

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.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 670

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

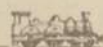
COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographico. L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Novembro de 1915

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

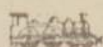
ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso ao publico: 4.º
additamento á tarifa de despesas accessorias.



SUMMARIO

Estatísticas officiaes, por J. Fernando de Sousa	337
As verdadeiras lições da guerra actual, por Raul Esteves.....	339
«Anuario de Ferrocarriles».....	341
Parte official — Ministerio do Fomento — Ministerio das Colonias.....	341
Os caminhos de ferro e os transportes ferroviarios em tempo de guerra	342
Publicações recebidas.....	344
Viagens e transportes.....	344
Documentos para a Histeria.....	345
O ante-projecto do novo Arsenal da Marinha.....	346
Parte financeira:	
Boletim commercial e financeiro.....	348
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	349
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	349
Navegação transatlantica.....	350
A locomotiva do futuro.....	351
Linhas Portuguezas — Valle do Vouga — Companhia Nacional — Linha fer-	
rea dos Dembos — Linha ferrea do Sena.....	351
Linhas estrangeiras — Hespanha — Suissa.....	351
Horario dos comboios.....	352



Estatísticas officiaes

O imposto de transito em 1913-1914

Elementos estatísticos dos caminhos de ferro do Continente
1877-1913

Fastidiosa é para quem lê... e para quem escreve, a analyse das publicações estatísticas, mas força é que alguém tenha a coragem de as compilar e desculpavel se torna o desforço d'essa tarefa algo fastidiosa pelo relato pouco ameno e ericado de algarismos que das suas impressões de viagem pelo paiz das cifras haja de fazer.

Ha pouco mais de um anno (*) tive ensejo de analysar a estatística do imposto de transito dos annos economicos de 1911-1912 e 1912-1913, publicada pela Direcção Geral de Estatística.

No momento em que esse trabalho era iniciado tinham cabimento os reparos, que pondo em relevo deficiencias ou erroneos pontos de vista, provocassem os necessários e possiveis aperfeiçoamentos.

Procurei justificar as minhas criticas, esperando que alguns senões que apontava fossem reparados.

Extranha illusão! Como podia esquecer a sã doutrina psychologica, que encontra o germen do habito no primeiro termo da serie de actos que por elle pretendemos explicar?

Sua Majestade a Rotina exerce a sua realeza em todos os dominios, e porque uma primeira vez procede de certo modo, pôde-se apostar cem contra um que o mesmo fará á segunda.

Extranhei que se dividissem as linhas ferreas em dois grupos: do Estado e de particulares, denominação infeliz e inadequada, pois ao Estado pertencem todas, devendo-se distinguir *linhas exploradas pelo Estado* e *linhas exploradas por Companhias*, pertencendo todas ao dominio publico.

Pois no preambulo da Estatística de 1913-1914 lá vem o erro repetido. A mesma impropriedade d'expressão caracteriza as explicações ácerca de um asterisco designativo das linhas «que não pagam imposto adicional nem complementar»; é o publico quem paga e não as linhas, e é a taxa do imposto que é fixa e por isso não pôde ser elevada acima de 5 % ou aggravada com addicionaes. Fiz esta observação e tenho que a repetir agora.

Notei a ausencia de referencia ás leis de 14 de julho de 1899 e 1 de julho de 1903, das quaes deriva o regimen da repartição dos impostos de transito e sellos cobrados nas linhas do Estado, substituida por uma deficiente allusão ao decreto de 16 de junho de 1910, que apenas regula o modo de entregar ao Thesouro a quota-parte fixa que lhe pertence.

Pois lá veiu agora igual anotação, com a mesma deficiencia.

Censurei que n'uma estatística do imposto de transito, em que deva figurar a totalidade paga pelo publico, apenas figurasse na estatística official o que o Thesouro recebe e não o que o Estado recebe, embora essa receita se divida por lei entre diferentes cofres.

Assim, figuram os caminhos de ferro do Estado com uma receita de impostos muito inferior á real. Tratando-se, como é natural, de impostos cobrados, devia a estatística mencionar a totalidade do imposto, embora em nota declarasse que da respectiva importancia só revertia para o Thesouro determinada quantia, pertencendo o resto ao fundo especial, como a este pertencem os impostos da linha de Mirandella a Bragança, de Coimbra á Louzã, de Vendas Novas ao Setil, do Valle de Vouga, e todavia lá figuram na estatística dos impostos cobrados.

Assim é falseada a estatística, tornando-se impossivel a comparação dos caminhos de ferro do Estado com os outros. Este gravissimo erro de orientação foi de novo commettido! Não tinha auctoridade a pessoa do critico, mas os seus reparos baseavam-se em razões que me parecem procedentes.

A estes erros de doutrina (chamemos-lhe assim) accresciam intemperanças inuteis na forma.

Bastaria, em rigor, um mappa do anno economico, em que a cada caminho de ferro se consagrasse uma linha, dispensando-se a estatística por mezes.

Mas já que se desceu a essa minucia, devia-se ir mais longe, dando em separado o rendimento e o imposto de cada linha das que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes explora e que se acham todas englobadas

(*) Gazeta de 16 de setembro de 1914.

n'um só mappa, apesar de representarem mais de um terço de extensão da rede e pertence-lhes mais de metade do respectivo rendimento.

No novo fasciculo lá vem o mesmo luxo escusado de estatística mensal para as linhas do Estado, com cifras erradas como notei e para as linhas pouco importantes, sendo apenas annual no mappa consagrado ás da Companhia Portugueza.

Esta constancia... nas imperfeições vem corroborar a convicção que de ha muito me anima: que os meus artigos sobre estatística, eivados de dobrado fastio—o do assumpto e da forma por que é versado—apenas logram conquistar tres leitores: o auctor, o typographo e o revisor... e já não é pouco.

Ao Olympo da estatística official não chegam as humildes vozes da critica e por isso ella segue impertubavel, fazendo hontem o que fez hoje, e que fará amanhã; ia apostá-lo.

Pois nos tempos que vão correndo valia a pena poupar a despesa de publicações que podiam ser mais reduzidas, com maior utilidade, dando cifras exactas por serem completas, e comparaveis por ser uniforme o criterio seguido para as diversas linhas.

Emfim talvez a linha recta da coherencia faça tornar mais encarnçada a guerra aos ratos, mantendo *gatos*, até nas estatísticas.

Assim, diz-se-nos que os impostos cobrados em todas as linhas foram em 1913-1914, 454.070\$43 de transito e addicionaes, 225.952\$17 de sello e 61.785\$07 de sello especial para a Assistencia. O erro para menos é superior a 100 contos pela omissão da parte dos impostos cobrados que reverte para o fundo especial. Não tenho á mão os elementos para estabelecer a cifra rigorosa da omissão que foi de 125.915\$714, em 1912-1913.

Formulando estas criticas, que são infelizmente a repetição das anteriores, nenhum proposito me anima de ser desagradavel á estação official da qual dimana a Estatística. Preferia ter só que louvar, e muito ha que louvar na actividade e celeridade da publicação dos seus trabalhos, denotando tendencias progressivas. Não posso porém formular juizos diferentes dos que dimanam de analyse attenta e imparcial, e por isso vejo-me obrigado a insistir na critica, para que no terceiro anno de publicação não haja base para se repetir o juizo, o anno passado emittido, e que torna a ter inteiro cabimento: «a forma atraçou a ideia e a estatística sahio prolixa na inutil multiplicidade dos seus mappas e errada no mappa synoptico que supprime todos os outros».

*

Occupemo-nos agora dos *Elementos estatísticos* publicados pela Repartição dos caminhos de ferro, do Ministerio do Fomento.

Duas innovações caracterizam o volume, agora publicado, e que vae até 1913: eliminaram-se os graphicos finaes, que não tinham realmente grande valor e podiam revestir mais perfeita forma; a simplificação de cada mappa, em que se inscreveram n'uma só linha as sommas dos numeros de cada columna por decennios, terminando em 1880, 1890, 1900, 1910. Os annos posteriores a 1910 figuram individualmente nos mappas,

Tratando-se de decennios, basta uma virgula para dar as medias annuaes comparaveis.

Não podia na verdade reproduzir-se indefinidamente o batalhão cerrado de dados estatísticos annuaes, abrangendo o periodo respeitavel de perto de 40 annos, mas talvez fosse mais util para o estudo comparativo, inserir nos mappas os numeros do anno final de cada quinquennio, o que dava cifras annuaes separadas pelo curto periodo de cinco annos e cuja lei de crescimento se inferia com mais aproximação, assim como a influencia de diversos factores que fazem variar receitas e despesas.

Não tenho talvez razão, mas confesso que preferiria esses dados annuaes por quinquennios, aos totaes por decennios.

Em artigo relativo ao volume anterior, formulei uma aspiração que não logrei ver satisfeita. Queria que a imitação do que se faz na modelar Estatística dos nossos caminhos de ferro ultramarinos, o mappa referente a cada linha fosse precedido de uma pequena noticia sobre a historia da conversão, capital immobilizado, material circulante existente, etc.

Do mesmo modo seria apreciavel a estatística dos kilometros percorridos pelos comboios, a receita e despesa por comboio-kilometro, as tarifas e percursos medios. Rarissimas são as linhas do Estado ou exploradas por companhias, em que essas estatísticas não existem, sendo pois relativamente facil compilar um mappa com dados, que melhor definem a economia dos caminhos de ferro.

Sobremodo util seria tambem uma estatística especial do trafego internacional nas diferentes fronteiras.

Ha, na Repartição dos Caminhos de Ferro, technicos capazes de arcar com essa tarefa ardua, mas util, e de aperfeiçoar notavelmente a sua estatística. Não depreciamos a sua obra; lembramos-lhes os aperfeiçoamentos de que é susceptivel.

Não descendo á analyse dos dados referentes a cada linha, limitar-me-hei a pôr em relevo os resultados do conjuncto, que se encontram nos mappas geraes de 1912 e 1913, no fim do volume, o ultimo dos quaes contem um erro grave, de revisão, pois attribua 8.174 contos de rendimento do trafego ás linhas da Companhia Portugueza, quando são 7.174.

O mesmo erro de 1.000 contos affecta pois a somma da receita das linhas de via larga, exploradas por companhias (8.739 contos em vez de 7.739) e a somma do resumo (13.074 contos em vez de 12.074), as receitas liquidas da Companhia Portugueza e do total de via larga, e ainda as do resumo geral.

Errada está tambem em 1.000 contos a cifra do total do trafego das linhas da Companhia, em 1913, a pag. 59 (8.739 contos em vez de 7.739) e ainda a receita bruta a pag. 63 (13.074 contos, em vez de 12.074) e a liquida (6.043 contos em vez de 5.043).

Fica feita a advertencia, para que na estatística de 1914 se corrijam os erros apontados e alguns outros menos importantes.

Exploraram-se em 1913, 2.454 kilometros de via larga e 540 de via reduzida, sendo respectivamente 1.030 e 124 pelo Estado; total 2.994 kilometros, dos quaes 1.154 explorados pelo Estado.

O rendimento total foi o seguinte:

<i>Impostos</i>	
Transito.....	535.202\$528
Sello.....	275.197\$970
Assistencia.	60.896\$140
Total.....	871.296\$638

A cobrança d'esta importante quantia, é feita sem o minimo encargo para o Estado.

<i>Receitas do trafego</i>	
Passageiros.....	4:914.754\$355
Mercadorias de grande velocidade	1:276:511\$934
» » pequena velocidade	5:883:097\$631
Total.....	12:074.363\$920
Receitas fóra do trafego.....	561.126\$479

Acham-se englobadas n'esta verba as garantias de juro na importancia de 506.833\$426, que representam um adeantamento do Estado, com o qual tem que ser encon-

trada a quantia de 34.068\$530, reembolso na linha de Torres-Figueira-Alfarellos.

As despesas d'exploração attingiram 7:031.228\$179, ficando a receita liquida do trafego de 5:043.142\$621.

N'uns mappas recapitulativos figuram duas subdivisões: via larga e via reduzida, e em cada uma Estado e Companhias.

Na linha correspondente ás sommas de cada subdivisão, omittiram-se as medias kilometricas da receita e despesa, que seria util encontrar já calculadas.

O rendimento kilometrico das linhas de via larga exploradas pelo Estado, foi 3.530\$681, e de Companhias 5.435\$00. As receitas liquidas foram respectivamente 1.187\$393 e 2.551\$000 e os coefficients de exploração 0,66 e 0,53.

São as linhas do Norte e Leste com o seu rendimento igual a mais de metade do do respectivo grupo e o coefficiente de 0,41, as que dão logar a esta apparente desproporção.

Pondo-as de parte, desce o rendimento das restantes a 2.551\$000 por kilometro e o coefficiente sobe a 0,72.

Se encararmos a totalidade das linhas de via larga, achamos um total de 11:376.079\$918 em 2.454 kilometros, o que dá a media kilometrica de 4.636\$00 e o coefficiente 0,57.

Os 124 kilometros de via reduzida do Estado tiveram a receita de 103.560\$060 ou 835\$00 por kilometro e o coefficiente de 1,16. Nos 416 kilometros explorados por companhias houve a receita de 594.736\$823 ou 1.429\$00 por kilometro e o coefficiente de 0,65.

