prohibitivamente dispendiosa.

A locomotiva começa a usar a cremalheira ainda nas proximidades de Beiruth, e percorre por este processo uma extensão de 20 milhas. A media do declive vencido na subida desde Beiruth é de 7 ‰, ao passo que na descida, pelo outro lado, o declive é de 6 ‰. O mais escarpado declive vencido por adhesão é de 2,5 por cento. Esta secção da linha corre através de uma região muito populosa e cultivada, e onde o trafego é, portanto, bastante intenso.

As 50 milhas de Reyak a Damasco vão por uma passagem facil e pouco elevada que existe na cadeia do Anti-Libano, e onde se notam muitas quedas de agua cuja energia tem sido aproveitada para a iluminação electrica de Damasco e para a sua rede urbana de tramways. Em

projectos de grande largueza de vistas já se tem proposto a electrificação de uma parte, ou mesmo de toda a linha ferrea de Damasco, aproveitando-se um desenvolvimento a dar áquellas quedas de agua.

Damasco, que é um centro importante do commercio por caravanas para o sul e para leste, fornece por si só um trafego justificativo da construcção do caminho de ferro, e por isso nunca este soffreu competição da parte do ramal de Haifa, que pertence á rede da Palestina, e que constitue outra sahida para o Mediterraneo. Mesmo na parte mais meridional da linha, que atravessa uma região quasi deserta até El-Mezeirib, o movimento é ainda bastante intenso, apesar de lhe correr parallelamente uma das principaes linhas da rede ottomana da Palestina. A receita total em 1911, para este percurso Beiruth-Damasco-El-Mezeirib, foi de perto de 900 contos, ou seja quasi 5 contos e meio por milha.

O ramal que vae para o norte até Alepo deve assumir uma notavel importancia, quando estiver concluida a construcção do caminho de ferro de Bagdad, pois é a ligação mais directa para os portos do Mediterraneo. A construcção d'este ramal não foi difficil nem dispendiosa, e a região rica e populosa que elle atravessa proporcionou-lhe sempre um bom rendimento do trafego.

Alepo é tambem um importante centro commercial, e prevê-se que será no futuro uma das mais prosperas cidades da Asia turca, quicá a séde do proprio governo da Sublime-Porta, quando alguma vez se realizar a occupação de Constantinopla por alguma das nações que cobigam a velha capital do Imperio do Oriente.

Apesar dos disturbios politicos, e outras causas de perturbação que n'estas regiões tem havido, o ramal de Alepo tambem tem realizado um progressivo augmento de receitas, as quaes se elevaram em 1911 a mais de 500 contos, ou seja de 2 contos e meio por milha explorada. Esta linha tem garantia de juro dada pelo governo turco, mas calculava-se que nos proximos annos as receitas obtidas viriam cobrir a cifra fixada, alliviando assim o The-souro ottomano de uma despesa que successivamente tem ido diminuindo.

Em todas as linhas da rede da Syria existem carruagens de primeira, segunda e terceira classes, differindo bastante nas commodidades offerecidas. As carruagens de 1.^a classe são bastantes confortaveis e permitem mesmo a sua utilização para carruagens-leitos nos percursos de noite. As carruagens de 2.^a classe são menos espaçosas, e em geral muito menos confortaveis, mas tambem são utilizadas frequentes vezes pelos passageiros europeus. As carruagens de 3.^a classe são de reduzidas commodidades, e é onde viajam a maior parte dos indigenas da região, constituindo tambem a principal fonte de receita.

O material circulante é todo de origem europeia, procedente de varios paizes, mas o material da via é exclusivamente de fabrico belga.

Em contraposição com a florescente rede da Syria, as duas linhas que constituem a rede da Palestina são precisamente consideradas o peor caminho de ferro do mundo. A principal d'estas linhas é a linha do Hedjaz, tambem chamada a linha dos peregrinos, que se liga em Damasco com a rede da Syria, e que primitivamente se projectara levar até Meca para servir ao transporte da enorme multidão de fieis que se dirigem annualmente á Cidade-Santa.

O contracto para a construcção d'esta linha foi feito com uma empresa allemã, e sob a direcção do illustre Meissner-Pachá, que por muitos annos tem dirigido a construcção de caminhos de ferro na Turquia, começaram os trabalhos que deviam produzir uma bella linha ferrea. Levantaram-se perturbações de todas as ordens, perturbações financeiras e conflictos com as tribus mussulmanas da região, mas aquelle tenaz e energico engenheiro alle-

mão tudo dominou, e conseguiu ultimar as 800 milhas de de linha entre Damasco e Medina. Preparava-se já Meissner-Pachá para continuar os trabalhos, construindo as 250 milhas que faltavam para atingir Meca, mas a opposição das tribus indigenas, que viam desaparecer o tributo cobrado da passagem das caravanas, desanimou o governo ottomano e fez cessar toda a construcção. O systema de caminhos de ferro da Palestina resume-se, pois, hoje, a essa linha construida por Meissner e completada com um ramal que vae até ao porto de Haifa.

Poucos annos esteve a linha sob a direcção allemã, e ha meia duzia de annos o governo turco tomava posse d'ella, recebendo-a n'um estado tão satisfactorio quanto possivel. Porém, os effeitos da administração ottomana depressa se fizeram sentir, e actualmente aquelle caminho de ferro é classificado sem favor como o peor do mundo. O pessoal allemão foi eliminado de todos os ramos de serviço; e os resultados eram de prever, quer no que respeita á conservação, substituição e aquisição do material, quer no que se refere a todo o serviço de exploração. O emprego occasional de um ou outro technico estrangeiro produz apenas um melhoramento passageiro, e a maior parte da linha continua no mesmo regimen chaotico em que entrou quando deixou a direcção allemã. Este estado de coisas apresenta naturalmente, como immediata consequencia, uma deploravel situação financeira.

Se a linha tivesse sido prolongada até Meca, como era primitivo projecto, é possivel que obtivesse um rendoso successo porque encurtava a jornada habitual dos peregrinos, e vinha torná-la consideravelmente mais economica. Porém, como as coisas estão, o resultado obtido é bem mesquinho, e as estatisticas mostram que 80 % dos passageiros seguem o antigo caminho. Por outro lado a maior parte da região que esta linha atravessa é absolutamente deserta, e assim o trafego não attinge importancia sufficiente para manter uma exploração razoavel.

Durante a maior parte do anno, o movimento resume-se a tres comboios semanaes entre Damasco e Medina, e só na epocha das peregrinações é que se realizam numerosos comboios especiaes. A viagem dura, em regra, tres dias. Todos os comboios levam uma carruagem de 1.^a classe, mas raras vezes tem mais de dois ou tres viajantes que se permittam viajar n'ella. Não ha segunda classe, e o preço da terceira classe é o mais elevado de todos os seus congenerees dos caminhos de ferro asiaticos.

Nenhum christão se utiliza da linha sul da rede da Palestina, porque quem assim o fizesse levantaria a suspeita de que queria ir a Meca.

Nas linhas do norte o tempo que regula é o tempo arabe que muda todos os dias, e assim os viajantes que n'ellas teem andado declaram que o unico criterio seguido no horario dos comboios é o das conveniencias do respectivo pessoal.

A linha de Jaffa a Jerusalem, que mede 54 milhas de extensão, está em condições um pouco melhores que a do Hedjaz a que nos estivemos referindo. Foi auctorizada ha mais de vinte annos, e tem estado alternadamente sob a direcção de Turcos e Francezes. Hoje é dirigida por Francezes, e a sua situação é a melhor que tem attingido até aqui. Este caminho de ferro tem condições para dar um esplendido rendimento, porque a região é rica e fertil, e as localidades que elle serve são muito visitadas por turistas e peregrinos. No emtanto, complicações devidas a difficuldades levantadas pelo governo ottomano, e a falta de melhoramentos no porto de Jaffa fazem com que a linha não atinja tão cedo o grau de prosperidade que poderia ter. A grande despesa que exigiriam os trabalhos necessarios no porto de Jaffa, fazem com que seja mais viavel a solução de construir uma linha ferrea de Jerusalem a Haifa, e esta linha, quando vier a existir, fará perder todo o valor que ainda possa apresentar a linha de Jaffa.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

PORTARIA N.º 464

Atendendo a que a conta de liquidacção da garantia de juro apresentada pela Companhia concessionária do Caminho de ferro do Vale do Vouga e relativa ao periodo decorrido desde Janeiro a Junho do actual anno (segundo semestre do anno económico de 1914-1915) está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas de 27 do corrente, que a referida Companhia seja paga a quantia de 53 610\$47 como liquidacção da garantia da juro no anno económico 1914-1915.

Dada nos Paços do Governo da Republica, e publicada em 31 de Agosto de 1915 — O Ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

PORTARIA N.º 465

Manda o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 20 do corrente, que seja auctorizada a venda que a Companhia dos Caminhos d Ferro Portuguezes pretende fazer a Eduardo Tomás David de uma parcela de terreno sobranete com a área de 230^m40, situado no ramal de Cascais entre os quilómetros 16,056 e 16,092.

Dada nos Paços do Governo da Republica, e publicãda em 31 de Agosto de 1915. — O ministro do Fomento, *Manuel Monteiro*.

Os caminhos de ferro da Suissa

O relatorio apresentado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro federaes suissos, sobre a gerencia e contas do anno de 1914, constata que as despesas de exploração descaram de 142.405.716 francos em 1913 para francos 135.194.438 em 1914 (ou seja uma differença de francos 8.211.178).

As receitas baixaram de 212.721.315 francos para 183.538.680 francos.

Eis a comparaçção com aã do exercicio de 1913:

	1913	1914	Differença
I — Passageiros			
Fr.	84.589.152	72.133.759	12.455.393 (14,72 %)
II — Bagagens, animaes e mercadorias			
Fr.	119.200.111	103.034.301	16.165.810 (13,56 %)
III — Receitas diversas			
Fr.	8.932.052	8.370.620	561.432 (6,3 %)
Fr.	211.721.315	183.538.680	29.182.635

No trafego de passageiros, a estação de Genebra-Cornavin é a unica que regista augmento, o que se explica pelo resgate do troço de Genebra a La-Plaine.

A concentraçção das chegadas do estrangeiro às esta-

ções de Genebra e de Berne teve por consequencia um accrescimo do trafego de mercadorias.

O decrescimo total de 29 milhões de francos reparte-se no tempo pela seguinte forma:

De janeiro a julho.....	1.336.369 fr.
De agosto a janeiro.....	27.846.266 fr.

Este quadro accusa para o trafego uma diminuição de 28.621.203 francos, ou seja 14,04 ‰. As receitas de transporte para a mobilização do exercito não estão comprehendidas n'estes numeros. Todos os outros transportes militares effectuados em agosto, setembro e outubro, figuram pelo contrario n'estes dados por uma somma de francos 1.065.000. O decrescimo das receitas proveniente da guerra europeia affecta todas as categorias de trafego, excepto o transporte dos animaes que produziu um ligeiro accrescimo.