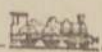
Se comparamos os dois ultimos annos da estatistica, encontramos os seguintes dados:

	1912			1913		
	V. larga	V. red. ^a	Total	V. larga	V. red. ^a	Total
Extensão — Km.....	2.448	526	2.974	2.454	540	2.994
Receita do trafego (contos).....	11.043	671	11.714	11.376	698	12.074
Despesa (contos).....	6.372	494	6.866	6.520	510	7.030
Receita liquida.....	4.671	177	4.848	4.856	188	5.044

O augmento da receita bruta foi de 360 contos em toda a rede, para um accrescimo de 20 kilometros de extensão apenas e de 196 na receita liquida.

Perdoem-me os leitores (caso os tenha) se abusei da sua paciencia, e attendam as estações officiaes os meus reparos, dictados exclusivamente pelo desejo de ver melhoradas as suas publicações.

J. Fernando de Souza.



As verdadeiras lições da guerra actual

As lições que se hão-de tirar da grande luta que ensanguenta a Europa, darão, por certo, materia para estudos que se prolongarão por dilatados annos, exactamente como hoje ainda se estudavam os ensinamentos das guerras napoleonicas, para não fallar das outras mais remotas.

Porém, se hão-de ser muito interessantes as conclusões, que, sob o ponto de vista militar, serão deduzidas pelos tacticos e estrategicos, crêmos que não offerecem menor grande interesse as lições que se applicam aos problemas de character politico ou industrial, n'uma guerra em que nada tem escapado ao appello geral de todos os meios e de todas as energias dos diversos povos n'ella empenhados.

São estas lições, que desde já podem ser esboçadas

nos seus traços fundamentaes, que todos os povos devem aprender e que todos os governos devem meditar, para no momento do perigo não serem colhidos n'um estado de absoluta desprevenção, o qual, como se provou, pôde ser fatal a uma nacionalidade. Taes lições são tanto mais importantes, quanto a verdade é que a primeira d'ellas e a mais irrefutavel, é sem duvida, a completa fallencia dos sonhos do pacifismo, que deram logar á triste realidade de uma guerra, que excede, em todos os seus caracteres, tudo o que reza a historia sobre luctas entre os povos.

São bém conhecidas certas affirmações pacifistas, que diziam ser impossivel uma grande guerra europeia, porque todos recuariam deante d'essa enorme calamidade, e demais o dinheiro para a fazer viria a faltar. O tacto é que tal guerra já existe ha mais de um anno, e, admittindo que as guerras são verdadeiras calamidades, deve-se tambem convir que o unico meio que um povo tem para evitar ou attenuar essas calamidades, é preparar-se convenientemente para a sua propria defesa. Não ha tractados nem convenções que garantam a existencia de uma nacionalidade, e, sob o ponto de vista politico, os tractados internacionaes resultaram de nenhum valor, no decurso da actual guerra, em que a força representa o unico elemento a contar.

*

A preparação economica e industrial para a execução da guerra assumiu, como é notorio, uma feição capital para a sustentação da luta em condições regulares, e alguns criticos emittiram já a opinião de que as futuras guerras serão decididas, não pela victoria ou derrota das tropas, mas sim pelas condições economicas dos belligerantes. Não é difficil reconhecer quanto ha de verdade n'esta asserção, se se attender ao character assumido por uma luta em que se empenham todos os homens validos, combatendo durante mezes e talvez até durante annos, e devendo-se assegurar por todo este tempo a vida nacional em todas as suas multiplas necessidades. As exigencias de uma guerra d'estas não se resumem só a homens, armas e munições, que aliás já absorvem a maior parte da actividade industrial d'um paiz. E' necessario tambem que a vida interna de um povo possa proseguir, pelo menos com a energia necessaria para alimentar a guerra com aquelles elementos que ella tão devoradoramente vae consumindo. Assim, com mais razão do que nunca, se pôde dizer que a guerra, como actualmente se faz, absorve e utiliza em seu serviço todos os meios e todos os esforços de um povo.

A preparação para a guerra, no campo economico e industrial, do mesmo modo que a preparação propriamente militar, não é susceptivel de se improvisar no momento opportuno, e tem de ser estudada com a antecedencia e a previsão necessarias para supportar uma rapida e proveitosa mobilização.

Nenhuma das nações alliadas se pôde dizer que estivesse convenientemente preparada para a guerra, sob o ponto de vista da sua mobilização industrial, e os resultados tem sido patenteados claramente nas difficuldades, nas demoras e até nos reveses que são attribuidos a deficiencias de material e á carencia de munições.

A essa manifesta inferioridade em relação aos seus adversarios, tem-se procurado, desde o inicio das operações, obviar com o recurso a medidas de largo alcance, que dariam, por certo, outros effeitos se estivessem previstas e preparadas desde o tempo de paz.

A mobilização industrial effectuada tão tardiamente no interior dos paizes belligerantes, e as compras no estrangeiro realizadas em condições de inadiavel urgencia, redundaram n'uma certa paralyzação das operações militares, e, o que tambem se deve ponderar, representam um notavel encarecimento dos productos obtidos. Calcula-se que a despesa assim realizada pelas nações alliadas, é, até

agora, quatro vezes superior á que exigiria uma conveniente preparação do tempo de paz, a qual, se não permitisse impôr ao adversario o receio da guerra, proporcionaria comtudo melhores condições para lhe fazer face desde o começo das hostilidades, e talvez hoje a Belgica e o Nordeste da França não estivessem em poder dos Allemaes. Se a Belgica tivesse a sua preparação militar já completada, é muito possivel que a sua resistencia se prolongasse até á desejada cooperação dos exercitos anglo-francezes.

Mas, do exame dos factos publicamente conhecidos póde concluir-se que nenhuma das nações alliadas, que se empenharam n'esta tremenda lucta, estava preparada para a sustentar por uma acertada organização industrial. Em todas ellas se accusa a falta de material de guerra e a carestia de certos productos indispensaveis á vida nacional, e, ainda mais, n'alguns pontos se revela a falta de cooperação de determinados elementos industriaes, tornando-se necessario recorrer a eis de excepção para effectivar a conjugação de todos os esforços. Este foi o caso que exigiu na liberal Inglaterra a promulgação da severa lei das munições, e, apesar d'ella, não se poudo evitar a greve dos mineiros, no paiz de Galles, que os proprios Ingleses classificaram de anti-patriotica. A proposito d'ela disse um critico militar d'aquelle paiz: «O serviço militar obrigatorio é valioso como uma escola de patriotismo, e é talvez mais valioso ainda como um meio de mobilizar as industrias de uma nação, o que é uma feição imprescindivel da guerra moderna».

*

Se era muito precaria a preparação dos alliados, no ponto de vista industrial (visto como não fallamos dos outros aspectos da questão), não se póde deixar de reconhecer que, do lado dos Allemaes, essa preparação attingiu um elevado grau de perfeição, como se deduz da maneira como os exercitos austro-allemaes se apresentam sempre providos e municiados, sendo evidentemente muito difficeis para elles os reabastecimentos provenientes do estrangeiro.

Para citarmos um exemplo, basta considerar o que se passa com respeito ao algodão, que é, como se sabe, uma materia prima de capital importancia para a sua polvora sem fumo.

Calcula-se que a Allemanha consome 750.000 fardos de algodão, para o fabrico de explosivos. Segundo informações de origem ingleza, aquelle algodão corresponde a um fabrico diario de 250.000 cartuchos, só para a artilharia, ou seja um consumo de cerca de 500 toneladas de algodão por dia. Póde avaliar-se por aqui, a importante reserva de este producto que deveria existir armazenado para fazer face ao extraordinario gasto de munições que se previa para a actual guerra. Deve notar-se que a falta de algodão seria um grave embaraço para a questão das munições, mais grave talvez do que a do cobre, porquanto este póde ser novamente trabalhado depois de usados os envolveros em que elle se emprega, e com esse fim tem-se recomendado o maximo aproveitamento de cartuchos vazios apanhados no terreno das operações.

A preparação industrial da Allemanha foi tão completa que, ainda ha poucos mezes, o ministro da guerra declarava no Reichstag que o proseguimento da campanha não seria prejudicado por falta de materias primas. A industria chimica allemã teve de se defrontar com novos problemas, que teem surgido no decorrer da guerra, especialmente na parte que respeita á substituição dos productos cuja importação cessou. Em todos estes problemas a preparação e a capacidade technica dos estabelecimentos fabris teem-se revelado de uma maneira notavelmente satisfactoria, e o governo allemão não tem recusado os auxilios de toda a especie que animam e instigam a progressiva produção dos artigos necessarios á vida nacional nas suas

diversas manifestações de actividade. A Repartição de Materias Primas formulou desde o principio da guerra a completa estatistica dos productos existentes em todo o Imperio, e assumiu, para a duração da guerra, a fiscalização superior da distribuição e consumo d'esses productos. Os resultados obtidos foram notaveis, e o governo fez a significativa declaração de que nenhum perigo havia de faltarem as principaes materias primas. O cobre foi substituído, na maior parte das industrias, por outros metaes ou ligas metallicas, cuja applicação foi convenientemente estudada; e a substituição dos productos chimicos, difficilmente encontrados nos recursos internos, por outros similares, foi resolvida com relativa brevidade.

*

A preparação industrial para a guerra assume ainda um valor mais evidente na parte que diz respeito aos meios de transporte e de comunicação.

E' já ocioso encarecer a importancia consideravel assumida pelos caminhos de ferro, n'uma guerra em que a elles se tem recorrido para todas as phases das operações já executadas. Porém, mesmo n'este ramo de serviço, a preparação industrial tem de ser encarada n'um ponto de vista mais desenvolvido do que a parte restrictamente relativa aos transportes militares.

Viu-se já, em frequentes situações da actual guerra, como tantas vezes será necessario refazer completamente importantes obras de arte: pontes, viaductos e até tunneis, construir novas linhas, modificar notavelmente as já existentes, etc., e todos estes trabalhos, de avultadas exigencias, hão-de ser executados em breve espaço de tempo, e com material de que se disponha já em appropriadas reservas. São estes, por certo, novos problemas que hão-de pôr á prova as aptidões dos technicos e o espirito de previsão dos administradores.

Na Belgica tiveram os Allemaes de desobstruir e reparar em breves semanas um tunnel que encontraram destruido, e em França a Companhia do Oeste acabou agora a construcção de uma importante ponte sobre o Sena, em Rouen, como mais detidamente vem referido no ultimo numero d'esta *Gazeta*. A'lem d'estes, muitos outros trabalhos importantes teem sido executados nas linhas ferreas dos diversos paizes belligerantes, como se vê a todo o momento nas publicações da especialidade, e sem excluir a propria Inglaterra, cujo territorio aliás não é theatro de operações regulares.

N'este ultimo paiz, é curioso notar como o desenvolvimento do fabrico de munições tem sobrecarregado notavelmente as exigencias feitas ao serviço ferroviario. Estas exigencias, no dizer de uma revista ferroviaria ingleza, teem assumido mesmo um character de exaggero na obsessão em que se acham os industriaes de satisfazer aos pesados encargos que sobre elles faz impender a celebre lei das Munições. A todo o momento, e de varias procedencias, chegam ás administrações de caminhos de ferro os pedidos mais instantes para a urgente construcção de novos caes, desvios supplementares, e outros trabalhos destinados a facilitar o trafego proveniente dos estabelecimentos fabris agora mobilizados para o fabrico do material de guerra. Assim se reconhece que a rede ferroviaria ingleza, incontestavelmente á altura da sua missão nos tempos pacificos em que sempre viveu, não estava preparada para occorrer ás necessidades de uma epocha em que tudo que representa força ou actividade, ha-se ser utilizado com fins guerreiros.

Se dos caminhos de ferro passarmos ao exame do automobilismo, que é um dos novos meios de transporte mais utilizados na actual guerra, facil é reconhecer que a sua conveniente utilização exige tambem uma tarefa de preparação executada desde o tempo de paz. Póde dizer-se que hoje, nas nações belligerantes, todos os automoveis

existentes em estado de servir para fins militares foram apropriados pelo Estado para o serviço dos exercitos em campanha. Não é facil calcular o numero exacto, que se conta por dezenas de milhares, dos automoveis empregados na guerra, mas, além dos já existentes no seu proprio territorio, algumas nações, e designadamente a França e a Inglaterra, compraram na America mais de 6000 d'esses vehiculos.

Para este meio de transporte, a principal questão a considerar é a do combustivel, e, com esse fim, os paizes que não possuem jazigos de petroleo, devem necessariamente armazenar, em todos os tempos, consideraveis fornecimentos de gazolina. N'um artigo recente, publicado n'uma revista hespanhola de engenharia, aponta-se para este paiz a necessidade urgente que ha de abastecer as provisões de combustivel para automoveis, porquanto o que existe actualmente, difficilmente chegará para um consumo razoavel dos tempos normaes, e a eventualidade de uma guerra poderia encontrar em breves tempos todas aquelles vehiculos impossibilitados de serem utilizados por falta de gazolina. Deve attender-se a que o consumo d'esta é proporcionalmente maior nos camions, que são precisamente os vehiculos mais adaptaveis aos serviços militares de reabastecimento.