Comparativamente com o anno anterior, os meses de guerra apresentam as differenças seguintes:

Agosto.....	Fr. 3.795,294	37,05 ‰
Setembro.....	» 4.259.771	52,42 ‰
Outubro.....	» 1.853.360	28,14 ‰
Novembro.....	» 1.264.832	24,00 ‰
Dezembro.....	» 1.732.000	31,76 ‰

Os sete primeiros meses do anno haviam produzido um excedente de receitas de 449.865 francos.

Assignalemos que o mez de dezembro de 1914 accusa para o transporte de mercadorias um ligeiro augmento de 230.000 francos, ou 2,54 ‰ sobre o mez de dezembro de 1913, que é preciso attribuir aos grandes transportes de cereaes, batatas, carvão, etc., vindos para a Suissa, bem como ao grande trafego de transito entre a Allemanha e a Italia. A quantidade de mercadorias transportadas foi de 12.888.702 toneladas, contra 14.614.781 em 1913 (— 1.726.097 ou 11,8 ‰). A receita media por tonelada baixou de 8,15 fr. para 7,95 fr. O numero de passageiros transportados diminuiu de 9,47 ‰ (82.970.000 contra 91.649.336 em 1913), enquanto as receitas correspondentes diminuiam de 14,72 ‰, ou por outra, a receita media por passageiro baixou de 92,3 centimos para 86,9 centimos.

A diminuição constatada nas despesas, que não interessa senão aos meses de agosto a dezembro, decompõe-se assim:

	Francos
Administração geral.....	91.846
Manutenção e guarda da via.....	1.738.275
Serviço de expedição dos comboios...	372.771
Serviço de Tracção.....	3.763.061
Despesas diversas.....	1.047.248
Despesas de acabamento levadas em conta de exploração.....	368.958

A deduzir: verba para despesas de administração e de direcção das obras; estações communs e de exploração d'outras linhas, etc., 170.981 francos.

Parte das economias effectuadas nas officinas de concertos e na vigilancia das linhas refere-se a varias obras adiadas.

Por outro lado, no serviço de tracção, uma grande parte da economia feita provem da redução do percurso dos comboios.

Eis a comparação por kilometro:

1913.....	48.348.356
1914.....	43.788.362
Redução.....	4.559.994

Esta redução provem inteiramente do estado de guerra, pois que, comparado com o de 1913, o percurso dos kilo-

metros-trens accusava para os mezes de janeiro a julho um augmento de 1.244.224 kilometros-trens. Do mez de agosto ao mez de janeiro, foi pois de 5.804.218 kilometros-trens.

A economia observada nas *despesas diversas* provem por 966.000 francos da diminuição das despesas de aluguer do material circulante, em consequencia do enfraquecimento do trafego internacional das mercadorias durante os primeiros mezes da guerra.

A diminuição das despesas não tendo compensado, como aliás era de esperar, a das receitas, este coefficiente de exploração subiu a 73,66 ‰ contra 66,94 ‰ de 1913.

Por consequencia, tambem o excedente das receitas, que tinha sido em 1913 de 70.315.599 francos, já não senão de 48.344.142 francos, ou seja uma diminuição de 21.971.457 francos, ou 31,25 ‰.

Em resultado d'isto, a conta dos ganhos e perdas accusa um saldo passivo de 17.235.251 francos ou mais exactamente 9.196.087 francos, se se fôr a deduzir o saldo activo vindo de 1913, ou seja 8.039.164 francos.

Assignalemos tambem que as despesas totaes com o pessoal dos caminhos de ferro federaes, comprehendendo as indemnizações de viagens, os uniformes, os alugueres supplementares, serviços auxiliares e empreitadas accessorias, etc., accusam um total de 94.388.092 francos, com o decrescimo de 1.403.050 sobre 1913.

As economias feitas n'esta categoria de despesas parecem ter determinado no pessoal um grande descontentamento, de que parte da imprensa suissa foi interprete. A militarização das empresas de transporte suspendeu a applicação da lei sobre as horas do trabalho; o pessoal lastima-se pelos centos de dias de repouso perdidos e almeja por rehavê-los mais tarde, quando fôr possível voltar-se á normalidade.

Os numeros precedentes mostram até que ponto a guerra perturbou o funcionamento do systema ferroviario suiso.

A perseverança n'uma politica da mais estricte economia impõe-se á Administração dos C. F. F., e talvez tambem um largo programma de reformas. Um importante artigo publicado em fevereiro ultimo nas *Basler Nachrichten*, examinava as modificações a introduzir na organização dos caminhos de ferro suissos. E' certo que a engrenagem d'esta administração é de uma complicação inutil e onerosa: vinte directores de caminhos de ferro para uma rede de 2.700 kilometros, é muito! Só a despesa com a expedição de relatorios e memorias que entre si permutam as direcções, os conselhos e as repartições do Estado, sobe a 300.000 francos por anno. Far-se-hia grande economia de tempo e de dinheiro, simplificando toda esta papelada, e reduzindo a uma as cinco actuaes administrações. Não se dá pela necessidade das delimitações actuaes, n'uma rede tão pouco extensa.

Se bem que as despesas do material se mantem na Suissa dentro de limites assás estreitos, muito mais reduzidos do que nos caminhos de ferro allemães, o mesmo não succede com as despesas com o pessoal. O effectivo de 40.000 empregados é muito exaggerado e deveria ser reduzido progressivamente por via de extincção. Reduzir-se-hia muito facilmente o numero dos funcionarios inuteis, simplificando a fiscalização das despesas, generalizando o emprego dos apparatus mechanicos (machinas de furar, de calcular, de escrever, telephones, apparatus para a transmissão de encargos para a limpeza, etc.), n'uma palavra, applicando os processos modernos, como o faria qualquer empresa particular desejosa de reduzir ao minimo as suas despesas geraes. Mas o primeiro meio para se chegar a este resultado, como o dizem as *Basler Nachrichten*, consiste em «separar a administração ferroviaria da politica».

Ramaes municipaes

Foi votada no fim da sessão legislativa, e quasi de afogadilho, a seguinte proposta:

Artigo 1.º E' auctorizado o conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Estado a contractar, com a Caixa Geral dos Depósitos e Instituições de Previdência, um novo empréstimo de 300.000\$, com o juro o mais reduzido possível, para distracção o empréstimo realizado pela Camara Municipal de Lagos em 21 de agosto de 1912, em virtude do disposto na lei de 21 de julho do mesmo anno.

Art. 2.º Os encargos d'este novo empréstimo serão pagos:

a) Com o rendimento bruto da linha desde que seja entregue á exploração;

b) Com a importancia de 8.240\$ destinada ao subsidio de navegação entre Lisboa e Algarve, nos termos do contracto de 13 de janeiro de 1904, base 3.ª. Esta importancia ficará constituindo receita permanente do fundo especial, como se dispõe no n.º 5.º da base 3.ª, da lei de 14 de julho de 1899;

c) A parte necessaria do imposto creado pelo artigo 4.º da lei de 21 de julho de 1912, e o augmento de percentagem adicional ás contribuições geraes do Estado, sem exceder o limite marcado na lei;

d) Se estas receitas forem insufficientes, o Governo fará pelas receitas geraes do Estado os necessarios supprimentos, que serão escripturados em conta corrente e pagos pelo Conselho de Administração, quando os recursos do fundo especial permittirem.

Art. 3.º As taxas a estabelecer para o transporte de passageiros e mercadorias na linha de Ferragudo a Lagos poderão, durante o periodo de amortização, ser superiores ás tarifas geraes que vigoram nos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

Na curta discussão de que foi objecto fizeram-se referencias inexactas a analogos antecedentes para mostrar os inconvenientes de auctorizar as Camaras municipaes a contrahirem empréstimos, cujos encargos veem, logo a seguir, transferir para o Estado.

Hay que distinguir, e para isso basta recordar esses antecedentes.

Foi a Camara de Aldeia Gallega a primeira auctorizada pelo decreto com força de lei de 7 de junho de 1907 a contrahir o empréstimo de 83 contos para a construção do ramal de caminho de ferro, tendo a Camara que entrar com a diferença entre a receita bruta do mesmo e a annuidade.

Como esta era de 5:998\$070, e o rendimento annual foi desde logo de cerca de 12 contos, nunca a Camara teve que entrar com quantia alguma, tanto mais que os juros durante a construção sahiram do proprio empréstimo.

Por decreto com força de lei de 12 de junho de 1907 foi auctorizada a Camara Municipal de Montemor o Novo a contrahir um empréstimo de 170 contos para a construção do seu ramal de caminho de ferro.

Como a Camara tinha que supprir as deficiencias do rendimento bruto para pagar a annuidade de 12:285\$206 e o contracto foi feito de modo que a primeira prestação semestral foi exigida antes do ramal entrar em exploração, pretendeu desde logo a Camara que o Estado avocasse a si os encargos, mas não o conseguiu.

Aberto o ramal, foi o seu rendimento em 1910 de 16:754\$366, muito superior pois á annuidade, mostrando-se assim destituídos de fundamento os receios da Camara.

Até fins de 1910 não se consentiu portanto na transferencia para o Estado d'encargos que sobre as Camaras deviam pesar.

Posteriormente, em 1911, por conveniencia da Administração dos Caminhos de ferro foram transferidas para ella os dois empréstimos municipaes, por decreto com força de lei de 1 de maio de 1911, sendo o capital elevado a 300 contos, diminuida a taxa do juro, de modo que além de serem liquidados rapidamente pelas forças do novo empréstimo os requerimentos feitos para conclusão dos ramaes (em vez de o serem em poucos annos

pelo excesso dos respectivos rendimentos) ficou ainda a Administração com alguns contos disponiveis.

As Camaras Municipaes apenas lucraram em não terem presa aos contractos a sua responsabilidade, que aliás não se tornava efectiva.

Foi pois uma conversão vantajosa a que então se effectuou e não um mau precedente que se abriu.

Que succedeu agora?

A Camara de Lagos contrahiu o empréstimo para a construção do troço de Portimão a Lagos.

Devia o contracto ter previsto as circumstancias especiaes do periodo a decorrer até á abertura á exploração, que soffre demora por circumstancias conhecidas e que é ocioso apreciar. Não as previu? Ignoro.

O que é certo é que a Camara de Lagos veio pedir e obteve o que em outros tempos se recusou á de Montemor.

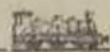
Por isso passa o empréstimo para os Caminhos de ferro do Estado, que obterão provavelmente juro menor que o exigido á Camara e mais largo prazo de amortização, reduzindo portanto a annuidade.

Mas se havia alguma razão para fazer este favor á Camara de Lagos, porque se não applicou o mesmo criterio ao empréstimo contrahido pela Camara de Reguengos para a construção do seu caminho de ferro? Dois pesos e duas medidas? Uns filhos e outros enteados?

Em conclusão, não houve precedentes que justificassem a lei agora votada, aliás defensavel. Assim o fossem outras relativas a caminhos de ferro...