*

Se examinarmos attentamente a somma de recursos com que entraram na guerra as diversas nações n'ella empenhadas, e se notarmos, por outro lado, as faltas consideraveis com que quasi todas teem luctado no decurso das operações, havemos de concluir, por certo, que muito devem meditar aquelles paizes que alguma probabilidade teem de ser envolvidas no gigantesco prelio europeu, antes de se resolverem a entrar na liça. O exemplo da Italia que, nem por vir mais tarde, e portanto melhor preparada naturalmente, poudo alcançar mais decisivos resultados que os outros belligerantes já mais gastos em reservas e energias, mostra claramente que a preparação para uma guerra como esta, exige uma somma de recursos de todos os generos, que só podem ser accumulados em muitos annos de intelligente e patriotico trabalho, e que não se improvisam em poucos mezes de febril actividade, quando a principal colheita de material já foi feita pelos outros.

Não basta só o bom desejo ou a ardente coragem, para se poder figurar n'uma guerra moderna. A complexa preparação que ella exige, abrange todas as engrenagens do machintismo de um paiz, e absorve todos os recursos de que elle disponha. Se a engrenagem funciona mal, e se os recursos são falhos, os resultados que se podem esperar são demaziado evidentes para que todos os possam immediatamente prever.

Hoje, a preparação para a guerra é, em ultima analyse, a coordenação synthetica de todas as funções civis e militares; e esta coordenação só é possível, quando se possui, além de um exercito digno d'este nome, uma disciplinada administração social, e uma previdente organização da industria.

Raul Esteves.



«Anuario de Ferrocarriles»

Recebemos esta excellente publicação hespanhola, que é um largo repositório de todas as indicações que dizem respeito aos caminhos de ferro hespanhoes e em resumo aos caminhos de ferro portuguezes e francezes.

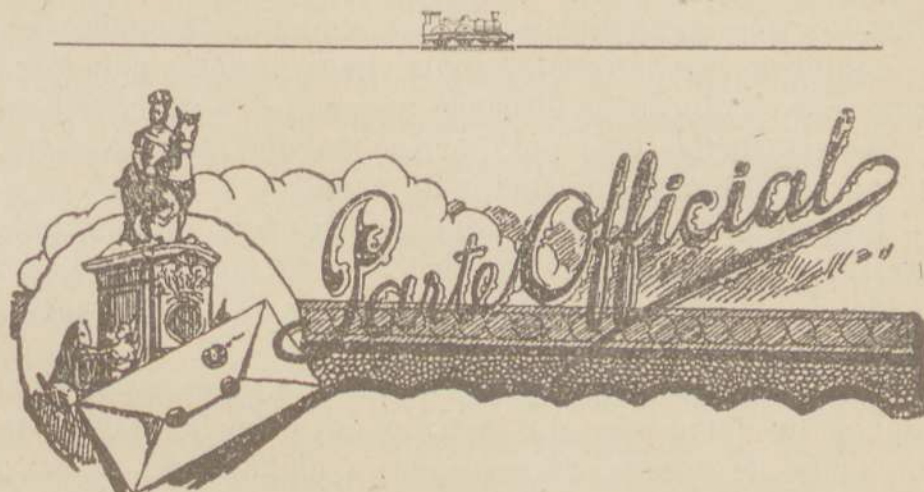
Alli se encontra tudo, uma breve estatística da exploração dos caminhos de ferro do vizinho reino, descriminação das linhas que pertencem ás diversas companhias,

quantidade de estações e apeadeiros, nomes e moradas dos administradores, directores, engenheiros, de todas as empresas ferroviarios, empregados graduados e repartições em que fazem serviço, domicilio e sédes sociaes das Companhias e suas divisões de serviços.

Tem ainda um indice muito bem feito, não só das materias n'elle contidas, como dos nomes dos individuos citados.

A finalizar, tem um mappa a côres, pelo qual se vêem com facilidade as linhas e companhias a que pertencem.

E' director e fundador o nosso amigo Sr. Enrique de la Torre, funcionario superior da Companhia do Norte de Hespanha, que ha bastantes annos vem melhorando esta magnifica publicação.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

PORTARIA N.º 519

Atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes pretende vender uma parcela de terreno da linha do norte, que considera sobranter: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que a referida parcela, que mede 719 metros e está situada entre os quilómetros 183,12710 e 183,18010 da citada linha, seja considerada sobranter e autorizada a sua venda.

Dada nos Pagos do Governo da República em 8, e publicada em 11 de Novembro de 1915. — O Ministro do Fomento, Manuel Monteiro.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.ª Repartição

Na Direcção Geral das Colónias está aberto concurso, pelo espaço de trinta dias, a partir da data da publicação do presente anúncio no *Diário do Governo*, para o preenchimento do lugar de engenheiro adjunto da Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Quelimane.

Só serão admitidos ao concurso os engenheiros que estejam nas condições da alínea a) do artigo 11.º do decreto de 11 de Novembro de 1911, que aprovou o regulamento geral das direcções e inspecções das obras publicas das colónias.

O concurso é documental e os engenheiros que se achem nas condições acima referidos e pretendam concorrer, deverão instruir os seus requerimentos com os seguintes documentos:

Carta do curso ou uma publica-forma;

Documento comprovativo de prática de trabalhos em serviços de estudos e construção de caminhos de ferro;

Quaisquer outros documentos por onde se possa fazer, com toda a justiça, a classificação por mérito relativo entre os concorrentes.

Feita a classificação entre os concorrentes admitidos ao concurso, o candidato escolhido será contratado nas condições dos anteriormente contratados para idênticos cargos nos caminhos de ferro da provincia de Moçambique.

Todos os documentos a apresentar pelos concorrentes deverão ser devidamente autenticados.

Direcção Geral das Colónias, em 11 de Novembro de 1915. — O Director Geral, Joaquim Basilio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.

Os caminhos de ferro e os transportes ferroviários em tempo de guerra

Da revista *Ferrovie Italiane* transcrevemos, com a devida venia, o seguinte substancioso artigo, assignado por M. Giannini:

«A loucura sanguinaria e devastadora que impera n'este momento, e ha muito tempo já, fez com que se dissesse que o «Direito» faliu. Mas quando este tempo passar, o «Direito» reinará de novo, e pôde até suppôr-se que a força dos povos civilizados o armará de novo efficazmente para resistir às explosões de uma brutalidade barbara. E' ao «Direito» que competirá o restabelecimento, no melhor pé, do equilibrio dos interesses mais vitaes, lesados pela força cega, e a resolução da situação anormal das relações jurídicas perturbadas hoje pelo terrível flagello, por ricochete, até nos pontos mais afastados do conflicto.

Propomo-nos examinar aqui se a situação creada, pela guerra, aos meios de comunicação mais importantes, isto é aos da viação accelerada, e resumir as consequencias que d'ella resultam.

A — Os caminhos de ferro durante a guerra — Os caminhos de ferro são um instrumento de primeira ordem em tempo de guerra. Servem para a mobilização e para o reabastecimento dos exercitos, e para a organização da guerra. O seu papel é de tal modo importante que o marechal Moltke poudé dizer que as batalhas se ganham hoje por meio dos caminhos de ferro.

A construcção das linhas e o seu poder de rendimento são muitas vezes determinados por razões de ordem strategica. Comprehende-se facilmente que qualquer Estado tem interesse em possuir no seu proprio territorio uma conveniente e importante rede de caminhos de ferro, e que o Estado invasor se preocupa em o conservar ou em o destruir para evitar que o inimigo d'ella se sirva.

Em caso de mobilização ou em tempo de guerra, a Administração militar do Estado pôde utilizar-se de todos os caminhos de ferro, quaesquer que sejam os seus proprietarios, na medida do que julgue necessario, reservando para si, quando o julgue conveniente, o seu uso exclusivo. Pelas palavras «caminhos de ferro» entendemos todas as riquezas mobiliarias affectas aos serviços dos caminhos de ferro.

O arresto do caminho de ferro é uma medida por demais grave para que possa ter escapado á convenção da Haia relativa ás leis e usos da guerra em terra. O artigo 53.º d'esta convenção indica que todos os meios que sirvam para a transmissão de correspondencias (correios, telegraphos, etc.) e ao transporte de pessoas por terra, por mar e pelo ar, podem ser confiscados, mesmo quando pertençam a particulares. Mas, ao fazer-se a paz, devem ser restituídos, com indemnizações.

Tal é egualmente a opinião emittida na conferencia de Bruxellas (art. 6.º) e no Instituto de Direito Internacional (manual 51.º).

Quando terminada a guerra, os caminhos de ferro pertencentes ao Estado devem pois ser-lhe restituídos. A utilidade internacional e mesmo a mundial que apresentam as empresas de transportes, bem como as justas pretensões dos neutros, oppõem-se a que elles sejam confiscados como os fundos publicos ou como os objectos preciosos. Pela mesma razão, as machinas, vagões e todo o material circulante, não podem ser arrancados ao Estado.

Quando os caminhos de ferro de qualquer especie (tramways, etc.) pertencem a empresas particulares, o Estado inimigo, que d'elles se tenha servido, é obrigado a restitui-los e a pagar uma indemnização pelas deteriorações que lhes tenha causado e pelo lucro que por elles haja auferido. Nos termos da convenção acima mencionada,

nenhuma indemnização seria devida quando se trata de caminhos de ferro do Estado.

A convenção da Haia, em 1899, tinha reconhecido ao proprietario do caminho de ferro o direito de exigir uma ordem de requisição, como para todas as outras especies de requisições e de contribuições, mas esse direito não appareceu mencionado no Regulamento.

Desde ha muito que esse principio fundamental havia sido admittido; e Calvo, Depambour e outros, deploram que durante a guerra de 1870-71 os Allemães não tenham pago indemnizações ás Companhias de caminhos de ferro pelos estragos causados ás linhas e ao material e pelo serviço de parte d'este material.

O inimigo occupante pôde mesmo servir-se dos caminhos de ferro para o transporte do publico, elevando as tarifas, se o julgue necessario. Os Turcos assim procederam com os caminhos de ferro gregos, em 1877. Mas esta eventualidade é tanto mais improvavel, que certos regulamentos, nomeadamente os dos caminhos de ferro do imperio allemão, prohibem os transportes do publico nas regiões do theatro da guerra.

A questão dos caminhos de ferro neutros tem sido mais discutida.

A's vezes, locomotivas, quasi sempre vagões de caminhos de ferro de uma nação neutra, encontram-se nas redes de um Estado belligerante.

Qual é a situação d'este material? Quem quer que seja o seu proprietario (o Estado ou os particulares) elle deveria ficar livre de ser requisitado, como o declararam em 1899, na Haia, o ministro belga, Dr. Beernaert, e o presidente do conselho do Luxemburgo, Dr. Eyschen.

As necessidades militares invocadas pelo Dr. Schwartzhoff, representante da Allemanha, para fazer passar a discussão para outra sessão, não impediram a redacção do artigo 54.º; e nos termos d'este artigo, o material dos caminhos de ferro proveniente de um Estado neutro, deve ser restituído logo que se possa, quer elle pertença ao Estado, quer a empresas ou a particulares.

Em 1907, o Dr. Eyschen, representante do Luxemburgo, retomou a sua these. Declarou que não era permittido ferir o inimigo á custa do amigo, que os povos tinham interesse na protecção do trafego, e que a vida economica dos neutros poderia ser injustamente compromettida com o confisco imprevisto do material de transportes. Pediu, pelo menos, que o material neutro não fosse retido senão por necessidade urgente.

O Dr. Eyschen propoz o estudo cuidadoso da questão dos caminhos de ferro neutros e que fossem decretadas normas a que devessem obedecer os chefes «muitas vezes esquecidos», disse elle, das leis da guerra.

O general Von Gündell sustentou a these opposta, invocando, mais uma vez, as necessidades da guerra.

Finalmente, o antigo artigo 19.º foi assim modificado.

«O material dos caminhos de ferro proveniente do territorio de uma potencia estrangeira, e pertencente a esta, a empresas ou a particulares, pôde ser confiscado e utilizado pelo Estado belligerante, mas sómente a titulo de excepção e dentro dos limites da maior necessidade. Este material deve ser reenviado ao paiz de origem o mais urgentemente possivel.

«Como medida de reciprocidade, a potencia neutra pôde egualmente, em caso de necessidade, reter e utilizar o material proveniente do territorio de um belligerante. Uma indemnização proporcional á importancia d'este material, e á duração do uso que d'elle foi feito, deverá ser paga n'um ou n'outro caso.»

As convenções internacionaes em vigor para a troca de vehiculos em tempo de paz, fixam esta indemnização.

Admitte-se tambem que a mercadoria neutra pôde ser confiscada por necessidade da guerra. Mercadorias provenientes da Italia (por exemplo, vestuario) poderiam ser confiscadas pelo exercito allemão ou pelo exercito francez.