O precedente abriu-se agora, passando da Camara para o Estado o encargo de um empréstimo, sem deixar abrir a linha á exploração, nem se saber se havia realmente deficiencia de rendimento a que a Camara tivesse que occorrer.

J. Fernando de Souza.



Comboio-hospital da Cruz Vermelha italiana

A Cruz Vermelha italiana preparou varios comboios hospitaes para o transporte de feridos e doentes da actual guerra, servindo-se das carruagens que para esse fim lhe foram cedidas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Cada comboio hospital consta de 14 carruagens, destinadas aos seguintes ramos de serviço:

- 1.ª carruagem — para o pessoal ferroviario e arrecadação de objectos pertencentes aos feridos;
- 2.ª carruagem — para alojamento do pessoal superior do hospital;
- 3.ª carruagem — para cozinha;
- 4.ª carruagem — refeitório, armazem de viveres e uma pequena enfermaria para 12 homens;
- 5.ª a 11.ª carruagens — enfermarias para 24 homens cada uma;
- 12.ª carruagem — sala de curativo, pharmacia, casa de banho e uma pequena enfermaria para 12 homens;
- 13.ª carruagem — para o pessoal menor do hospital;
- 14.ª carruagem — para enfermaria de isolamento.

O comboio, assim constituido, pesa 360 toneladas, excluindo a locomotiva, e mede 240 metros de comprimento, podendo transportar um total de 206 feridos deitados.

O pessoal superior consta de um director do comboio, um medico chefe, tres medicos ajudantes, um pharmaceutico, um capellão, e quatro damas enfermeiras;

No pessoal menor conta-se, além dos diversos empregados ferroviarios do comboio, os empregados dos serviços administrativos, os enfermeiros e os serventes e auxiliares.

Sanatorio para tuberculosos nas linhas do Estado

Está no seguinte a subscripção aberta para este me-
ritorio fim:

3.ª Relação dos subscriptores

Transporte.....	2.260\$68
F. Cardoso Maia — Porto.....	\$50
F. Street & C.ª, Ltd. — Porto.....	5\$00
Grijó & C.ª — Porto.....	10\$00
Companhia de Moagem Harmonia — Porto.....	45\$00
A. de Figueiredo & Irmão — Porto.....	5\$00
Ferreira Dias & C.ª — Barcellos.....	5\$00
Thomaz J. Araujo & C.ª — Barcellos.....	2\$00
Vinagre & C.ª — Barcellos.....	5\$00
J. Salort & C.ª, em liquidação — Barcellos.....	20\$00
Antonio Gonçalves Ferros — Barcellos.....	1\$00
Amelio Ramos — Barcellos.....	2\$00
Manuél Araujo Coutinho — Barcellos.....	1\$00
José Pereira da Quinta — Barcellos.....	2\$00
Antonio J. Lopes M. Barroso — Celorico de Basto.....	5\$00
Basilio P. Triunidade — Lamego.....	3\$00
Francisco Mendes Junior — Pocinho.....	1\$00
Ribeiro & Sobral — Tua.....	\$50
José C. de Magalhães — Regoa.....	\$50
Cardiana & Santos — Regoa.....	1\$00
Viuva Lopes Silva — Regoa.....	1\$00
Domingos L. Terra — Seixas.....	1\$00
Annibal Gomes & Seixas — Carrazeda d'Anciães.....	1\$00
Norberto Mesquita — Carrazeda d'Anciães.....	\$50
A transportar.....	2.348\$68

Está hoje no seguinte a nossa

Subscripção

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
Do nosso assignante n.º 561, Sr. Victor Schalek.....	5\$00
Idem n.º 690, Sr. H. F. Cast.....	5\$00
Idem n.º 560, a casa Campos Mello & Irmão.....	5\$00
Idem n.º 526, Sr. J. J. S. Moura.....	1\$00
Dos empregados de escriptorio e typographia d'esta Gazeta.....	4\$50
Total até hoje.....	27\$02

(Continua)

“Le Pangermanisme”

É este o titulo de uma brochura in 8º, publicada pela Livraria Armand Colin, de Paris, 103, Boulevard Saint-Michel, e a que o seu auctor, o Sr. Ch. Andler deu o sub-titulo de *Ses plans d'expansion dans le monde*.

Trata-se de uma de muitas d'essas obras, mais ou menos extensas, que as maiores summidades francezas na sciencia e na litteratura, estão elaborando e publicando com o fim de pôr bem em relevo os intuitos da raça allemã com referencia ao açambarcamento do mundo, para o que a mesma raça não hesitou em pôr em execução os grandes planos bellicos que vemos desenvolverem-se na tremenda guerra actual.

Lê-se no prospecto que recebemos, com o annuncio da publicação:

«O pangermanismo tem crenças mysticas, mas tem

tambem appetites positivos. É um plano muito sabiamente elaborado, de exploração economica e de dominação politica do globo pela Allemanha.

O Sr. Ch. Andler expõe a elaboração d'este plano a partir do reinado de Guilherme II. Foi primeiro um projecto de união aduaneira entre as nações que constituiram outr'ora a Triplice-Alliança. Mas esta união aduaneira devia ser completada por uma confederação politica, englobando a Belgica e a Hollanda, e depois a Suissa, por fim a Polonia, a Lithuania e as provincias balcanicas da Russia. A Austria-Hungria estava encarregada do papel de vanguarda allemã nos Balcans. Não ha duvida que o plano de reunir em um unico dominio economico e politico todos os territorios comprehendidos entre o Mar do Norte e o Golfo Persico, é antigo. Mas foi a diplomacia de Guilherme II que tentou realizá-lo.

As ambições pangermanistas extendem-se ao ultramar; lançam vistas para as republicas sui-americanas, para a Oceania. Visam a annexar a Asia-Menor, a desapossar a França de Marrocos; a crear, no centro da Africa, um vasto imperio colonial allemão que absorverá a pouco e pouco todo o Congo belga, as possessões portuguezas de Angola e Moçambique, e simultaneamente as possessões inglezas e francezas.

O que dá toda a importancia ao pangermanismo é o elle estar perfeitamente harmonico com a acção do Governo. O governo allemão serviu-se do jornalismo e dos escriptores allemães como de patrulhas de reconhecimento. Foi assim apalpando a opinião; e, com a opinião publica desperta, passou a fundar-se n'ella, defendendo, como revindicações populares, os planos que elle proprio havia suggerido ou fomentado.

N'um appendice, demonstra o auctor que, se o pangermanismo tem o seu foco principal na Allemanha, tem focos secundarios na Austria, e que existe na Hungria um panmagyarismo alliado de ha muito tempo do imperialismo allemão.



As mulheres empregadas nos tramways electricos de Roma


Como em todos os paizes da Europa que se acham envolvidos na guerra, tambem na Italia as mulheres foram chamadas a prestar o seu concurso para o funcionamento regular dos serviços publicos.

Em Roma, agora, nos tramways electricos, os logares de conductor são desempenhados em grande parte por mulheres.

Para de algum modo se favorecerem os empregados chamados às fileiras, aquelles logares foram destinados às mulheres de suas familias, ou sendo possivel a filhos menores mas que já tenham idade sufficiente para o desempenho de tal serviço.

Na sua maioria, os novos empregados são rapazes e mulheres de 18 a 40 annos, que, segund oas informações prestadas pela imprensa, desempenham os seus cargos com notavel coragem, interesse e zelo.

O uniforme para as mulheres consta de uma especie de guarda-pó cinzento debruado a carmezim, apertado por um cinto com botões dourados, e como cobertura de cabeça teem uma touca de seda preta tambem debruada a carmezim, com uma roseta das côres nacionaes de um lado e as iniciaes da Companhia do outro.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos e agradecemos os exemplares d'*Os meus cadernos*, n.º 33, 34 e 35 tomo 3.º, de Mariotte, edição da casa Almeida, Miranda & Sousa, Limitada, (Casa Catholica), da rua dos Poiaes de S. Bento, 135, Lisboa.

VIAGENS E TRANSPORTES

Romaria ao Senhor da Piedade e Feira Franca de S. Matheus

Por ocasião da tradicional romaria ao Senhor da Piedade em Elvas, que se realiza nos dias 20 a 25 d'este mez e que como de costume coincide com a grande feira annual que se effectua n'aquella cidade e que é a mais importante que se faz no Alemtejo, devem ter lugar festas brillantissimas em cujo attrahente programma vemos entre outros interessantes numeros duas magnificas touradas, illuminações, fogos d'artificio, bailes, concertos, etc.

Todos os annos a estas festas concorre grande numero de forasteiros de todo o paiz e bem assim de Badajoz e outras terras do paiz vizinho, proximas da fronteira, e que como em toda a parte onde concorrem, vão dar uma nota alegre e de vivacidade ás nossas festas.

Como de costume a Companhia Portuguesa estabelece serviço especial de bilhetes reduzidos por essa ocasião, das suas principaes estações a Elvas e volta, validos pelos comboios ordinarios que teem logar das tres classes, para ida nos dias 19 a 24 e regresso até 29 do corrente.

Os preços de algumas das estações principaes são os seguintes: Lisboa-Rocio 1.^a cl. 4\$86, 2.^a 3\$78, 3.^a 2\$70; Santarem 4\$20, 3\$28 e 2\$34; Abrantes 3\$52, 2\$72 e 1\$94; Portalegre 1\$58, 1\$24 e \$84; Castello Branco 4\$50, 3\$52 e 2\$50; Vendas Novas 4\$96, 3\$86 e 2\$78; Campañã 6\$90, 5\$36 e 3\$84; Figueira da Foz 4\$90, 3\$80 e 2\$72; Caldas da Rainha 6\$52, 5\$10 e 3\$62.

De Badajoz a Elvas os preços dos bilhetes são de 3,15 pesetas em 1.^a, 2,45 em 2.^a e 1,60 em 3.^a classe, e são validos para os comboios ordinarios de 20 a 25 e para os especiaes que se effectuam de 19 a 22 do corrente, partindo de Badajoz ás 11,20 e chegando a Elvas ás 12,02.

Para utilização dos comboios rapidos do serviço Lisboa-Porto e dos de Lisboa-Madrid, havendo logares disponiveis teem os passageiros de pagar a sobretaxa de velocidade estabelecida.

Se o tempo se não apresentar chuvoso, como ás vezes succede por esta epocha, o que tanto prejudica o brilho das festas, é de esperar uma enorme concorrência.

Feira e romaria ao Senhor dos Milagres

Nos dias 19 a 21 d'este mez realizam-se no logar dos Milagres a feira annual e a tradicional romaria que arrasta um grande numero de forasteiros áquelle pictoresco logar.

N'aquelles dias os comboios que partem, respectivamente, de Lisboa-Rocio ás 8,10 e de Figueira ás 17,40 terão paragem em Regueira de Pontes para embarque e desembarque de passageiros.

Tourada na Figueira da Foz

Está annunciada para o dia 19 d'este mez uma magnifica tourada no Coliseu Figueirense, na qual devem tomar parte o mais distincto amator portuguez do toureio a cavallo, o Sr. Victorino Froes, e o conhecido cavalleiro Morgado de Covas, além de outros elementos de valor.

A Companhia Portuguesa faz por essa ocasião um serviço especial de bilhetes reduzidos, egual ao ultimamente realizado para aquella cidade.

Ida nos dias 18 a 19, e volta até 23 do corrente, pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Feira annual e festas a S. Matheus em Soure

Na importante villa de Soure, que é servida pela estação do Caminho de ferro do mesmo nome, teem logar nos dias 19 a 22 a importante feira annual e as afamadas

festas a S. Matheus que costumam ser muito concorridas pelos povos das localidades proximas.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes effectua um serviço especial de bilhetes reduzidos, validos para ida nos dias 18 a 22 e volta até 25 do corrente, pelos comboios ordinarios que fazem serviço das tres classes.

Os preços dos bilhetes são os seguintes:

Caxarias 2.^a cl. 1\$00, 3.^a \$70; Albergaria 2.^a \$82, 3.^a \$60; Vermoill \$56 e \$40; Pombal \$36 e \$26; Anços \$26 e \$16; Alfarellos \$30 e \$18; Formoselha \$36 e \$26; Taveiro \$58 e \$42; Coimbra \$80 e \$54; Monte Real 1\$24 e \$88; Monte Redondo 1\$10 e \$78; Guia 1\$06 e \$72; Lourical \$90 e \$62; Telhada \$80 e \$54; Amieira e Lares \$66 e \$48; Santo Aleixo \$72 e \$52; Figueira da Foz \$80 e \$54, e Verride \$18 e \$34.

E' permitida a mudança de 3.^a para 2.^a classe mediante o pagamento de metade da differença entre aquelles preços, e para a 1.^a classe mediante o que corresponder pela tarifa geral, levando-se em conta metade do custo do bilhete especial de que se fór munido.

Romaria á Senhora d'Ajuda em Espinho

No dia 26 d'este mez tem logar a celebre romaria á Senhora d'Ajuda em Espinho, a mais concorrida de todas no norte do Paiz.

Por essa ocasião a Companhia Portuguesa effectua como nos annos anteriores um extraordinario serviço de comboios entre Porto, Aveiro e Espinho e bilhetes de ida e volta a preços reduzidos de todas as estações e apeadeiros d'aquelles percursos.

Transporte de minerios nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um aviso dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, a partir do dia 10 d'este mez o preço do transporte de minerios de qualquer das estações das suas linhas para a de Barreiro, ao abrigo da tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade, passou a ter como limite maximo o que corresponder á distancia de 215 kilometros.

Transporte de generos frescos nas linhas de Porto á Pova e a Famalicão

Entrou hontem em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de ferro de Porto á Pova e a Famalicão uma nova tarifa n.º 1 de grande velocidade, destinada a substituir a que vigorava para o transporte de varios generos frescos designados na classificação constante da mesma.

O preço estabelecido pela nova tarifa é de 4,5 centavos por tonelada e kilometro, applicavel desde o minimo de 50 kilometros ou pagando como tal, com sujeição ao maximo da cobrança de \$10.

Esta tarifa é sómente applicavel como todas as suas congéneres, ás remessas com portes pagos á partida, e concede o regresso de taras mediante as condições geralmente adoptadas e a compra de rotulos ao preço de 2 centavos cada um.

A'lem do preço do transporte cobram-se as despesas accessorias segundo a respectiva tarifa.

Ampliação de tarifas

A classificação geral de mercadorias das linhas do Sul e Sueste foi additada com as seguintes rubricas:

Bolos para alimentação de animaes (excepto rojão).

Tourteaux (para alimentação de animais).

Rojão (bolos para alimentação de cães).

As duas primeiras correspondem na tarifa geral os preços da 2.^a classe e na tarifa especial n.º 11 de pequena velocidade os preços dos paragraphos 1.º e 3.º; a última os preços da 4.^a classe da tarifa geral.

Tramway de Faro a Olhão

Começou a effectuar-se no dia 5 d'este mez e continuará até 14 de outubro proximo, ás quintas-feiras e domingos, um comboio tramway que parte de Faro ás 23 e chega a Olhão ás 23,24, com paragem nos apeadeiros intermedios.

Tarifa de despesas accessorias da Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães

No proximo dia 20 entra em vigor nas linhas de Bougado a Guimarães a nova tarifa de despesas accessorias que vem substituir a que vigorava desde 1907.

Pouco differindo das suas congeneres da Companhia Nacional, da Companhia Portuguesa e das das linhas do Estado, vem contribuir bastante para a tão alvejada unificação de tarifas, que n'um futuro mais ou menos proximo se ha-de vir a realizar nas linhas portuguezas.



Viagens no paiz

A guerra e as estações de verão. — O que nós podíamos ter. — O poder do reclamo. — A Felgueira. — Onde se está bem... e não ha roleta.

Desde que as ambições dos grandes paizes lançaram as nações europeias n'uma lucta que ameaça ser de extermínio, a palavra viagem tem uma excepção muito restricta.

As relações internacionaes servem, nos quasi raros portos em que não estão interrompidas, mais para o transporte de coisas que para o de pessoas; as vias ferreas suspenderam por isso os seus brilhantes comboios de luxo; os vapores navegam receosos de avistar os pequenos tubos do periscopio dos submarinos; os viajantes de prazer que todos os verões iam, em romaria, por essa Europa fóra, á busca de novos horizontes, á cata de novas impressões, n'este almejo de conhecer mundo, acham-se constrangidos a contentar-se com as excursões no proprio paiz, a visitar o que já visitaram, a ver o que já viram; a buscar, a poucos kilometros de casa, as aguas que correspondem ás que outr'ora preferiam para a melhora ou a cura dos seus padecimentos, as altitudes semelhantes ás de que os seus pulmões precisavam para retemperar-se respirando ar puro; as praias onde vão banhar-se, os campos onde repousar das fainas de um anno de trabalho.

Isso tem produzido uma violenta e original modificação dos costumes, por toda a Europa; mesmo por uma grande parte da America; e um prejuizo incalculavel para todos os paizes que recebiam do forasteiro estrangeiro o foro annual de muitos milhares de visitantes e de muitos milhões de francos.

Que o digam os hoteleiros da Suissa, as estações thermaes dos Pyrenéos, do Puy-de-Dôme, do Allier, dos Vosges (hoje transformados, estes, em campo de batalha), as artisticas cidades italianas; sem fallarmos das montanhas tyrolezas, dos lagos da Lombardia, das povoações da Floresta Negra, dos fiords da Noruega e tantos outros pontos de attracção, veraneio e cura d'aguas d'essa Europa imensa.

O Americano deixou de vir á Europa, porque não encontra aqui o sossego e o bem-estar de que precisa e lhe justifica desalojar-se do seu enorme paiz; e substituiu as

viagens para áquem do Atlantico pelas excursões em casa. Em vez de vir subir os Alpes pelas suas ingremes e pictorescas ladeiras, ficou-se no proprio continente e grimpou pelas Rocky-mountains ou pelo Colorado; em vez da placidez do Leiman ou do Quatro-Cantões, contenta-se com o Lago Azul, o de Michigan, o de Banff ou tantos outros que lá tem.

Nós, no nosso extremo europeu, não tendo já aonde ir ás aguas, aos montes ou ás grandes cidades do estrangeiro, temos tambem, como o filho da America, que nos contentar com as praias e as thermas caseiras, e por felizes nos devemos dar em as termos muito boas e em abundancia, sentindo só que, velhos desleixos inveterados nos nossos costumes, não as tenham tornado tão attrahentes, movimentadas, e embellezados pela iniciativa do homem os attractivos com que em tantas partes é dotado o nosso paiz.

A *quelque chose malheur est bon*, dizem os Francezes, e, na actual conjunctura, as nossas thermas, estações de verão e balneares, estão gosando as prosperidades que nunca sonharam; porque as muitas famílias que iam para o estrangeiro, forçadas agora a ficar no paiz, tem procurado n'elle os seus pontos de veraneio ou de cura.

E' assim que quasi todos os hoteis, casas d'hospedes e *chalets* particulares das nossas praias e thermas estão repletos; na nossa margem maritima, desde Paço d'Arcos a Cascaes (verificámo-lo ha dias) não se encontra um quarto disponivel; nas Caldas da Rainha só por empenhos se consegue alojamento; na Figueira, idem; no Vidago, nas Pedras, em Vizella, na Curia, succede o mesmo.

E se a nossa má orientação dos espiritos não nos fizesse crear a fama, que vamos tendo na Europa, de paiz inquieto, especie de Mexico ou de republicas da America Central onde as revoluções e os motins publicos se repetem todas as semanas (o que por cá, felizmente, é só de mezes a mezes) e se tivéssemos cuidado mais de tornar attrahentes as nossas estancias de verão e outomno, e se — como nos outros paizes — fizessemos uma propaganda activa, tenaz e proficua do valor das nossas nascentes mineraes, ligada á amenidade do nosso clima, não seriam bastante outros tantos hoteis e casas d'alojamento ou duplicados estabelecimentos de banhos, mas duplicados seriam os proventos que poderíamos auferir.

Porque — digam o que disserem — o reclamo é indispensavel. Atraz d'elle estão as multidões promptas a irromperem na praça onde a trombeta do reclamo soa.

E' assim que nós vemos que á proporção que o reclamo aponta para o Norte ou para o Sul, a multidão lá vae e lá consagra um novo templo á deusa Moda, templo que se enche de fieis de todas as classes dentro d'essa gradação social que presta culto ao que os outros lhe dizem que é bom e elegante.

Por isso, os que não fazem soar a tuba da fama são, a breve trecho, abandonados por esse bando de andorinhas que vae poisar onde o chamaram.

Está n'este caso a bella estancia thermal de onde estas notas escrevemos: a Felgueira.

Tiveram os seus tempos aureos estas aguas maravilhosas, onde pulmões affectados tem encontrado curas milagrosas, onde a dermatologia tem um auxiliar vigoroso para a cura das suas variadas manifestações; onde as funcções digestivas se melhoram e normalizam rapidamente, e o arthritismo, por vezes julgado incuravel, não resiste á acção dos componentes mineraes d'estes banhos.

Uma companhia de homens arrojados fundou aqui, ha bons vinte annos, um bom estabelecimento balnear e um grandioso hotel. Mas foi talvez arrojada de mais, e em vez de dois edificios leves, pequenos, construcções economicas, sem deixarem de ser grandiosas, edificou um palacio com os mais solidos e caros materiaes. Gastou assim todo o seu capital e o de obrigações e... ficou exhausta.

Vieram aquistas, muitos aquistas, acharam excellente, tiraram bellos resultados e prometteram voltar.

Voltaram poucos, porque outros, attrahidos pelo reclamo diario e insistente do *Primeiro de Janeiro* ás aguas de Entre-os-Rios, os grandes carlazes do Vidago e das Pedras-Salgadas e da Curia, a abertura do Vidago-Palace e do Avellames, os chamaram para outras partes.