Seria difficil a applicação de uma regra differente, em vista da difficuldade que ha em distinguir a neutralidade da mercadoria (Mérignac, III, pag. 591). Mas se este confisco póde ser considerado como um caso de força maior para o transportante, não priva o expedidor neutro, ou o destinatario, da sua acção pro-indemnização contra o Estado que se tenha apossado da mercadoria.

B — Os transportes em caminhos de ferro, em tempo de guerra — Duas especies de limites podem ser applicados á liberdade do trafego internacional dos caminhos de ferro: um provem da qualidade da mercadoria, o outro das condições de transporte exigidas pelos caminhos de ferro estrangeiros.

Na Italia, o primeiro limite está previsto no decreto de exportação dos generos de primeira necessidade, do gado, dos vehiculos, dos metaes, das acidos industriaes, do material sanitario e do armamento (R. II, 1 de agosto, n.º 758, e 6 de agosto 1914, n.º 790); e, para mais pormenores, consulte-se o Boletim do Serviço das Alfandegas, n.º 83.

O caminho de ferro não deve acceitar estas mercadorias, sendo destinadas ao estrangeiro, e, se já estivessem a caminho, deve recusar-se a transportá-los além-fronteira (artigo 61.º das tarifas). Tendo sido acceitas, o contracto que lhes diz respeito deve ser considerado nullo, pelo que respeito ao territorio estrangeiro. N'este caso, o expedidor encontra-se na situação de quem tenha expedido uma mercadoria, cujo transporte não possa proseguir, salvo a applicação eventual de uma multa se a qualidade da mercadoria houver sido falsamente declarada.

A auctoridade judicial poderia, em ultimo caso, pronunciar-se sobre a natureza da mercadoria cuja exportação esteja defesa, mas não sobre a obrigação do caminho de ferro acceitar a expedição. Poderia igualmente pronunciar-se sobre a possibilidade ou impossibilidade de exportação da mercadoria. Mas esta decisão ficaria subordinada á execução do processo especial respectivo de character alfandegario.

Pelo que respeita ás outras mercadorias não sujeitas a interdicção, o transporte é feito segundo as prescripções da convenção de Berne, de 14 de outubro de 1890, á qual adheriram as nações belligerantes do continente (Austria-Hungria, Allemanha, Belgica, França, Italia, Luxemburgo, Russia e Servia). O total kilometrico das linhas pertencentes a estes paizes, é de cerca de 230.000 kilometros, o total kilometrico das linhas pertencentes aos paizes que adheriram á convenção de Berne, de 260.000 kilometros. Os outros Estados signatarios d'esta convenção, são a Bulgaria (1), a Dinamarca, a Hollanda, a Romenia, a Suissa e a Suecia.

O estado de guerra não susta os effeitos d'esta convenção, porque ella regula as relações de character nitidamente privado, e não diz respeito aos Governos, mas ás Companhias de caminhos de ferro, qualquer que seja a sua constituição ou a empresa a que pertençam.

Regulamentarmente, toda a linha adherente é obrigada a acceitar o transporte para uma estação qualquer de uma ou outra linha egualmente adherente, se circumstancias de força maior a isso se não opponham (artigo 5.º). Mencionaremos, entre essas circumstancias a recusa de um Estado intermediario de introduzir a mercadoria no Estado de destino ou de transito, a suspensão do serviço no Estado destinatario, ou no Estado intermediario, quando a mercadoria não possa ser desviada por outro caminho; a suspensão ou a limitação do serviço, impostas pela guerra, são um motivo de força maior com relação aos caminhos de ferro de uma outra nação neutra ou belligerante. Em transito, quando a partida dos vehiculos esteja interdicta, o trasbordo para os vehiculos da outra nação é obrigatorio na fronteira.

(1) Este artigo foi escripto antes da entrada da Bulgaria no conflicto.

Mas a clausula que os caminhos de ferro do Estado italiano quereriam introduzir na ordem de serviço n.º 270 (M. C. Bol. pag. 970) para os transportes internacionaes, não foi ainda acceita. Esta clausula estipula que «o transito das mercadorias, cuja exportação não esteja interdicta e que tenham sido acceitas, deve sempre verificar-se com risco eventual para os expedidores».

A acceitação realiza-se nas condições previstas na convenção de Berne; e se o caminho de ferro póde recusar a mercadoria, quando esteja suspenso o trafego estrangeiro, deve, quando a tenha acceitado, e salvo o caso de impedimento imprevisito de que vamos fallar, assegurar-lhe o transito até á fronteira e á entrega á nova linha, embora ficando inteiramente responsavel dentro das fronteiras da sua nação. Não se póde, com effeito, admittir que, por uma declaração unilateral, se chegue a desconhecer as regras legislativas respeitantes aos caminhos de ferro.

Quando, em seguida á acceitação da mercadoria, se succede a declaração de guerra, e assim fique tolhida a sahida pela fronteira, o caminho de ferro deve applicar o artigo 18.º da convenção. Deve, pois, ou enviar essa mercadoria por outro caminho, sendo possivel, ou pedir instrucções ao expedidor. O caminho de ferro da nação belligerante onde a mercadoria se encontrasse detida, deve proceder de identica forma, se a falta de communicações ou a impossibilidade, quer de arrecadar a mercadoria, quer de obedecer ás intrucções recebidas, de tal o não impedem. Com effeito, estas circumstancias põem de parte a responsabilidade do caminho de ferro detentor da mercadoria.

Comquanto a ordem de serviço dos caminhos de ferro italianos, acima indicada, determine que as mercadorias são acceitas por conta e risco do expedidor, não é menos verdade que, esquecendo-se de o avisar ou de lhe pedir instrucções, quando uma ou outra cousa não sejam impossiveis, o caminho de ferro (sobretudo se fôr em paiz neutro) commetteria um grave erro, por que seria responsavel, em conformidade com o artigo 41.º da convenção.

O caso mais frequente na pratica será o dos atrasos em consequencia do atravancamento das linhas, reducção de comboios, extravios, avarias, etc.

Quando a mercadoria expedida de Italia com destino á Allemanha, á Suissa, ou á França, ou vice-versa, tenha mais de 30 dias de atrazo, poderá considerar-se perdida, e pedir-se o seu valor, de accordo com o artigo 33.º da convenção.

Por outras palavras, poder-se-ha dizer que o estado da guerra suspenda ou prolongue *de jure* as guias de remessa?

Cahir-se-hia em erro, affirmando-o de uma forma geral. Para que assim fosse, seria preciso que a guerra existisse no paiz de origem, de transito ou de destino, e que o atrazo seja a causa, pois que a convenção 39.ª obriga o caminho de ferro a provar que o atrazo é devido a um facto independente da sua vontade. Esta prova deverá tambem ser fornecida em caso de perda ou avaria.

A Empresa transportadora fica livre de responsabilidade desde que prove que o prejuizo causado provem de uma eventualidade de força maior, como a guerra, com as suas consequencias imperiosas e violentas. A força maior póde ser invocada como meio de defesa por quaesquer caminhos de ferro processados pelo expedidor. Este póde, á sua escolha, processar o caminho de ferro de origem, o do destino ou o responsavel pelo prejuizo. E as administrações entender-se-hão umas com as outras.

A guerra é, sem duvida, um caso de força maior, mas com a condição das operações militares terem effectivamente impedido o trafego, detido, destruido ou avariado a mercadoria.

Os redactores da convenção quizeram indicar claramente esta relação entre a causa e o effeito, abstando-se de definir a força maior, e considerando a guerra não co-

mo um caso particular, mas como um acontecimento exterior, cuja importancia e consequencias devem de cada vez constituir o objecto de um exame especial.

Ha Estados que prolongaram recentemente as guias de remessa. A Austria-Hungria, por exemplo, augmentou, de 8 dias para os transportes em G. V. e de 14 para os transportes em P. V., as guias de remessa das mercadorias destinadas para o seu territorio ou que por elle transitem.

A convenção de Berne define em que casos é que as guias de remessa podem ser prolongadas. Mas não menciona o estado de guerra.

Neste caso, no entanto, a extensão das guias de remessa deve ser admittida, pois que um Estado poderia até suspender a acceitação das mercadorias na sua rede, e os caminhos de ferro assumem a responsabilidade dos atrasos, qualquer que seja a sua importancia. Para os caminhos de ferro austro-hungaros são de sete vezes o tempo normal.

A Allemanha, prolongando, ella tambem, de dez dias os atrasos de remessa, no serviço internacional, applica o artigo 6.º, acima citado, da convenção de Berne.

E' a primeira vez que a convenção de Berne está em vigor durante uma guerra — e que guerra! — entre os Estados cujo trafego ferroviario é o mais intenso que se conhece. A interpretação das regras que acabamos de resumir, levantará, sem duvida, muitas discussões.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Temos presente o Boletim do Trabalho Industrial, n.º 97, contendo o relatorio da 6.ª circumscripção dos serviços technicos da Industria, no anno de 1914.

Esta 6.ª circumscripção tem a sua séde no Funchal, e é relator do trabalho o respectivo engenheiro chefe, Sr. Victorino José dos Santos. Consta o relatorio de varios capitulos, a saber: Estabelecimentos industriaes; Fiscalização do regulamento de trabalho dos menores e das mulheres; Provas, exames e inspecções de caldeiras e motores; Greves; Desastres do trabalho; Introducção de novas industrias; Inspecção industrial e diversos serviços; Serviço de pesos e medidas. Vem acompanhado de dez mappas estatísticos muito elucidativos: dos estabelecimentos industriaes existentes e registados no anno de 1914; do valor medio da população fabril do Funchal em 1914.

Dos geradores de vapor e motores de explosão submettidos a provas e exames regulamentares, em 1914; dos motores; das greves havidas no districto do Funchal em 1914; dos desastres do trabalho occorridos em 1914; dos processos de introducção de novas industrias, informados em 1914; dos serviços desempenhados em 1914; dos certificados e livros fornecidos pela Secção e Circumscripção, em 1914; mappa demonstrativo do serviço de pesos e medidas.



VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de gazolina, oleo de petroleo e outros productos derivados da naphtha

No dia 25 d'este mez deve entrar em vigor nas linhas da Companhia Portugueza e da Beira Alta, um additamento á tarifa N. B. n.º 4 de pequena velocidade, em vigor para o transporte de materias inflammaveis, explosivas e perigosas, pelo qual a gozolina, a essencia de petroleo e outros productos extrahidos na naphtha passam a ser incluídos nessa tarifa, ao preço de \$03,105 por tonelada e kilometros, applicavel ás expedições do minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.

Para que as remessas possam ser aceites ao transporte, é necessario que as mercadorias sejam acondicionadas em taras metallicas, estanques, solidas e seguras.

As Companhias respondem apenas pelas faltas, danos ou avarias devidos a culpa sua ou do seu pessoal, quando se provar que a falta ou deficiencia do acondicionamento não concorreu para a perda ou damnificação.

Os expedidores e consignatarios respondem para com o caminho de ferro, pelos prejuizos que lhes possam resultar da explosão, inflammção ou derrame das mercadorias.

Transporte de valores

Segundo um Aviso publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a partir de 15 do proximo mez de dezembro, os expedidores das remessas de valores declarados deverão, quando se trate de remessas de valor igual ou superior a 10:000\$00, avisar a estação de partida com a antecedencia de 48 horas, pelo menos, quando a remessa se destine ao estrangeiro, e de 24 horas quando se destina a qualquer ponto do paiz, do valor e destino das remessas.

Sempre que o valor das remessas exceda 2:000\$00, a sua apresentação a despacho na estação de partida deve ser feita com uma antecedencia não superior a 3 horas nem inferior a 1 hora da partida do comboio que tenha de a conduzir.

Estas disposições agora adoptadas, são da maior conveniencia, tanto para os expedidores como para o caminho

de ferro, pois são o tempo necessario para a Companhia poder tomar as medidas que convenha adoptar para que transportes de tal natureza se possam effectuar com a maxima segurança.

Transporte de gelo

A partir do dia 10 do proximo mez de dezembro, os transportes de gelo em grande velocidade nas linhas dos Caminhos de Ferro Portuguezes, passam a disfructar dos preços da tarifa especial n.º 1, sendo applicaveis ás remessas de detalhe os preços do paragrapho 2.º, e ás de vagão completo do minimo de 5:000 kilogrammas ou pagando como tal, metade dos preços do paragrapho 3.º.

Transporte de aparas e desperdícios de cortiça acondicionados

A fim de facilitar importantes transportes que ha a effectuar da estação de Vendas Novas para Belem, de aparas, raspa e desperdícios de cortiça, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes propoz ultimamente ao Governo, para que esses transportes, quando effectuados por vagão completo do peso minimo de 7.000 kilogrammas ou pagando como tal, sejam incluídos na alinea c) do § 2.º da tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, ao preço de 1\$51 por tonelada, ao qual accrescem as respectivas despesas accessorias.

Comboios entre Porto e Monção, e entre Porto e Regoa

Por um Aviso recentemente publicado pelos Caminhos de ferro do Minho e Douro, os comboios n.º 51 e 56, entre Porto e Monção, e n.ºs 151 e 154, entre Porto e Regoa, são prorogados até ao fim do corrente mez.