E a Felgueira ficou, apenas com os seus modestos annuncios nos jornaes, que poucos lêem e com que ninguém se enthusiasma, e foi esquecendo.

Porquê? Não falta quem, desconhecedor do local e da proficuidade das aguas, explique que o local é cesonático (onde nunca houve cesões!), descampado—entre verdadeiros bosques de arvoredo por todos os lados; sitio frio—ha a cada passo panoramas lindissimos; o hotel mau—aqui onde os quartos dão todo o conforto e a comida é excellente, feita com generos de primeira qualidade, e *bem feita*, saborosa, nutritiva; as aguas pouco energicas—e de bronchitados sabemos que, dois dias depois de aqui estarem, deixaram de tossir.

—Não vamos para a Felgueira, mamã, pediram as meninas Figueiredos, porque é uma semsaboria.

E papá Figueiredo convenceu-se, depois de saber que as senhoras Oliveiras tambem não vinham.

E como estas familias foram para a Curia, onde por enquanto as arvores se elevam a metro e meio de altura, as Sousas e as Pintos tambem foram, sem cuidarem se as aguas de que o seu organismo precisa são carbonatadas ou sulphuricas, se o seu padecimento é do estomago ou da pelle, muito convictas de que tratando do figado melhoram do baço, e curando do intestino regularizam as pulsações do coração.

Comtante que «haja alegria n'este logar» como se diz n'um côro de opereta.

E aqui está como as thermas da moda regorjitam de aquistas, e na Felgueira n'uma sociabilidade muito agradável, de uns cincoenta aquistas, n'um hotel em que gerentes, creados, todos, nos tratam com um carinho encantador e uma sinceridade puramente portugueza, sem nos explorarem, nem nos faltarem com o menor cuidado, se passa uma vida placida, reconfortavel, saneadora, que nos dá tempo para descansar... e até para fazer estas desataviadas notas, que poderão parecer reclamo, do que pouco nos preocupamos, porque não é encommendado nem pago, mas sincero e feito por este sentimento de justiça que nos faz propender para louvar o que louvor merece—e só o que o merece.

Já no numero d'esta *Gazeta* de 1 de dezembro de 1908 nos occupámos da descripção do hotel e do estabelecimento balnear. Tudo hoje está a mesma coisa, enquanto que as outras thermas se modernizaram.

E tão modernizadas estão, que n'algumas campeia a roleta como instituição *benemerita*.

Aqui não ha d'isso, com applauso de quantos cá estão.



O custo de um anno de guerra

No *Statistical Journal* de Londres, Edgard Crammond, tendo em conta os soldos e prés e a manutenção dos exercitos e das esquadras, o reabastecimento de munições e de todo o material de guerra, o capital-homem destruido, as propriedades arruinadas, as perdas dos lucros e das sommas exigíveis no estrangeiro, os decrescimos dos trafegos, dos serviços de transporte e dos bancos, e a diminuta produção agraria e industrial, chegou, em parte com elementos positivos e em parte com elementos conjecturaes, ás seguintes conclusões:

Belgica:

Perdas em vidas humanas, 50.000 feridos ou mortos, ou seja 25 % dos homens em armas.

Despesa directa do exercito belga.	Fr.	912.500.000
Perda da produção, dois terços do total	»	5.000.000.000
Destruição de propriedades, etc...	»	6.250.000.000
Perdas em capital-homens.....	»	1.000.000.000
Total.....	»	13.162.500.000

O total representa mais de um quinto da riqueza nacional, e cerca de dois annos de rendas nacionaes.

França:

As perdas totaes em homens, em 31 de julho, podem calcular-se, à razão de 15 %, em 600.000 homens sobre 4.000.000 em campo.

Despesas directas da guerra, pelo governo francez.....	Fr.	13.835.000.000
Perda de rendimentos nacionaes...	»	15.625.000.000
Destruição da propriedade nos territorios não occupados.....	»	4.000.000.000
Valor capitalizado das vidas humanas perdidas.....	»	8.700.000.000
Total.....	»	42.160.000.000

Esta somma representa mais de um anno de rendas nacionaes, e cerca de um setimo da riqueza nacional.

De agosto a dezembro de 1914 as importações, em confronto com o periodo correspondente de 1913, diminuiram de 60,7 %, e as exportações de 67 %.

Russia:

As perdas de vidas humanas podem calcular-se em 20 %, ou seja 1.000.000 em 5.000.000 de combatentes.

Despesa directa do Governo.....	Fr.	15.000.000.000
Perdas indirectas, em trafegos, produções, rendas, destruição da Polónia.....	»	12.500.000.000
Valor capitalizado das vidas humanas perdidas.....	»	10.100.000.000
Total.....	»	37.600.000.000

O que corresponde a menos de um oitavo da riqueza nacional da Russia e a menos de um anno de rendas nacionaes.

Nos ultimos cinco mezes de 1914 as importações deceram de 73,5 %, e as exportações de 89,6 %.

Inglaterra:

Presume se que os 2.000.000 de homens armados tenham subido em julho a 3.000.000. Até 4 de fevereiro as perdas tinham sido de 104.000 para o exercito e de 6.000 para a marinha. Cerca de 60 % dos feridos puderam voltar à frente.

Despesa directa da metropole e das colonias.....	Fr.	17.700.000.000
Valor capitalizado das vidas humanas perdidas.....	»	7.500.000.000
Perda da produção.....	»	5.000.000.000
Perda de rendas nacionaes	»	1.250.000.000
Total	»	31.450.000.000

Esta somma representa cerca de um quatorze-avos da riqueza nacional da Gran-Bretanha, e cerca de um vigesimo do riqueza nacional de todo o imperio britannico, e

equivale a cerca de sete mezes das rendas nacionaes da Gran-Bretanha e a quatro mezes das rendas nacionaes de todo o imperio britannico.

Austria-Hungria:

As perdas de vidas humanas andam por 15 %₁₀, ou seja 600.000 em 4.000.000 de combatentes.

Despesas directas do Governo.....	Fr. 14.050.000.000
Valor capitalizado das vidas humanas perdidas.....	» 8.150.000.000
Perda da producção.....	» 15.000.000.000
Destruição da propriedade na Galicia, Bucovina, etc.....	» 2.500.000.000
Total.....	» 39.700.000.000

Este total representa cerca de um setimo da riqueza nacional do imperio austro-hungaro e um anno e tres mezes de rendas nacionaes.

Allemanha:

N'um total de 6.500.000 combatentes, 20 %₁₀ ou seja a quinta parte, ou 1.300.000, são homens mortos ou feridos até 31 de julho.

Despesas directas do Governo.....	Fr. 23.450.000.000
Perda da producção agricola.....	» 5.450.000.000
» » » manufactureira.....	» 16.875.000.000
» do juro dos capitães collocados no estrangeiro.....	» 625.000.000
Perda dos lucros dos serviços navaes e dos de transporte em geral.....	» 750.000.000
Perda de lucros dos bancos, de companhias de seguros e de empresas no estrangeiro.....	» 250.000.000
Valor capitalizado das perdas de vidas humanas.....	» 21.975.000.000
Total.....	» 69.375.000.000

Corresponde esta somma a cerca de um sexto da riqueza nacional e a 18 mezes de rendas nacionaes.

Assim, doze mezes de guerra custaram, sem se contar com a Italia nem com a Turquia, 233 billiões e 447 milhões de francos, ou calculando o franco ao valor redondo de 200 reis, da nossa antiga moeda, a enorme cifra de 46.689.500.000\$000 reis, equivalente a 129.693 contos por dia.

D'aquella enormidade d'algarismos pertencem 124 billiões e 372 milhões ás quatro nações colligadas, e 109 billiões e 75 milhões aos dois imperios centraes.

As dividas que actualmente as diversas nações estão contrahindo, deverão ser pagas pela actual geração e pela seguinte; e diz o Sr. Lévy na *Revue des deux mondes* que a despesa feita pelos paizes belligerantes durante um anno de guerra, deverá ser coberta com novos impostos (a), com circulação fiduciaria dos bancos emissores (b), com letras do Thesouro (c), com obrigações do Thesouro a qualquer prazo de reembolso (d), como no seguinte quadro:

	Recursos realizados (billiões)				
	Despesas	a	b	c	d
França.....	16	—	9	6	3
Inglaterra.....	17	1	—	2,3	8,7
Russia.....	15	1	3,5	6,5	4
Allemanha.....	17	—	1	1	16
Austria-Hungria....	12	—	—	2	2
					4



Contumil a Leixões. — Realizou-se na Direcção do Minho e Douro o concurso publico para a primeira empreitada da construcção da infra-estrutura da linha de ligação do porto de Leixões com a do Minho, em Contumil.

A base de licitação era de 90:560\$00. Foram 13 as propostas, sendo a mais favoravel na importancia de 72:000\$00.

Ha exactamente 10 annos que se iniciaram os trabalhos para as expropriações, sendo logo ordenado telegraphicamente a sua suspensão mercê de poderosas influencias.

O tempo que leva no nosso malfadado paiz a realização de um empreendimento util!

Companhia Portuguesa. — Continuam os estudos da segunda via do Norte entre Gaia e Campanhã, na extensão 3,006 kilometros. E' esta a parte mais difficil da linha, pois ha que se fazer uma nova ponte sobre o Douro, uma ponte dupla, obra de grande despesa e difficil construcção.

Depois d'ella feita deixará de haver a actual mudança de machinas em Gaia.

A outra parte da linha, entre Coimbra-B e Pampilhosa e Mogofores e Aveiro, cuja terraplenagem está quasi concluida, deve em breve estar prompta, ficando depois apenas a parte do Entroncamento e Albergaria, na extensão de 28,006 kilometros, parte tambem difficil de fazer devido ao rebaixamento dos tunneis de Caxarias e Albergaria.

— Está-se já procedendo á montagem do viaducto da avenida da Republica na linha de Cintura, em substituição do actual aterro, não se mudando a linha como anteriormente havia sido resolvido.

— Está sendo retirada uma parte da cobertura metallica da estação de Alcantara-Terra, afim de se estabelecerem mais umas vias de resguardo, para se fazer em melhores condições o serviço de mercadorias d'aquella estação.

— Prosegue a britagem e renovação da via no ramal de Caceres, sendo empregados carris de 12 metros, e 40 kilos por metro, retirados da linha de Leste, da parte Lisboa-Entroncamento.

Sul e Sueste. — Continua com toda a actividade a construcção da linha do Valle do Sado, parecendo que em março proximo abrirá á exploração desde Louzal a Alcaccer do Sal.

A outra parte Setubal-Alcacer está um tanto retardada pela ponte sobre o Sado em Alcacer.

— Tambem proseguem com actividade as linhas de Evora a Reguengos, de Portimão a Lagos, e Barreiro a Cacilhas, sendo a inauguração da primeira no 1.º semestre de 1916.