Tramways entre Barreiro e Moita

O comboio n.º 904 entre Barreiro e Moita foi suprimido; e as machinas dos comboios 901 e 902, entre as mesmas estações, foram modificadas de forma a que o 1.º partindo do Barreiro-A ás 6,40 chega a Moita ás 6,58; e o 2.º partindo da Moita ás 7,5 chega a Lisboa T.-Paço ás 8,10.

Documentos para a Historia

Voltando a tratar da preciosa compilação de documentos da Companhia dos Caminhos de Ferro, na sua origem, a que nos referimos no numero passado, devemos, primeiro que tudo, attender a uma reclamação que recebemos do zeloso e activo chefe do Serviço do Trafego, a respeito da affirmação que fizemos sobre os primitivos cartazes-horarios.

Dissemos que esses cartazes existiam, colleccionados por iniciativa de um empregado, hoje reformado, e que haviam desaparecido. Não attribuimos, a culpa ao actual chefe d'aquelle Serviço, nem, porém, á respectiva Repartição, todos incapazes de praticar um tão grande vandalismo.

Este assumpto nos leva a rememorar tempos antigos, o que tambem servirá para ficar escripto.

Quando, para modesto escriptuario, entrou para aquelle Serviço o empregado alludido, estava-se então n'um periodo de trabalho extenuante e que, absorvendo todos os espiritos, havia produzido uma inconcebivel barafunda em toda a administração da Companhia.

A enormissima colheita de cereaes na vizinha Hespanha, especialmente na zona confinante com a nossa fronteira, e a falta de ligação da zona Badajoz-Merida-Don Benito com um porto de mar em Hespanha, foram circumstancias brilhantemente aproveitadas pelo então chefe do Trafego da nossa Companhia Real, o nosso querido e velho amigo Sr. Miguel Queriol, para attrahir ao porto de Lisboa esse importantissimo trafego, para reexportação.

Diariamente entravam pela fronteira Badajoz-Elvas, centenaes de vagões de trigo, de cevada, de aveia, com destino a Lisboa.

Toda essa enormidade de milhares de saccas tinham que ser, por exigencia da alfandega, descarregadas e trasbordadas em Elvas, para a devida verificação aduaneira e estabelecimento das guias de transito sobre Lisboa, e já se imagina, estando esse serviço ainda sujeito a hesitações e á má organização da sua recente criação, sendo as saccas todas eguaes, havendo que fazer reservas á Companhia de Ciudad-Real a Badajoz por avarias em saccas de differentes remessas, como as confusões se produziriam; as trocas de saccas, os erros de contagem, os enganos na designação dos vagões, etc.

Mas, para mais, como do lado de lá da fronteira, a desordem era ainda maior, porque nem as estações estavam preparadas para uma expedição tão intensa, nem a Companhia tinha material que chegasse, nem o pessoal competencia para em tão activo serviço se desembaraçar e o executar com exactidão, succedia que rarissimo era o vagão, cuja folha vinha certa com o conteúdo; raro o que chegava pelo comboio indicado; excepcional era que Elvas recebesse uma remessa completa.

Era o chaos que a Hespanha nos entregava, e esse chaos mais se complicava em Elvas com as exigencias de trasbordo, pela alfandega.

Um vagão cuja folha indicava 225 saccas de aveia, de Merida, trazia 240 de trigo de Guareña; o que dizia transportar trigo, tinha cevada — um inferno!

Ed'isso resultava que entre Elvas e Lisboa tambem se davam enganos, e á chegada outras confusões se davam, pela dificuldade de arrumar nos molhes — em todos os molhes, tanto de mar como de terra — que eram muito menos de metade do que são hoje, aquella enormidade de milhares de saccas.

Não se faz ideia da confusão que alli reinava. As remessas, tão numerosas, obrigavam a empilhar a saccaria em altas rumas, tão altas que attingiam mais de tres metros, e tão apertadas entre si que a custo deixavam um carreiro para se passar.

Até os patins da gare de passageiros e as salas de espera inclusivé a de 1.^a classe, estiveram cheias de saccaria!

Era uma dificuldade encontrar-se uma remessa em tão confusos labyrinthos, e achada ella, fazê-la sahir d'alli, para a carregar de novo, afim de a ir embarcar na ponte.

Naturalmente, muitas vezes as altas pilhas perdiam o equilibrio e desfazião-se de encontro ás suas vizinhas; as saccas arrombavam-se, entulhavam o caminho, tapando-o.

D'ahi, reclamações dos consignatarios, as casas Ricardo Calvente, Dotti & Comp.^a e outras, impossibilidade de verificação. Era de endoidecer!

O modesto empregado, havia pouco admittido, deu uma ideia que poz um pouco de ordem n'esse pandemonio: numerar as columnas dos molhes, para melhor fixar, nos registos, o sitio onde as pilhas estavam, numeração que, cremos, ainda hoje existe, o que lhe valeu os elogios do chefe da estação.

Mas este chefe, por si, ainda mais confusão produzia, porque, com o fim de fazer verificações, percorria os barracões com molhos de cartas de porte na mão, misturava-as, perdia uma ou outra, e por fim vinha ao escriptorio «de chegadas» entregá-las, misturadas, incompletas, causando mais barafunda.

Para escripturação d'esse escriptorio havia uns dois registos impressos apenas!

Um, o registo geral de chegadas; outro, a recopilação das senhas das retiradas, chamado o modelo 25.

O importante registo de folhas de carregamento era feito em papel pautado vulgar, por um factor — o velho Lobo, que ainda ha pouco falleceu — e já se imagina como seria.

Mas ha mais e melhor... ou peor.

Os livros de receitas cobradas, livros em que se escripturavam os portes recebidos de cada remessa, que somavam, no fim do dia, muitas vezes, dezenas de contos, eram tambem simples cadernos de papel pautado, com uma capa de papel de embrulho, sendo os traços para as columnas de cifras feitos a lapis por quem os escripturava, o arvorado «caixa».

Este caixa era um excellente rapaz, muito alegre, muito esturdio, que escripturava esse phantastico registo — ou Livro-Caixa, se quizerem (!) — puramente *à la diable*. De regresso do bufete, onde, pelas 3 horas, ia jantar com amigos, depois de fechado o escriptorio, charuto de tostão na bocca e cantarolando, procedia á riscagem do livro: a regua andava livre e rapida e o lapis percorria as paginas de alto a baixo com a precisão com que a faísca electrica atravessa o espaço. Assim succedia que as columnas para as addições tinham, por vezes, um centimetro de largura, no alto, e cinco no pé. Mas não fazia duvida, porque a seguinte tinha um no pé e sete no alto...

Sommar parcelas em taes condições, e em que havia algarismos de todos os tamanhos e feitios, só elle o conseguia.

E chegado á somma final, nunca dava certa com a soíma do tal modelo 25, nem com o dinheiro em caixa.

Novas conferencias, novas sommas levavam até alta noite, até que se apurava que um algarismo 5 da columna dos milhares, tendo ido passear para a columna das centenas de milhar, produzia uma differença de 495\$000 réis que nos fizera perder a cabeça durante tres horas.

Mas tudo se lhe perdoava, porque elle era um bom rapaz, um leal collega e a alegria do escriptorio. Que o diga o actual chefe de secção do Serviço de Tracção, Sr. Silveira Ramos, um dos raros que d'esse tempo existem.

A desordem nos serviços da linha e da estação vinha reflectir-se nas repartições superiores, as do Movimento e Trafego e as da Fiscalização e Estatística, onde causavam trabalho extenuante.

N'aquellas, os processos (expedientes) de reclamações, e reservas á Companhia hespanhola, por faltas, trocas e

avarias, eram em numero extraordinario; n'estas, a quantidade de reembolsos por differenças de taxas, não eram menores.

Pela sua parte a Companhia de Ciudad-Real esquivava-se a acceitar a responsabilidade da falta de centenaes de saccas de cereaes accusada á verificação na fronteira.

Para resolver tantas duvidas, uma conferencia foi aprazada para certo dia, em Badajoz, cremos, entre os chefes do Movimento e Trafego, (e não sabemos mesmo se os directores das duas companhias).

Ahi tinham que ser presentes os *dossiers* (expedientes) de todas as faltas e avarias, e tantos elles eram, e tão apertado o prazo, que apesar da boa vontade do então chefe da repartição, Sousa Vasconcellos, e do sub-chefe Miranda Monteiro, não havia tempo material para os preparar com todos os elementos de prova de que cada um devia compôr-se.

Accudiu á difficuldade a iniciativa do funcionario a que temos alludido, coadjuvado pela dedicação dos seus collegas, com o amor pelo trabalho, a affeição ao serviço, que eram, n'esses tempos, apanagio do pessoal dos caminhos de ferro, sem odios para os seus superiores, disciplinado, ordeiro, sollicito, exemplar.

Para vencer aquelle trabalho combinaram-se, com o novel funcionario, os mais competentes do Serviço: Claudio Marrocos, o bohemio, empregado dos caminhos de ferro desde o tempo da primitiva empresa; Luiz Veiga da Cunha, pae do actual chefe da Secção da Fiscalisação; Lourenço Raimundo d'Almeida, que depois foi chefe da Repartição do Movimento; e Everardo Nogueira, todos antigos empregados, que não se dedignaram de trabalhar em commum com quem, um mez, se tanto, antes, havia entrado no Serviço, ainda convalescente de um esfalfamento produzido pelo *surmênage* do trabalho que tivera no escriptorio de chegadas, desde as madrugadas até altas horas da noite.

Os cinco sollicitos empregados trabalharam dia e noite, havendo mesmo uma serie da trabalho, seguida, que se estendeu desde as 8 da manhã de um dia até ás 9 da noite do seguinte, isto é, umas boas 37 horas, sem mais descanso do que o tempo de comer, á pressa, e uma ou outra meia hora de somno, n'uma poltrona.

Assim trabalhavam e se dedicavam pela Companhia antigamente os empregados dos caminhos de ferro, quando ainda não se ornamentavam com o pomposo titulo de ferroviarios.

Mas no dia aprazado, cada um dos cinco, levando uma enorme ruma de expedientes, apresentavam o serviço prompto ao seu chefe, que, agradavelmente impressionado, os elogiou.

E, — nota curiosa — Monteiro, sub-chefe da repartição, que assegurara não haver meio de executar tão grande trabalho para a data precisa, achou-se melindrado com o que classificou de *pimponice* do tal empregado, e declarou-lhe que nada mais lhe ensinava do serviço, visto elle se julgar já tão conhecedor d'elle.

Pouco tempo cumpriu a promessa. Excellente character, era incapaz de guerrear qualquer. Pobre amigo que sempre n'elle tivemos!

A reclamação do sollicito chefe do Trafego actual, fez-nos reviver na memoria estas recordações de bons tempos, e fomos além do que pareceria razoavel.

O que não quer dizer que nos afastassemos do assumpto, porque tudo que escrevemos tende a demonstrar o estado difficil dos trabalhos da repartição n'aquella epocha, e isso servirá para provar que os taes cartazes da primitiva existiam. E se hoje não existem, descanse o intelligente funcionario que hoje dirige competentemente o serviço, que ninguem, a elle ou ao seu pessoal, imputa a culpa, como explicaremos n'outro artigo.

E para amenizar tão enorme extendal, vá um *mot de la fin*.

Entre Queriol, chefe do Trafego, e Vandeveld, da Fiscalização e Estatística, havia frequentes discussões de serviço. N'um dia de carnaval, este escreve para o Trafego, queixando-se de qualquer assumpto que só a este serviço competia, e Queriol responde-lhe na propria communição:

«Não admitto que se intrometta no meu serviço, nem mesmo em dia de entrudo».



O ante-projecto do novo Arsenal da Marinha

Em 1909, foram nomeadas pelo Conselheiro Antonio Cabral, ao tempo Ministro da Marinha, duas commissões technicas encarregadas, uma de dar parecer sobre o ante-projecto de aquelle estabelecimento fabril, elaborado pelo distincto engenheiro Santos Viegas, e outro de propôr o destino que deveria ter o actual Arsenal depois da sua transferencia. Tiveram ambos como relator o nosso companheiro de redacção, engenheiro Fernando de Souza.

Foi pelo ministro ordenada a publicação de dois relatorios; só o segundo veio porém a lume.

A intensa connexão d'essa obra de transferencia do Arsenal com o systema de viação accelerada á margem do Tejo, aconselha a publicação do primeiro dos referidos relatorios.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

«A commissão por V. Ex.^a encarregada em portaria de 3 de fevereiro ultimo, de estudar o ante-projecto do novo arsenal na Margueira, sob o ponto de vista militar, industrial e economico, a fim de subministrar as bases para a elaboração de um projecto definitivo, deve dar conta a V. Ex.^a do resultado dos seus trabalhos, procurando assim corresponder a confiança com que V. Ex.^a a honrou.

A missão que lhe foi commettida presuppõe resolvidas no espirito de V. Ex.^a duas momentosas questões, a que, por isso, bastará rapida referencia.

Carece a nossa Marinha de guerra, devidamente reconstituída, de um arsenal de convenientes proporções, que sirva de apoio á sua mobilização e cujo papel se não limite á reparação de navios?

Deve ser condemnado o Arsenal actual e transferido para local mais appropriado?

Seria ocioso encarecer a capital importancia que, para a defesa do paiz e para a garantia do seu dominio colonial tivesse a existencia da marinha de guerra á altura da sua missão, e que ao mesmo tempo representa um valor apreciavel no balanço das vantagens que para a Inglaterra derivam da nossa tradicional alliança. Egualmente inutil seria a demonstração da necessidade de um bom arsenal, sufficientemente vasto e bem ordenado, possuindo em tempo de paz os elementos precisos, que se não improvisam, para uma acção efficaç na hora da lucta. Não póde, pois, o arsenal limitar-se á modesta funcção de effectuar as necessarias reparações; tem de se construir n'elle navios de certo vulto, embora não convenha dispensar o concurso das grandes casas constructoras da especialidade para a reconstituição da nossa esquadra, necessidade inadiavel para cuja satisfação não se justifica um arsenal com as devidas proporções.

Deve ainda achar-se em condições de poder ser utilizado pelos navios da esquadra alliada.

Foi o assumpto detidamente estudado em 1905, por uma commissão encarregada de formular o plano d'essa reconstituição, occupando-se mais especialmente da organização do Arsenal uma sub-commissão em cujo parecer

se lêem as seguintes afirmações irrecusáveis, que faremos nossas :

«1.º Que é indispensavel ter durante a paz o pessoal com que lhe será necessario contar bem exercitado em tempo de guerra, e que o logar d'esse pessoal é o arsenal ;

«2.º Que, dada a nossa organização militar, é forçoso prever o tempo de guerra e as exigencias da mobilização que despovará as officinas e os estaleiros da industria particular, á qual não será possível recorrer para os trabalhos que se imporão durante a lucta. Que será então no arsenal marítimo somente que poderão encontrar-se os recursos necessarios para as reparações, os abastecimentos, etc., que as unidades de combate virão reclamar do porto militar;

3.º Que é indispensavel que a marinha não seja totalmente tributaria da industria particular, que precisa acautelar-se com reguladores de preços que a colloquem ao abrigo das exigencias, da pretenções excessivas dos syndicatos industriaes, se não quer correr a contingencia de pagar muito caro os navios, as machinas, os artigos, cuja construcção lhes confie;

4.º Que por justificada tambem, e quando ainda até outras circumstancias lhe sejam obstaculo, tem a necessidade da participação do arsenal no trabalho de construcções novas sem a obrigação de recorrer para ellas a intermediarios. Não restará duvida, com effeito, que o arsenal do Estado precisará sempre executa-las quando as industrias particulares lhe exijam preços superiores aos da sua producção, e que tão pouco deverá perder-se de vista tambem que, por exemplo, lhe viria a ser impossivel, em razão de segredos de que devem ser rodeados, pensar em fazer construir submarinos pela industria particular, sem correr o risco de divulgação, contraria aos interesses da defesa nacional;

«5.º Que os navios da marinha militar devem ser construidos em local ao abrigo de ataques em tempo de guerra, porque, se assim não succeder, todo e qualquer navio que se encontre em estaleiro, em local aberto ou indefeso, será destruido. Que esta só razão bastaria, sem outras de maior peso, que possam atenuá-la, para demonstrar que imprudencia se commetteria expondo ao perigo de perda certos navios confiados a empresas particulares, que houvessem de os reparar ou construir, não em porto abrigado e defendido, mas em praias abertas e indefesas, quaes haveriam de ser aquellas que installassem os seus estaleiros de construcção.»

No mesmo parecer se enumeravam as seguintes condições, a que deve satisfazer uma localidade para n'ella se installar um bom arsenal marítimo, condições cuja indispensabilidade ninguem, conhecedor do assumpto, deixará de reconhecer.

«1.ª Encontrar-se por posição geographica no caso de dominar uma ampla extensão do littoral;

2.ª Estar bastante proxima dos portos que constituem a base de operações marítimas de nações limitrophes;

3.ª Offerecer a possibilidade de se construir n'ella o estabelecimento naval em ponto interno do porto e a distancia do littoral externo;

4.ª Offerecer as maiores difficuldades naturaes a inimigo que tente forçar a entrada do porto para avançar para o arsenal;

5.ª Possuir, além do porto interno, tambem uma abra ou ante-porto amplo e seguro;

6.ª Ter na abra externa, e, portanto, no porto interno, boa qualidade de fundo, tranquillidade de agua, segurança de ancoradouro e profundidade bastante para a passagem dos maiores navios;

7.ª Encontrar-se por natureza do terreno no caso de facilitar construcções hydraulicas e as de installações correlativas;

8.ª Achar-se em condições necessarias para defesa rigorosa, tanto pelo lado de terra como pelo lado do mar, mas mais especialmente d'este;

9.ª Ter faceis communicações com os principaes centros do paiz;

10.ª Reunir todos os requisitos indispensaveis de coordenação e de ligação com o systema geral de defesa do paiz;

11.ª Ser separada do centro commercial do porto em que se encontra;

12.ª Representar pela natureza da propria situação geographica, um ponto que devesse ser defendido e sustentado, ainda quando não existisse n'elle um arsenal».

Bastava esta enumeração para formular a sentença condemnatoria do actual arsenal, que de modo algum pôde satisfazer a alguns d'esses requisitos, sem ser necessario fazer a historia das transformações por que tem passado desde 1755. Encravado no centro do porto commercial de Lisboa, é obstaculo á realização de melhoramentos indispensaveis, taes como a conclusão da avenida e linhas marginaes, interrompidas ha muito entre a Alfandega e o Caes do Sodré. Com a area irrisoriamente escassa de cerca de 7 kilometros, que é indispensavel augmentar, não constitue o arsenal um systema ordenado e methodico de officinas e depositos de commodas relações, quer entre si quer com os navios em fabrico, que o facilitem e tornem economico; é antes um acervo confuso de construcções em que para tudo falta espaço, em que os materiaes são obrigados a complicadas manobras nas diferentes phases da sua laboração, encarecendo-a extraordinariamente. Os navios tem que permanecer no meio do rio, transportando-se diariamente para bordo o pessoal operario. Impossivel se torna organizar alli depositos bem situados para abastecimentos, muito especialmente de carvão. A natureza do fundo em que o lado fluido constitue uma camada de enorme espessura, torna sobremodo difficeis, caras e aleatorias as construcções, que se pretendesse fazer, de muros de caes e de pontes para atracações de navios, ainda quando o espaço não fosse exíguo. A unica doca de reparação existente, de insufficientes dimensões, encontra-se em tal estado, que não comporta utilmente a consideravel despesa que exigiria a sua ampliação, devendo ser condemnada.

Tão deploravel situação depois do avultado dispendio feito com o correr dos tempos em successivas obras no Arsenal, que é obvio historiar, accusa um deficit radical e insanavel que só se pôde remediar pela transferencia para local apropriado, subordinando-se a construcção do novo Arsenal a um plano largamente concebido.

Teria decerto prevalecido ha muito essa solução, se não fôra o receio do dispendio que se suppunha ser necessario. Foi uma apprehensão que levou certamente a commissão de 1905 a pronunciar-se pela conservação do Arsenal actual e pela execução de um conjunto de obras dispendiosas, consistindo entre outras na ampliação da actual caldeira para pequenos barcos, no prolongamento da ponte-caes em condições de poder receber tres navios, na construcção de outra ponte-caes a juzante em eguaes condições; de carreiras e planos inclinados, de uma doca secca para navios até 150 metros, de novas officinas. As obras previstas eram estimadas em 1.600:000\$000 sem fallar nos machinismos a adquirir na importancia de 200:000\$000. Apesar d'esse consideravel dispendio o arsenal ficaria eivado de gravissimos e irremediaveis defeitos. Além d'isso se se chegasse a realizar tal plano, obrigaria a pôr de parte a ideia da conclusão da avenida marginal da cidade, obra de capital importancia e indiscutivel necessidade.

Entretanto havia sido elaborado e aprovado um notavel projecto do troço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas, procedendo-se a sondagens geologicas que definissem minuciosamente a natureza do sub-solo no local da

estação termino e as variantes em harmonia com os resultados d'ellas.

Julgou o Sr. Ministro da Marinha d'então que convinha sobremaneira completar os estudos ordenados pelo seu antecessor o Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Manuel Antonio Moreira Junior, com a elaboração do ante-projecto de um arsenal junto da estação da linha do Sul, na margem esquerda, sem o que mal se podiam tomar resolução segura em tão grave assumpto.

(Continua)



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de novembro de 1915.

As contas de 1914-1915. — Estão publicadas as contas da gerencia de 1914-1915:

Pelo relatorio verifica-se que as despesas liquidadas no anno economico sommam.....	105.541 contos
As despesas pagas por conta d'essas liquidações foram.....	85.567 »
Saldo devedor.....	16.974 »
A receita liquidada foi de.....	68.477
Liquidação de receitas annulladas.....	344
A cobrança do anno economico produziu.....	68.434 »
Restavam, portanto, a cobrar, em 30-6-915.	63.439 »
	4.694 »

Analysemos o deficit do anno economico de 1914-1915:

Despesa liquidada no anno economico.....	105.541 »
Receita subsistente depois das annullações.....	68.433 »
Deficit do anno economico.....	37.408 »

As contas da gerencia de 1914-1915, ficando por pagar 16.974 contos de encargos contrahidos em 1914-1915, são as seguintes:

Despesas pagas na gerencia.....	88.567 contos
Cobrança realizada.....	63.439 »
Deficit da gerencia...	25.128 »

Encargos a pagar. — Em 30 de junho as receitas por cobrar e os encargos a satisfazer eram:

Anno	Receita	Encargos	Comparação em 1 de julho
1914	8.842	13.275	4.433
1915	11.462	23.412	11.950

Verifica-se que o excesso das dividas passivas sobre as activas cresceu 1.517 contos.

Se os pagamentos, para os quaes não houve disponibilidades sufficientes, se houvessem realizado normalmente, o deficit da gerencia teria subido a 30 000 contos.

Despesas resultantes da guerra. — Não se tendo pago alguns consideraveis encargos que fizeram subir as dividas, em um anno, a 9.000 contos, o deficit da gerencia é de 25.128 contos.

As despesas resultantes da guerra europeia e colonial liquidadas na gerencia de 1914-1915, sommam 32.312 contos, dos quaes foram pagos 26.465, estando em divida, em 1 de julho, 5.847.

Pelas colonias, nota-se que a guerra nos custou em 1914-1915, a quantia de 13.186 contos.

A despesa de 32.312 contos foi e tem de ser custeada por creditos especiaes e extraordinarios de igual importancia.

No relatorio do Sr. Ministro das Finanças, lê-se: a paginas XI, que os creditos abertos a favor dos diversos ministerios, exceptuados os que correspondem a annullações nas dotações orçamentaes, alcançou a importante somma de 42.112.071\$ dos quaes constitue encargo effectivo do Estado a quantia de 39.910.455\$97.

Só ao ministerio das Colonias foram abertos creditos no valor de 16.698 contos, dos quaes 1.360 contos se deviam em 1 de julho.

Dos 42.112 contos d'estes creditos liquidaram-se 40.559 contos, pagaram-se 31.524.996\$ e deviam-se, em 1 de julho, 9.034 contos.

Contas de julho e agosto de 1915-1916. — As receitas cobradas em julho e agosto foram:

	1915-1916	914-1915
Ordinarias.....	10.443:036\$28	11.695:243\$29
Extraordinarias.....	773:172\$01	174:566\$77
	11.216:208\$29	11.869:810\$06

As receitas diminuíram, pois, n'estes dois mezes, 653:601\$77, havendo, nas ordinarias, um decrescimo de 1.252:207\$01.

As despesas augmentaram, sendo:

	1915-1916	1915-1914
Ordinarias....	10.882:924\$10	7.547:576\$61
Extraordinarias....	4.801:827\$24	2.033:943\$60
	15.684:751\$34	9.581:520\$21

Sendo o augmento da despesa..... 6.103:231\$13
e a diminuição da receita..... 653:601\$77

teremos uma differença..... 6.756:832\$90

Na gerencia de 1914-1915, houve n'esses dois mezes um excesso de 2.288:289\$85 da receita cobrada sobre os pagamentos effectuados.

Na de 1915-1916 houve um excesso de 4.468:543\$05, da despesa paga sobre a receita cobrada, como se verifica dos numeros seguintes:

	1914-1915	1915-1916
Receita.....	11.869:810\$06	11.216:208\$29
Despesa.....	9.581:520\$21	15.684:751\$34
Saldo.....	+ 2.288:289\$85	— 4.468:543\$05

A verba de 4.468:543\$05, deficit da Thesouraria nos mezes de julho e agosto foi pedida á Divida Fluctuante, que teve esse augmento sobre o seu total em 30 de junho.

Nas receitas cobradas ha anotar as seguintes diminuições em 1915-1916:

Contribuição predial.....	61:263\$85
Contribuição de registo.....	191:686\$23
Imposto do sello.....	23:183\$50
Impostos indirectos.....	1.259:204\$34

A origem do decrescimo d'estas receitas é conhecida e não diversa da que determinou o augmento da decima de juros, que deu mais 30 % do que em 1914-1915.