— Se da verba de 500 contos destinada á conclusão do ramal de Portimão a Lagos sobejar alguma quantia, será esta destinada ao ramal de Ermidas a Sines.

Penafiel á Lixa. — Já foram collocadas 6.300 obrigações privilegiadas de 10.000 que esta Companhia emittiu, de 50\$00 e 6 %₁₀ de rendimento.

Este capital é destinado á construcção de novas estações, caes de mercadorias, aquisição de material circulante e outros melhoramentos.

As receitas d'esta Companhia teem tido um augmento muito animador.



Hespanha

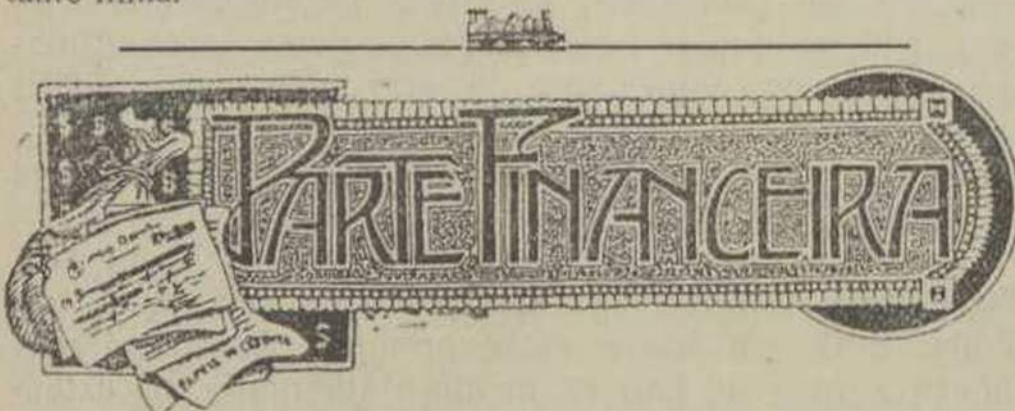
Foi approvedo pelo ministro do Fomento o projecto do caminho de ferro de El Ferrol a Gijon, de accordo com o Conselho de Obras publicas.

A Junta do Ferrol prosegue as suas diligencias a favor da construcção d'esta linha, e faz tudo por congregar todos os elementos de vulto da Galliza e das Asturias afim de se pedir ao Governo que proceda rapidamente á publicação do annuncio da adjudicação. Os Hespanhoes residentes em Cuba e na America do Sul prestam tambem o seu concurso para a realização da empresa e offerecem a sua cooperação financeira.

Effectuou-se a hasta-publica para a adjudicação dos trabalhos de explanção no local onde ha-de construir-se a estação internacional da linha de Canfranc.

Foram quatro as propostas apresentadas, a saber: da Sociedade de Construcções de Barcelona, por 2.309.800 pesetas; de D. Lorenzo Sumez, por 2.144.491; de D. Antonio Escorrel, por 2.130.000, e de D. Vicente Riestra, de Pontevedra, por 2.048.000 pesetas.

O adjudicatario ficou pois sendo o Sr. Riestra, esperando-se no Aragão que se realizem já sem demora e com toda a pressa estas obras, para que se possa dar por terminada e completa a importante linha.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1915.

Contas publicas. — Pelas contas provisórias da gerencia de 1914-1915, nota-se que a arrecadação das receitas foi de 80.480.334\$84 e a saída de fundos para pagamento de despesas foi de escudos 105.380.276\$17.

Deduzindo d'estes numeros as despesas e receitas dos serviços autonomos e 3.835.990\$40, proveniente de empréstimos por Divida Fluctuante e parcellando as despesas e receitas pela classificação orgamental, temos:

Receitas:

Ordinaria.....	60.794.236\$68	
Extraordinarias	7.555.188\$05	68.349.424\$73

Despesas:

Ordinarias.....	64.994.153\$13	
Extraordinarias	31.879.751\$65	96.873.907\$78

Deficit provisorio da gerencia..... 28.524.480\$05

Se compararmos estes numeros com os da gerencia de 1913-1914, notamos que as receitas extraordinarias augmentaram 7.175.294\$71 e as ordinarias diminuíram 6.654.529\$29 em 1914-1915, ao passo que as despesas ordinarias foram de mais escudos 5.043.181\$36 e as extraordinarias de mais 29.639.628\$72.

Verificando ainda as diversas contas das gerencias de 1913 até 1915, nota-se no segundo anno economico que as despesas proprias pagas em 1914-1915 foram mais 32.440.481\$14 que em 1913-1914.

As receitas em saldo em 1 de julho de 1914 somaram..... 14.584.282\$50

As liquidadas em 1914-1915 em conta d'este e dos annos findos foram..... 81.631.060\$00

Total das receitas a cobrar em 1914-1915, pelo saldo e pelas liquidações..... 96.215.342\$50

A deduzir:

Cobradas.....	80.480.334\$84	
Annulladas.....	4.273.651\$65	84.753.986\$49

A cobrar em 30 de junho de 1915..... 11.461.356\$01

As receitas a cobrar em 30 de junho de 1915 representam approximadamente o que era de esperar como saldo em 1 de junho d'este anno.

Sabe-se que os creditos extra-orçamentais abertos no anno economico de 1914-1915 foram:

Especiaes.....	9.875.650\$76
Extraordinarios.....	32.236.421\$09
	4211.2071\$85

Admittindo que os encargos effectivos ficam reduzidos a 32.000 contos quantia inferior á despesa extraordinaria da gerencia, pode-se, todavia, apontar de antecedencia os seguintes algarismos:

Deficit provisorio da gerencia de 1914-1915.....	28.524 contos
Quantias provenientes de empréstimos e augmento da Divida Publica e que estão escripturadas como receitas arrecadadas (lei n.º 252).....	2.000 "
Lei n.º 256.....	1.500 "
Lei de 27 de Fevereiro de 1913.....	321 "
Venda de bonus e inscripções.....	150 "
Empréstimo para hospitaes.....	448 "
Idem para o Instituto Superior de Agronomia.....	15 "
Deficit.....	32.958 "

Pode-se affoitamente calcular que o deficit da gerencia de 1914-1915 não andarã por quantia inferior a 36.000 contos, mas admittindo que não fosse além de 30.000 contos, representaria um acrescimo da divida fluctuante de mais de 24.000 contos que, com os 48.000 da gerencia corrente, levantam em 72.000 contos a nossa divida fluctuante, o que representa o encargo annual de 3.600 contos approximadamente.

A ultima nota do estado da Divida Fluctuante, publicado em edição rectificada em 13 agosto do corrente anno, refere-se a 30 de abril p. p.

Apresenta as seguintes parcellas da divida no paiz:

Em conta de Bilhetes do Thesouro.....	32.465.108\$96
Contas correntes:	
Banco de Portugal.....	22.613.998\$15
Caixa Geral dos Depositos.....	15.369.954\$60
Diversos	41.101.485\$74
Somma.....	111.550.547\$45

Em 30 de junho de 1914 o estado da Divida Fluctuante era o seguinte:

Em conta de Bilhetes do Thesouro.....	35.915.608\$96
Contas correntes:	
Banco de Portugal.....	24.309.956\$39
Caixa Geral dos Depositos.....	11.847.651\$49
Diversos.....	16.366.533\$07
Somma.....	88.439.749\$71

Deduzindo os saldos credores e additando os devedores no estrangeiro temos que a divida fluctuante portugueza representava as seguintes importancias:

Em 30 de abril de 1915:

No paiz.....	111.550.547\$45	
Menos:		
Saldo credor no estrangeiro...	745.201\$89	110.805.345\$56
Em 30 de junho de 1914:		
No paiz.....	88.439.749\$91	
Menos:		
Saldo devedor no estrangeiro...	262.024\$41	88.701.774\$72

Augmento da divida fluctuante nos dez primeiros mezes do anno economico de 1914-1915: 22.103.571\$44.

Verifica-se que na gerencia de 1914-1915, e apreciando a situação do Banco de Portugal pelos balancetes apresentados pela Direcção Geral da Fazenda Publica, o Estado para fazer face aos pagamentos que effectuou dispoz das seguintes verbas além das receitas cobradas.

Saldo da gerencia anterior.....	5.637 contos
Augmento da Divida fluctuante de 30 de junho de 1914 a 30 de abril de 1915....	22.103 "
Augmento da c/ corrente gratuita do Banco de Portugal.....	4.079 "

Como não tenha havido augmentos em maio e junho nas parcellas de Bilhetes do Thesouro, Conta corrente da Caixa Geral dos Depositos e Diversos, o deficit será de 31.819 contos.

Aguardamos a publicação do estado da Divida Fluctuante em 30 de junho, mas não erramos se, antecedentemente affirmamos que se esboça um deficit de 50.000 contos para 1915-1916.

No proximo numero apreciaremos detalhadamente qual será a nossa situação financeira depois da guerra, em que a pureza dos algarismos fallará melhor do que nós.

O Governo allemão vae contrahir um novo empréstimo de guerra, emittido a 99 % juro de 5 %.

Serã inconvertivel até 1924, e o juro começará a correr desde 1 de abril de 1916, fixando-se em 1 de outubro do anno proximo o primeiro pagamento.

Bolsa.—Sem movimento n'este periodo em que os bolsistas estão veraneando, contudo os diversos valores tem continuado com bastante firmeza, apparecendo bastantes compradores para Inscriptões, Divida Externa e Acções de Bancos.

Publicamos a seguir o mappa com as diversas cotações.

Cambios.—Não teve alterações sensiveis durante a quinzena, excepto nos ultimos dias que se firmou bastante, cotando-se a divisa de 35 cheque s/ Londres e libras ouro houve comprador a 7505; cambio hespanhol a 1538.

As cotações de hoje são: s/Londres 35 1/8 — 35; s/Paris 732 — 738. Rio s/Londres: 12 5/16 ou 19\$492 francos a libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	35 1/8	35	35 11/16	35 9/16
" 90 d/v.....	35 5/8	—	36 3/16	—
Paris cheque.....	732	738	727	732
Berlim ".....	290	300	282	288
Amsterdam cheque	580	590	568	573
Madrid cheque	1375	1385	1340	1350

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	SETEMBRO													
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	—	—	—	—	—	40,15	40,20	40,20	40,15	40,10	40,10	—	—	
Divida interna 3%, coupon.....	40,00	40,00	—	—	—	40,00	40,00	—	—	39,95	—	39,90	39,90	
" " 4%, 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	—	—	21\$80	—	—	21\$80	—	—	
" " 4%, 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4%, 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	51\$00	—	—	—	—	—	
" " 3%, 1905 c/premios.....	9\$40	—	9\$40	—	—	9\$40	9\$40	—	—	—	9\$40	—	—	
" " 5%, 1905, (C.ª de F.ª Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 5%, 1909, ob. (C.ª de F.ª Est.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4%, 1912, ouro.....	—	—	—	95\$50	—	—	—	—	—	—	95\$00	—	—	
" externa 3%, coupon 1.ª serie.....	73\$00	—	73\$30	—	73\$30	—	73\$30	73\$30	73\$30	73\$40	73\$60	73\$70	73\$90	
" " 3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	72\$50	—	—	—	—	—	—	
" " 3%, 3.ª serie.....	74\$00	—	74\$50	—	74\$50	74\$60	74\$60	74\$60	—	74\$50	74\$60	74\$70	—	
Obrigações dos Tabacos 4%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções Banco de Portugal.....	—	180\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	112\$80	—	—	—	113\$30	—	—	—	—	
" " Lisboa & Açores.....	115\$00	—	115\$00	115\$00	—	115\$00	—	115\$00	—	—	—	116\$00	—	
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia dos Phosphoros, coupon.....	—	—	—	56\$30	56\$40	—	—	—	—	—	—	56\$50	56\$10	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	90\$50	90\$50	—	90\$50	—	90\$50	90\$50	—	—	90\$50	—	—	—	
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	77\$00	—	77\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	72\$30	72\$30	72\$30	72\$30	—	—	—	—	72\$30	72\$30	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	13\$50	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" predias 6%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	91\$00	114\$50	91\$50	—	—	—	—	—	—	
" " 5%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " 4%, 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 3%, " 2.ª ".....	—	58,20	—	—	58,20	58,20	58,25	58,60	58,60	—	—	—	—	
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	57	—	—	57	57	57	—	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau.....	290	288	287	—	290	290	291	292	290	—	290	290	—	
" Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau.....	—	350	—	—	—	350	—	—	—	—	—	347,50	—	
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	143	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3%, portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amsterdam: Obrig. Através 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					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	4 Março	1.073	1.028.956\$00	1.073	920.955\$00	+108.001\$00	958\$95	858\$29	+ 100\$66
	Vendas Novas...	" "	70	22.707\$00	70	19.044\$00	+ 3.663\$00	324\$38	272\$05	+ 52\$33
	Coimbra a Louzã	" "	29	4.098\$00	29	4.722\$00	— 624\$00	141\$31	162\$82	— 21\$51
Sul e Sueste.....	31 Agosto	722	1.195.274\$90	708	1.280.963\$63	— 85.688\$73	1.655\$50	1.809\$27	— 153\$77	
Minho e Douro	20 "	471	1.081.524\$00	471	1.210.533\$42	—129.009\$42	2.296\$22	2.570\$13	— 273\$91	
Beira Alta	15 Julho	253	271.820\$66	253	281.417\$32	— 9.596\$76	1.074\$38	1.112\$32	— 37\$94	
Companhia Nacional	5 Agosto	185	88.738\$65	185	90.207\$36	— 1.468\$71	479\$66	487\$60	— 7\$94	
Valle do Vouga....	20 "	176	109.041\$60	173	103.340\$16	+ 5.701\$44	619\$41	597\$34	+ 22\$07	
Porto á Povoá e Famalicão	30 Junho	64	75.846\$05	64	77.736\$60	— 1.890\$55	1.185\$09	1.214\$63	— 29\$54	
Guimarães	31 Maio	56	48.591\$86	56	53.298\$34	— 4.706\$48	867\$71	951\$75	— 84\$04	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Agosto	3.681	92.062.133	3.681	92.704.266	— 642.133	25.010	25.184	— 174	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	79.976.096	3.664	80.990.427	— 1.014.331	21.827	22.104	— 277	
Andaluzes.....	31 "	1.083	19.454.406	1.083	19.547.218	— 92.812	17.963	18.049	— 86	
Madrid-Cac. P. e Oeste de Hesp	" "	777	6.615.087	777	6.789.560	— 174.473	8.513	8.738	— 225	
Lorca a Baza e Aguilas.....	4 Setembro	468	2.088.213	468	2.444.393	— 376.062	12.429	14.549	— 2.120	

A importação de carvão americano em Portugal

Uma das mais graves questões que o actual conflicto europeu suscita, é a do aprovisionamento do carvão, não sómente para os estabelecimento do Estado, como para a industria particular. Quasi todo o carvão que gastamos nos vem da Inglaterra. A Inglaterra é a nossa alliada por excellencia, e natural é que nunca nos falte com o precioso combustivel; mas... a necessidade faz lei, e quem sabe se protraheindo-se indefinidamente a guerra europeia, por melhor boa vontade que tenham os Ingleses, elles nos poderão servir em tudo que d'elles desejarmos.

Afastados um dia os paizes belligerantes, ficam só os Estados-Unidos como centro de produção capaz de exportar as enormes quantidades de carvão necessarias ao consumo mundial. Resta saber por que preço elle nos ficaria.

Sete são as regiões dos Estados-Unidos d'onde se extrahе carvão proprio para exportação, e são: Pocahontas, e New-River, na Virginia occidental; Maryland e a região oriental da Pensylvania; as regiões vizinhas da Virginia, do Kentucky e do Tennessee; a Albania, o Illinois, a Indiana e o Estado de Washington.

Durante 1913 as exportações de carvão do Estados-Unidos ascenderam a um total de 16.083.101 toneladas, das quaes foram para o Canada 11.501.000 e para os portos sul-americanos 450.000. O carvão, de excellente aspecto e de alto valor calorifico, é adequado à exportação.

Os sete grupos tem os seguintes portos de carga para exportação:

1.º — Carvão de Pocahontas e New-River: Norfolk e Newport-News;

2.º — Carvão de Maryland e da Pensylvania: Baltimore e Philadelphia;

3.º — Carvão da Virginia, Kentucky e Tennessee: Norfolk, Newport-News e Charleston;

4.º — Carvão de Alabama: Mobile e Nova-Orleans;

5.º — Carvão da Pensylvania Occidental: Nova-Orleans;

6.º — Carvão do Illinois e da Indiana: Nova-Orleans;

7.º — Carvão de Washington: Tacoma e Seattle.

A seguir damos os resultados analyticos do typo geral do carvão de cada um dos sete grupos:

Analyse media	Grupos						
	N.º 1	N.º 2	N.º 3	N.º 4	N.º 5	N.º 6	N.º 7
	%	%	%	%	%	%	%
Materia volatil.	17,0	19,0	35,0	34,0	35,0	38,0	40,0
Carvão fixo....	76,5	7,0	56,5	59,0	55,5	55,0	49,0
Cinza.....	6,5	8,0	8,5	7,0	9,5	9,0	11,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Azote.....	0,65	1,25	0,7	1,0	1,25	2,0	0,9
Humidade, conforme se recebeu o carvão.	2,50	2,50	2,50	2,50	4,00	8,0	3,0
Valor calorifico em unidades thermicas inglezas....	14,700	14,350	14,100	14,050	13,650	13,000	13,350

As mais importantes Companhias exportadoras de carvão de Philadelphia, são a *Carbon Island Creek* (carvão do condado de Logan); *Pond Creek* (carvão do condado de Pike e do Estado de Kentucky); *Westmoreland Coal Company* (carvão de varias procedencias); *Berwind White Coal Mining* (carvão de Pocahontas e New-River).

O elevador da Gloria

Este apreciado melhoramento da cidade, ha tempo interrompido por necessidade de alteração do seu systema de tracção, foi restabelecido no dia 3 do corrente, todo novo e fresquinho, com bellos e amplos carros e actuado pela mysteriosa força da electricidade.

O ascensor é funicular, com dois carros ligados aos extremos do mesmo cabo e que se equilibram. Nos proprios carros existem motores electricos, estando os motores de um carro ligados em serie com os do outro carro, o que permite que qualquer dos guarda-freios possa cortar a corrente, fazendo parar os dois carros simultaneamente.

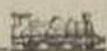
A casa constructora foi a de Dick Herr & C.^a (ingleza).

Os carros tem travões automaticos, e travões manuaes. Os automaticos primem o carril no canal por baixo e por cima.

Os carros são amplos e elegantes. A sua lotação é limitada, permittindo que os passageiros vão perfeitamente à larga. Na plataforma da frente, 4 passageiros; na de traz, 10; no interior, 22; total, 36 passageiros.

O tempo gasto na viagem é 1^m e 30^s.

O preço dos bilhetes 2 centavos, quer subindo, quer descendo.



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 665)

Na segunda via concluiu-se o assentamento da linha entre Pampilhosa e Mogofores, devendo em breve abrir-se à exploração este troço na extensão de 13 kilometros.

Entre Coimbra e Pampilhosa concluíram-se os trabalhos necessarios para assentar a via, o que se não pôde certamente realizar este anno attendendo ao excessivo preço dos carris e dificuldade em os obter, tendo que se adiar este importantissimo melhoramento para o nosso serviço de exploração.

A verba gasta com material circulante foi apenas de 124.545\$05, distribuida entre outros pelos principaes trabalhos seguintes:

Compra de duas machinas typo «Mikado».....	45.878\$87
Conclusão da machina Mallet construida nas Officinas Geraes.....	7.022\$73
Transformação de 5 carruagens BBc. em 3. ^{as} classes CC ^a	391\$86
Montagem de tubos de freio de vacuo em 42 vagões J e em 5 forgões.....	843\$94
Montagem de freio de mão em quatro carruagens Ay e By.....	106\$49
Conclusão da serie de carruagens (12) C ^a	626\$48
Conclusão e construção de 72 vagões J.....	42.681\$68
Montagem de aparelhos de alarme em 4 carruagens.....	337\$37
Substituição de caldeiras nas machinas 93 e 97...	11.906\$85
Differentes trabalhos de menor importancia.....	14.748\$81
Total.....	124.545\$05

Devemos observar que as machinas «Mikado» estão concluidas e promptas nas officinas do constructor, na Allemanha, esperando a possibilidade de serem transportadas para Lisboa.

A verba de 48.895\$00 foi gasta em aquisição de machinas, ferramentas e utensilios para melhorar as nossas condições de trabalho, com o fim de diminuir o custo da mão d'obra, sendo uma despesa que para a Companhia effeitos economicos immediatos.

Como tem sido dito, são muitos e importantes os trabalhos complementares que é necessario fazer, não só ampliando estações onde a falta de espaço torna a mão d'obra excessivamente cara, como acontece em Lisboa-P. e outras, mas tambem dotando as nossas differentes officinas com os elementos de trabalho e manutenção necessarios para diminuir o custo da mão d'obra. Nas nossas officinas de Lisboa e Campolide a falta de espaço é principalmente notavel e tem como consequencia o tornar os trabalhos caros, a sua fiscalização e direcção difficil, impondo-se como de primeira

urgencia a execução dos trabalhos que estão projectados para a sua ampliação.