As despesas ordinarias em julho e agosto de 1915-1916 dão sobre as de 1914-1915, uma differença para mais de 3.335:347\$49.

As extraordinarias cresceram tambem, sendo a differença de 1.317:466\$32.

As despesas extraordinarias resultantes da guerra europeia e colonial estão confrontadas com as da mesma procedencia em 1914-1915, realizadas ao abrigo da lei n.º 275 de 8 de agosto de 1914, e que em julho e agosto não tinham passado de 1:177\$00.

Nos dois primeiros mezes d'esta gerencia foram pagos pelas dotações da Tabella III—a dos 30:000 contos—as seguintes importâncias:

Guerra.....	851:753\$77
Marinha.....	1:557\$88
Colonias.....	2.410:000\$00
Interior.....	10:000\$00
Extrangeiros.....	6:460\$99
Fomento.....	805:577\$32
Total.....	4.085:349\$96

Bolsa. — Nos preços das *Inscrições* não houve, durante a quinzena, grandes modificações.

Os titulos de assentamento conservaram-se a 39\$70, ficando os de coupon a 39\$60.

As *obrigações*, 3 %, 1905, regularam de 9\$20 a 9\$30; as de 4 %, 1888 a 22\$50 e as de 4 %, 1895, coupon a 50\$70.

As *obrigações* de 4 1/2 %, 1905 inscreveram-se novamente a 84\$. As de 5 %, 1909, foram negociados a 80\$.

A 1.ª serie. Externa, avançou de 74\$ para 76\$10; a 3.ª Serie, 77\$.

A proposito informamos que os cambistas já compram os coupons venciveis em janeiro proximo futuro, a 2\$09, approximadamente.

As acções do *Banco de Portugal*, cotaram-se a 180\$50 contra a 179\$50; as do *Commercial* continuaram a 154\$, e as do *Ultramarino* a 115\$50; tambem se cotaram do *Banco Commercial do Porto* a 47\$.

Avançaram para 92\$50, as acções da *Companhia das Aguas*, cujas *obrigações* regularam a 82\$50, com vendedores a 83\$.

Inscreveram-se novamente as acções dos *Phosphoros*, a 55\$; *hypothecarias* do *Banco Ultramarino*, a 94\$.

As da *Companhia de Moagem* oscillaram para 59\$50, e *Sociedade de Agricultura Colonial*, para 208\$.

Fecharam com comprador a 8\$50 e vendedor a 9\$50, as acções do *Credito Predial*. Foram negociadas *obrigações* d'esta Companhia aos seguintes preços: de 6 %, 91\$10 e de Serie A, a 89\$20; de 5 1/2 %, a 45\$, e de 5 %, a 86\$50.

As *obrigações* de 3 %, Norte e Leste, regularam de 37\$ a 37\$50.

As *Ambacas* continuaram a sua marcha ascensional, tendo subido, em um mez, de 91\$ a 94\$, ficando comprador a este preço, sem vendedor. Com um proximo sorteio de reembolso ao par em ouro, o que dará mais de 140\$ por acção, e um coupon a receber

dentro de mez e meio, de meia libra, ouro, não admira que os capitalizadores procurem, de preferencia, este papel.

As *Benguellas* que também pagam em fim do mez que vem o coupon de meia libra, ouro, que os cambistas já annunciam comprar, não alcançaram a cotação que lhes corresponde, tendo-se realizado a 78\$50 em titulos pequenos e a 77\$, em titulos de 5.

Cambios. — Nos ultimos dias, conservaram-se estacionarios, com tendencia um pouco firme, havendo compradores de £ ouro a 7\$25 e vendedores a 7\$28.

O Rio s/ Londres fechou a 12 ⁵/₁₆ ou reis 19\$492 preço da libra no Brasil.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 30 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	33 ⁷ / ₈	33 ³ / ₄	34 ⁹ / ₁₆	34 ⁷ / ₁₆
» 90 d/v.....	34 ³ / ₈	—	35 ¹ / ₁₆	—
Paris cheque.....	760	766	755	760
Berlim »	303	312	305	310
Amsterdam cheque	637	642	620	630
Madrid cheque	1415	1425	1390	1400

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	NOVEMBRO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	—	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	
Divida interna 3% coupon.....	39,65	39,65	39,65	—	39,65	—	—	39,65	39,60	—	39,60	—	39,75	
» 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	22\$30	22\$30	22\$30	—	—	—	—	—	
» 4% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$60	—	—	—	—	
» 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50\$70	—	—	
» 3% 1905 c/premios.....	—	—	9\$25	—	9\$20	—	—	9\$20	—	—	—	9\$20	9\$20	
» 5% 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80\$00	80\$00	—	—	
» 4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» externa 3% coupon 1.ª serie.....	—	74\$00	74\$20	74\$00	74\$50	74\$70	75\$00	75\$30	—	75\$90	76\$00	—	—	
» 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 3% 3.ª serie.....	74\$90	74\$90	—	75\$00	75\$20	75\$30	75\$50	76\$00	—	—	—	—	—	
Obrigações dos Tabacos 4% 1/2.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ações Banco de Portugal.....	180\$00	180\$00	—	180\$00	180\$00	180\$00	180\$00	180\$00	—	—	180\$50	—	181\$00	
» Commercial de Lisboa.....	154\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Nacional Ultramarino.....	115\$50	115\$00	—	115\$50	—	—	—	115\$00	—	—	—	—	—	
» Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116\$20	—	—	—	
» Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4\$20	
» Companhia Tabacos, coupon.....	73\$90	73\$90	73\$90	—	73\$90	—	74\$00	—	—	—	74\$00	—	—	
» Companhia dos Phosphoros, coupon.....	54\$90	54\$90	54\$90	—	—	—	54\$90	—	54\$90	54\$90	—	54\$90	54\$90	
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	—	93\$00	—	93\$00	93\$00	93\$00	93\$00	—	—	94\$00	—	—	
» Companhia C. F. de Benguella.....	78\$50	—	—	—	—	—	—	—	77\$00	—	—	—	—	
» Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau.....	72\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37\$30	73\$00	—	
» Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	37\$10	37\$20	37\$30	—	37\$30	—	
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau.....	—	14\$20	—	—	—	—	—	—	—	14\$20	—	—	—	
» Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	75\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66\$50	83\$00	—	—	
» Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83\$00	—	—	—	
» prediaes 6%.....	91\$10	—	—	—	9\$10	—	91\$10	—	—	—	—	86\$50	—	
» 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 4%.....	—	—	—	—	—	—	78\$00	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	—	—	—	291	291,50	292	292	292	291	292	292,50	—	—	
» Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	152	—	157	—	—	—	—	
» Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	—	—	—	192	—	192	191	—	192	—	192	—	—	
» 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	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—
	(Vendas Novas...	—	70	—	70	—	—	—	—
	(Coimbra a Louzã	—	29	—	29	—	—	—	—
Sul e Sueste.....*	31 Outubro	722	1.646.588\$28	708	1.685.070\$17	— 38.481\$89	2.280\$59	2.380\$04	— 99\$15
Minho e Douro	» »	471	1.567.537\$00	471	1.583.747\$79	— 16.210\$79	3.328\$10	3.362\$52	— 34\$42
Beira Alta	9 Setembro	253	380.140\$37	253	376.581\$62	+ 3.558\$75	1.502\$53	1.488\$46	+ 14\$07
Companhia Nacional	14 Outubro	185	127.784\$82	185	124.711\$38	+ 3.073\$44	690\$72	674\$11	+ 16\$61
Valle do Vouga... ..	31 »	176	154.618\$89	173	142.519\$00	+ 12.050\$21	878\$51	823\$81	+ 54\$70
Porto á Povoá e Famalicão ...	30 Agosto	64	108.149\$72	64	108.248\$60	— 98\$88	1.689\$83	1.691\$38	— 1\$55
Guimarães	31 Julho	56	75.151\$55	56	81.414\$50	— 6.262\$95	1.341\$99	1.453\$83	— 111\$84
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	31 Outubro	3.681	125.908.637	3.681	122.822.045	+ 3.086.592	34.025	33.366	+ 659
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 »	3.664	105.635.034	3.664	103.328.888	+ 2.306.146	28.830	28.201	+ 629
Andaluzes.....	3 »	1.083	24.454.555	1.083	23.868.354	+ 586.201	22.580	22.039	+ 541
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	» »	777	8.699.712	777	8.494.902	+ 204.810	11.196	10.932	+ 264
Lorca a Baza e Aguilas.....	16 »	168	2.462.851	168	2.766.325	— 303.474	14.659	16.466	+ 1.807

Navegação transatlântica

Sobre este assumpto, publicou, ha dias, a *Capital*, um artigo em que noticiava ter-se organizado em Nova-York uma Companhia para explorar uma carreira de navegação rapida, em vapores de grante lotação, entre aquelle porto e o de Vigo, carreira que, ao que dizia aquella folha, será subvencionada pelo governo hespanhol, e terá por fim aproveitar a circumstancia actual das companhias allemãs estarem impossibilitadas de fazer o serviço entre a America do Norte e a Europa, para attrahir a um porto hespanhol o trafego de passageiros com procedencia ou destino da Europa Central.

«Segundo o plano actual, dizia aquella noticia, os paquetes, sahirão de Vigo nos dias 1 e 15 de cada mez, devendo o primeiro, partir de Pasages, tocar em Bilbao, Santander, Corunha e Vigo, d'onde seguirá directamente para Nova-York e Havana; o segundo partirá de Barcelona, seguindo a Valencia, Malaga, Cadiz e Vigo e d'alli tomando a mesma rota directa do primeiro.

«De Nova-York sahirão tambem nos dias 1 e 15, tocando uns no porto do Cantabrico e o outro nos do Mediterraneo, evitando assim a Hespanha receber a sua correspondencia da America por intermedio das outras nações e ser por isso devassada e detida pela censura como lhe está succedendo agora».

O nosso collaborador Sr. Guerra Maio, que n'este, como em outros jornaes, se tem occupado d'estes assumptos, publicou depois alli o que abaixo transcrevemos e em que põe em duvida a realização d'essa empresa.

Comquanto entendámos que bom seria, em assumpto de tanta magnitude, não o perder de vista, como já se praticou em 1906 quando se tratava das carreiras directas Buenos-Aires-Europa,—e a isso se deveu, pelo muito que, então, trabalhámos, assegurar esse importante serviço ao porto de Lisboa,—não deixamos de publicar, como elemento de estudo, o artigo que segue:

As carreiras Nova-York-Vigo

Sr. Redactor d'«A Capital»—Tendo [a «Capital» feito umas justas considerações sobre a projectada linha de vapores de Vigo a Nova-York, permitta V., por esse motivo, que eu diga tambem da minha justiça.

Devo declarar primeiro que no meu modesto entender essa noticia alarmante não passa de uma hespanholada, ou, como ella vem da America, não passa de uma das phantasmagorias que de lá nos exportam.

Mas vamos á questão.

Dizem os jornaes que a Camara de Commercio hespanhola, na America, vae lançar uma carreira de vapores de 22.000 toneladas e de 22 milhas de velocidade, directos de Nova-York a Vigo e outros de Nova-York e Barcelona, qualquer d'essas carreiras quinzenaes, o que equivale a dizer que é uma carreira [semanal entre Nova-York e a Peninsula. A navegação entre a Europa e a America era feita, antes da guerra, por varias companhias, entre as quaes a Amburgo-America, a White-Star, a Cunard Line. Norddeutcher Lloyd Bremen, as quatro mais importantes companhias do mundo. N'essas carreiras eram empregados os melhores vapores d'essas companhias.

As viagens eram feitas de Nova-York e Boston para Liverpool, Havre, Bremen e Hamburgo, e para o Mediterraneo.

Qualquer d'essas carreiras não tocava nos portos hespanhoes e portuguezes; apenas alguns vapores, e bem irregulares, vinham a Lisboa, da Cunard-Line. E não tocavam, porquê? Porque tanto os nossos portos como os hespanhoes forçavam os vapores a alterar consideravelmente a sua derrota; e por um motivo mais imperioso, pela exiguidade do movimento da Peninsula Iberica, que não justificava a escala.

Conseguimos a muito custo, e com subsidio do governo, que os vapores da linha Fabre aqui viessem, mas a linha Fabre não passa de uma carreira de 3.^a ordem, tanto em velocidade como em tonelagem.

Como, com um tão exíguo movimento, querem os hespanhos fazer e sustentar uma carreira com vapores de 22.000 toneladas! Onde vão elles buscar carga e passageiros para uma tão importante carreira?

Para fazerem as viagens semanaes que indicam, são precisos 6 vapores, que sendo do aperfeiçoamento que desejam, custam o melhor de 18.000 contos, quantia que ninguem decerto arriscará para uma tão problematica carreira.

Pensam os Hespanhoes em fazer de Vigo um caes de Paris? Impossivel. Vigo fica a 1.721 kilometros de Paris e certamente ninguem deixaria de ir, com poucas horas de caminho de ferro, tomar o vapor ao Havre ou a Dunkerke, para o ir tomar a Vigo e fazer um percurso de 1.721 kilometros, que não se venceria em menos de 31 a 32 horas, e isto porque nas linhas da Venta de Baños e Vigo não se poderá nunca fazer comboios rapidos a mais de 40 kilometros á hora.

E os vapores da companhia hespanhola certamente gastariam de Vigo a Nova-York mais do que os que faziam a carreira do Havre á America, antes da guerra.

Pretendem elles aproveitar o estado actual das coisas provocado pelo conflicto europeu, para lançar uma carreira. Se assim é, não é má ideia, mas devem varrer do pensamento o sonho de vapores de 22.000 toneladas.

Uma carreira quinzenal com vapores 5.000 toneladas e a marcha de 14 milhas á hora, é já um serio problema para uma empresa que se abalançasse a um tal desideratum.

Mas não queremos ser tão pessimistas que não admitamos a possibilidade do triumpho d'uma tal empresa. E' possivel que n'esta occasião se podesse fazer um desvio de passageiros aos vapores das nações belligerantes, e mesmo, passado este estado de coisas, com o movimento commercial da Hespanha com a America e as Antilhas, se podesse sustentar a carreira. Mas nunca ella será de forma a affectar o movimento do porto de Lisboa, d'onde em occasiões normaes sahem tres comboios rapidos diarios para o estrangeiro.

Se n'este momento critico, nós tivéssemos um pouco mais de ponderação e olhassemos a direito, tínhamos estabelecido uma carreira de vapores para o sul do Brasil, quinzenal, que fosse, e com vapores modestos eguaes aos que andam na carreira de Africa, e outra, mesmo mensal, para Nova-York, com escala pelos Açores; mas, triste é dizê-lo, nós só pensamos em vapores de luxo, e estejam certos os que ainda, como eu, sonham com a navegação para o Brasil, que ella só será um facto quando se puser de parte essa ideia mirabolante de vapores de 15.000 toneladas. «Devagar se vae ao longe», diz o rifão, e se quiserem um exemplo, olhem para a Companhia Hollandeza, que começou a carreira com vapores de carga, uns calhambeques que davam 10 milhas á hora, e tem hoje magnificos e luxuosos paquetes de 10.000 toneladas.

Agora o problema de navegação para a America do Norte, está em duas coisas: uma d'ellas, a linha directa de Lisboa a Nova-York, com vapores de 4 a 5.000 toneladas, tocando em S. Miguel, Terceira e Fayal, e fazer com que os grandes vapores da White-Star Line e outros, toquem em Lagos, onde se poderia estabelecer uma estação carvoeira, e um bom hotel; e como dentro em dois annos teremos prompta a linha do Valle do Sado e o ramal de Portimão a Lagos, poderíamos estabelecer um comboio rapido, em 7, horas de Lisboa.

Assim teríamos nós uma grande fonte de turismo e talvez vissemos canalizado para ahi algum trafego de passageiros de Hespanha, pois, com a conclusão da linha de Aya-

monte a Huelva, poderá haver um serviço rapido Madrid-Sevilha-Lagos.

Os vapores da White-Star e da Cunard-Line, passando á porta de Lagos, facilmente alli se demorariam algumas horas, para receber carga e passageiros.

Isto é o que se me affigura mais viavel. Tratemos, pois, com affinco, do nosso problema maritimo, e deixemos a carreira hespanhola, que por certo não passará de uma hespanholada».

Guerra Maio

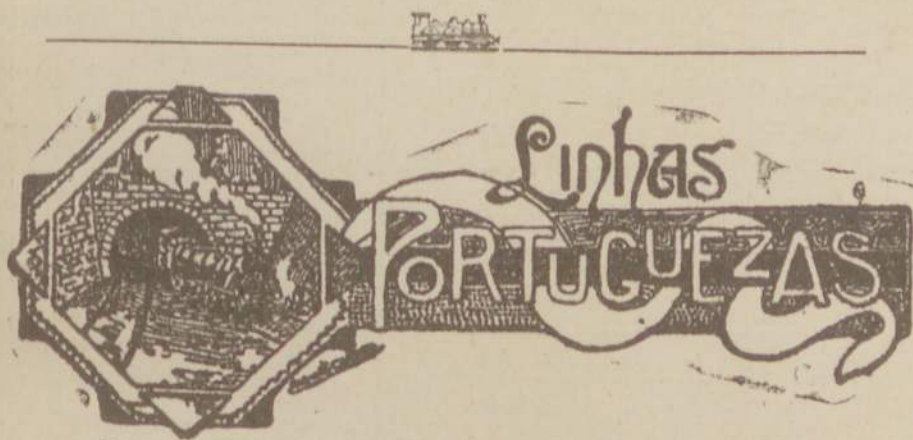
A locomotiva do futuro

Quem conheça as gigantes locomotivas norte-americanas dos typos Frie e Baldwin poderá pensar que se não possa ir além, nem quanto a dimensões, nem quanto a força. Mas não é assim, pois o engenheiro da Casa Baldwin, George R. Henderson, declarou que dentro de algum tempo as actuaes locomotivas de maior tamanho parecerão joguetes a par das que então se construam, e traçou até um projecto de locomotiva que não tardará em ser executado pela citada casa constructora.

A locomotiva só pôde augmentar em comprimento. Não se lhe pôde tocar nem na altura nem na largura, sem se augmentar também a largura da via, o que traria difficuldades por toda a parte e mais ainda n'um paiz como os Estados-Unidos, onde ha para cima de 397.000 kilometros de vias ferreas.

A machina Frie do ultimo modelo mede, com o *tender*, vinte e sete metros e meio, pesa 425.000 kilogrammas, e desenvolve uma força de tracção de 80.000 kilogrammas, ao passo que a futura locomotiva medirá trinta e nove metros de comprimento, com o peso de 442.000 kilogrammas, e desenvolverá uma força de tracção de 100.000 kilogrammas, terá trinta e seis rodas e poderá levar no *tender* 45.000 litros de agua e 15 toneladas de carvão.

Para formar-se ideia approximada do enorme comprimento d'esta locomotiva, basta dizer-se que collocada verticalmente ultrapassaria a altura dos edificios vulgares, e como tal comprimento a impediria de entrar nas curvas em que se inscreve a locomotiva ordinaria, o carro da futura machina será articulado, e a respectiva caldeira dobrar-se-ha também pelo centro. Outra particularidade será ir o machinista á frente da locomotiva, em vez de ir atraz, para ver melhor o caminho.



Valle do Vouga. — Vão ser restabelecidas as paragens de Oronho, Casal de Alvaro e Aguieira no ramal de Aveiro. Nas duas primeiras paragens pararão todos os comboios e na de Aguieira só param os descendentes.

— O governador civil do districto de Aveiro, secundando o pedido de varias corporações e entidades da cidade, sollicitou novamente que se construa o ramal, desde a estação de Aveiro até ao largo do Cojo da mesma cidade que é um melhoramento importantissimo.

Companhia Nacional. — A Associação Commercial e Industrial de Bragança representou ao Governo, pedindo

a abolição dos direitos de transmissão na estação de Mirandella, para as mercadorias que seguem á linha de Bragança.

Linha ferrea dos Dembos. — Vae ser aberto brevemente ao publico, o ultimo troço do caminho de ferro dos Dembos do ramal de Golungo-Alto, comprehendido entre a estação do N'Dele e aquella villa.

Linha ferrea de Sena. — Parece resolvido que o começo dos trabalhos para o caminho de ferro do Sena (Zambézia) só terá logar depois da guerra, isto devido á difficuldade de adquirir parte do material indispensavel.



Hespanha

Esteve em Cuenca um agente do engenheiro Sr. Ribera, afim de assignar a escriptura de contracto como Ayntamiento d'aquella cidade, nas bases e condições propostas para os estudos de uma via ferrea, de Cuenca a Valencia por Utiel e Buñol, com trajecto muito mais curto do que o proposto nos demais projectos de caminhos de ferro para a ligação de Cuenca e Valencia.

O Sr. Ribera compromette-se a cumprir as condições impostas no concurso aberto pelo ministerio do Fomento, mediante a quantia de 25.000 pesetas.

Suissa

A 1 de outubro foi aberta á exploração, na Suissa, uma linha ferrea, cuja importancia não deve medir-se, segundo diz o *Excelsior*, pelo laconico telegramma que lhe annunciou a inauguração: o Montiers-Longeau. Esta linha não tem mais de 13 kilometros, mas encurta muito o trajecto de Dellé, fronteira franceza, a Bienne, Berne e ao Simplon. Evita uma serie de rampas muito fortes, chegando a 25/1000, enquanto a rampa da nova linha, de que mais de 8 kilometros são em tunnel, não passa em nenhum ponto de 13/1000. Este troço, que pertence á Companhia Berne-Loetschberg, é uma secção da via de acesso ao Simplon, que a abertura do tunnel de Loetschberg, ha dois annos, tanto favoreceu na concorrência com o S. Gothardo, tão querido dos Allemães.

Sabe-se que estes conseguiram impôr, mais ou menos directamente, a sua fiscalização no S. Gothardo. O cantão de Berne, que nem todo está sujeito á sua influencia, animou muito a construção do tunnel de Loetschberg, bem como a do troço Montiers-Longeau, que lhe facilitará o accesso. A Companhia do Leste também se não poderia manter na indiferença; foi auctorizada a subscrever com dois milhões de acções na Companhia do Montiers-Longeau, e a estudar muito attentamente as questões, ainda não resolvidas, da distribuição do trafego pelas linhas internacionais que atravessam a Suissa.

Professor

Bom, de francez e de inglez, inculca-se n'esta Redacção.

OLYMPIA O mais distincto Cinema de Lisboa
RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias *Matinées* cinematographicas e *Chá Tango* com esmerados serviços de chá, cacau, leite, etc. no bufete completamente renovado; sendo os numeros de musica, tanto das *Matinées* como das *Soirées*, executados por um *Duplo Sexteto* de Sopro-Corda-Piano, composto pelos mais distinctos professores.

AGENDA DO VIAJANTE

B

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

BRAGA-BOM JESUS 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.—Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.—1, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres.—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas.—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, 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 à ressorts. Omnibus Téléphone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Jus. to M. Estel.—Agente internacional de aduanas y transportes.

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

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 16	8 45	5 30	6 37
9 48	10 54	7 5	8 6
10 55	12 1	7 55	8 58
12 50	1 57	9 23	10 26
3	4 9	11 23	12 20
b 5 13	6 5	1 12	2 13
b 5 34	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 30	4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 29
8 55	10 6	6 47	7 32
10 23	11 33	7 30	8 37
11 55	1 1	9 10	10 7
12 55	2 5	11 13	12 15
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	
7 55	8 37	9 1	9 37
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 25	6 31
b 7 10	8 1	6 34	7 49
b 8 10	9 1	7 47	8 59
9 10	10 18	8 10	9 37
b 10 10	11 1	8 50	9 46
10 45	11 53	9 10	10 41
a 11 29	12 5	9 35	10 41
12 20	1 28	10 35	11 22
2	3 8	11 20	12 26
3 40	4 48	12 14	12 50
a 5 10	5 46	12 59	1 56
b 5 15	6 6	2 20	3 26
b 6	6 51	3 50	4 56
a 6 40	7 16	5 20	6 9
7	8 3	6 10	6 46
7 45	8 48	6 25	7 25
8 40	9 48	7 50	8 37
10 10	11 18	9 10	10 16
11 40	12 48	10 30	11 36
b 12 45	1 36	11 30	12 17
12 50	1 58	12 10	1 16
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 15	7 51	8 15	8 50
8 15	8 45	8 55	9 30
4 30	5 6	5 16	5 48
5 20	5 56	6 5	6 40
6 5	6 41	7 50	8 25
Mais os de Cascaes, excepto os 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 59
3 55	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 37
7 10	7 50	6 6	6 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 26
12 47	1 31	11 28	11 57
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50
Lisboa-P	V. Franca	Lisboa-P	
6 56	8 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
a 8 30	2 18	6 28	5 36
9 10	8 42	8 37	2 35
a 6 55	12 30	6 48	1 8
e 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 53		
Lisboa-R	Entronc.	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
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
3 22	10 36	4 5	11 28
2 31	11 10	5 30	1 28
		7 55	10 18
Entronc.	Porto	Entronc.	
6 5	1 58	2 50	2 26
Figueira	Coimbra	Figueira	
2 20	4 5	7 35	9 18
a 6 30	8 15	10 15	12 28
7 43	9 45	2 40	4 55
11 30	1 8	4 50	6 44
2 5	4 30	a 8 55	10 45
a 8 45	10 20	11 39	1 34
10 45	12 30		
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
m 12 20	1 43	m 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
4 19	5 49	7 55	9 38
12 43	2 13	6 14	7 47
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	
6 55	7 48	9 36	10 37
8 57	9 50	10 40	11 36
12 15	1 11	4 12	5 8
o 1 37	2 33	9 48	10 45
g 5 20	6 13	11 10	12 8
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 36
a 4 35	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad.	8 1	a 9 28	1 21
		a 1 8	
8 5	7 55	5	a 1 8
Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	
9 10	10 14	a 2 35	
8 5	7 40		5 36
			1 8
		6 24	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
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	
j 5 