SEGUNDA PARTE

Conta de primeiro «Estabelecimento»

Seu movimento em 1914 e comparação com o anno de 1913

Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	63.075.136\$65
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1913.....	62.642.234\$02

Diferença para mais em 1914..... 432.902\$63

A debito:

Despesa feita n'este anno com «Novas Construções e Trabalhos Complementares».....	384.874\$44
Diferença entre o valor d'inventario de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e o valor attribuido á parte utilizavel do referido material.....	49.162\$69
	434.037\$13

A debito:

Transferencia para a conta «Mobilia Utensilios e Ferramentas» do valor d'uma bascula que em 1913 foi debitada a «Novas Construções»....	1.070\$00
Annullação pelas «Despesas Ordinarias» do custo em 1898 da installação d'uma bascula de Sacavem substituida n'este anno.....	6\$70
Annullação pelas «Despesas Ordinarias» do custo em 1908 da installação d'uma bascula de Leiria substituida n'este anno.....	57\$80
	64\$50
	1.134\$50
Diferença indicada.....	432.902\$63

Material circulante.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	6.032.821\$30
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1913.....	5.964.612\$19
Diferença para mais em 1914.....	68.209\$11

A debito:

Despesa com aquisição de material circulante pelas «Despesas Extraordinarias» n'este anno....	124.545\$05
-----------------------------------------------------------------------------------------------	-------------

A credito:

Baixa no inventario do material circulante demolido e inutilizado.....	56.335\$94
Diferença indicada.....	68.209\$11

Mobilia, Utensilios e Ferramentas.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1914.....	1.411.702\$07
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1913.....	1.052.090\$21
Diferença para mais em 1914.....	59.611\$86

A debito:

Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramentas pelas «Despesas Extraordinarias» n'este anno....	48.895\$00
Despesa com aquisição de mobilia, utensilios e ferramentas, pelas «Despesas Ordinarias da Exploração» em annos anteriores.....	12.785\$78
Despesa com aquisição d'uma bascula, em 1913 indevidamente arrumada em «Novas Construções e Trabalhos Complementares».....	1.070\$00
	62.750\$78

A credito:

Baixa no inventario por inutilização de diversos artigos.....	3.138\$92
Diferença indicada.....	59.611\$86

Despesas extraordinarias.

As despesas extraordinarias n'este exercicio (mappa n.º 23) foram:

Novas Construções e Trabalhos Complementares.....	384.874\$44
Material Circulante.....	124.545\$05
Mobilia, Utensilios e Ferramentas.....	48.895\$00

Somma — Escudos..... 558.314\$49

Esta despesa foi toda liquidada no anno de 1914.

Obrigações.

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1914.....	89.474.670\$00
Saldo credor em 31 de Dezembro de 1913.....	89.498.610\$00

Diferença para menos em 1914..... 23.940\$00

Retiradas da circulação 266 obrigações de 4 % adquiridas com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo, sendo

de primeiro grau 89 ao valor nominal.....	8.010\$00
de segundo grau 177 ao valor nominal.....	15.930\$00

Diferença indicada..... 23.940\$00

Diferença entre o valor nominal e o de emissão de obrigações.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1914.....	31.894.782\$24
Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1913.....	31.901.727\$13

Diferença para menos em 1914..... 6.945\$92

Valor nominal (90\$00 cada) de 266 obrigações de 4 %, sendo 89 de 1.º e 177 de 2.º grau.....	23.940\$00
Menos: Seu custo (applicaçao do producto da venda de terrenos do Tejo).....	16.995\$08

Diferença indicada..... 6.944\$92

Subsidio Necessario da Exploração ao Estabelecimento.

Saldo credor em 31 de dezembro de 1914.....	7.367.506\$02
Saldo credor em 31 de dezembro de 1913.....	6.646.405\$75

Diferença para mais em 1914..... 721.100\$27

Que provem de

Amortização das despesas feitas n'este anno com:

Novas construções e trabalhos complementares.....	384.874\$44
Material circulante.....	124.545\$05
Mobilia, utensilios e ferramentas.....	48.895\$00
	558.314\$49

Amortização de parte do saldo de 300.000\$00 de material adquirido em 1913 e que ficou para ser amortizado pelos exercicios futuros..... 150.000\$00

Credito por augmento d'inventario de mobilia, utensilios e ferramentas, indevidamente liquidado pelas Despesas Ordinarias da Exploração.... 12.785\$78

Diferença indicada :..... 721.100\$27

(Continua)

«Revista Técnica Ferroviaria»

E' este o titulo de uma revista ferroviaria, da Republica Argentina, cujo primeiro numero agora recebemos, com a data de agosto de 1915.

E' a primeira folha technica, da nossa especialidade, que conhecemos d'aquellas paragens. Vem muito bem feita e interessante, e quem assim começa ha-de seguir prosperamente, como d'aqui lh'o auguramos.

Com este nosso numero, receberá o illustre collega argentino o agradecimento pela preciosa permuta que se nos proporciona.

BRINDE RECEBIDO

Recebemos e agradecemos um bonito calendario de parede, da «Nacional», Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada, de Lisboa, empresa de seguros de vida, muito considerada, cuja séde é na sua propriedade, Avenida da Liberdade, n.º 14.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem. Aposentos confortaveis e aseados — 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 Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel e sem duvida um dos melhores da provincia, de inextinguíveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel — Proprietário, Domingos Jose Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, 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.º 4, 5, 6, e 7.

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

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

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

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes — Rua Monsinho 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. Estel lez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 10	8 45	5 30	6 37
b 9 20	10	7 5	8 6
9 48	10 54	7 55	8 58
10 55	12 1	a 8 28	9 8
b 12 5	12 46	9 23	10 26
12 50	1 37	a 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	b 4 10	4 49
6 25	7 80	5 24	6 29
7 17	8 24	b 6 47	7 32
8 55	10 6	7 30	8 37
10 23	11 33	b 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	10	11
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	b 7	7 47
9 10	10 18	b 8 10	8 59
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37
10 45	11 53	a 9 10	9 40
a 11 29	12 5	9 35	10 41
12 20	1 28	b 10 35	11 22
1 48	2 32	11 20	12 26
2	3 8	a 12 14	12 50
3 40	4 48	12 51	1 58
a 5 10	5 46	2 20	3 26
b 5 15	6 6	a 2 58	3 34
b 6	6 51	3 50	4 56
a 6 40	7 16	b 5 20	6 9
7	8 8	a 6 10	6 46
7 45	8 48	6 25	7 25
a 8 30	9 6	a 7 50	8 37
8 40	9 48	b 8 40	9 22
b 10	10 51	9 10	10 16
10 10	11 18	10 30	11 36
11 40	12 48	b 11 30	12 17
b 12 45	1 36	a 12	12 36
12 58	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 a			
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 46	8	5 42	7 5
9 56	11 4	6 55	8 23
1 25	2 47	8 25	9 46
b 5 5	6 7	11 30	12 50
5 41	7 4	3 4	4 30
10 36	11 56	9 10	10 37
12 47	2 5		

Lisboa-R Sacavem Lisboa-R

6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 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	8 6	8 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 26
12 47	1 31	a 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 56	8 7		
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
9 35	7 53		
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R	
8 5	11 38	7 20	11 14
		11 40	5
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	
5 5	7 20	9 55	11 57
		7 55	10 18
Entrone	Alfarellos	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	f 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 24
11 30	12 42		

Coimbra Louzã Coimbra

5 25	6 54	7 10	8 30
12 20	1 43	2 33	3 40
4 35	5 50	6 5	7 4
Figueira	Alfarellos	Figueira	
5 40	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 Aveiro.

Porto	Espinho	Porto	
6 55	7 48	9 36	10 37
7 55	8 50	10 40	11 36
8 57	9 50	2 43	3 40
o 1 37	2 33	5 47	6 37
g 5 20	6 13	11 10	12 8
8 30	9 23	12 5	1 5
9 50	10 43		

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 30
a 4 35	9 43	a 11 25	d. Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	i 2 21
8 5	7 50	5	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
			5 5
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			5 5
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 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 35	6 30
8 15	8 55	6 45	7 25
g 11 30	12 10	9 35	10 15
h 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 20	9 53	2
4 30	9 13	3 39	7 25
8 15	12 10	2 12	7
Gadanha	Montemor	Gadanha	
12 7	12 35	10 30	10 59
11 5	11 33	4 10	7 25

Lisboa Villa Viçosa Lisboa

9 10	4 35	7	2
4 30	12 23	11 20	7
Lisboa	Mora	Lisboa	
9 10	3 35	7 15	2
Lisboa	Beja	Lisboa	
9 10	2	1 50	7
8 15	12 45	3	7 15
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
Lisboa	Portimão	Lisboa	
9 10	7 52	9	7 25
8 15	6 50	7	7
Garvão	Louza	Garvão	
3 8	4 57	9 30	11 23
Portimão	Villa Real	Portimão	
4 20	8 45	7	11 55
5	10	5 35	9 45
Portimão	Faro	Portimão	
9	12 30	4 30	7 52
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
11	1 30	3	5 40

MINHO E DOURO

Porto	Nine	Porto	
10 45	12 26	4 45	6 45
Porto	Braga	Porto	
7 40	9 22	5 57	8 37
8 22	10 50	8 18	10 8
10 12	12 51	g 11 11	12 52
a 2 23	4 8	12 17	3
5 10	7 4	3 5	4 55
6 56	9 55	5 50	8 20
		h 10 45	12 39

Porto Valença Porto

6 56	1 7	3 10	8 37
10 10	8 20	7 5	3
5 10	9 50	5 30	10 8
Porto	Monsão	Porto	
8 22	1 58	a 12 42	k 4 55
a 8 20	f 6 25	2 47	8 20

Vianna Valença Vianna

78 11	10 12	5 30</
-------	-------	--------



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

5.^a ampliação á tarifa especial interna n.º 11—P. V.

Aprovada por despacho ministerial de 21 de Agosto dd 1915

Em vigor desde 1 de Setembro de 1915

Na classificação desta tarifa são incluídas as mercadorias abaixo indicadas, correspondendo-lhes os preços dos parágrafos 1.º e 3.º:

BOLOS para alimentação de animais
(excepto rojão)

TOURTEAUX (para alimentação de animais)

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da respectiva tarifa.

Lisboa, 12 de Agosto de 1915.

B n.º 368

Exp. 1411

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

14.^a Ampliação à Tarifa especial interna n.º 8 — Pequena velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 30 de Agosto de 1915

EM VIGOR DESDE 10 DE SETEMBRO DE 1915

O preço de transporte de minérios ao abrigo desta tarifa, de qualquer estação para a do Barreiro, terá, como limite máximo, o que corresponder à distância de 215 quilómetros.

Lisboa, 18 de Agosto de 1915.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B. n.º 366

Exp. 1408



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

5.º Aditamento à classificação geral de mercadorias

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovado por despacho ministerial de 21 de Agosto de 1915

A partir de 1 de Setembro de 1915, a classificação geral de mercadorias é aditada como segue:

RUBRÍCAS NOVAS	Classes da Tarifa geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Bolos para alimentação de animais (excepto rojão)	II	11	—
Rojão (bolos para a ali- mentação de cães) . . .	IV	—	—
Tourteaux (para ali- mentação de animais)	II	11	—

Lisboa, 12 de Agosto de 1915.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes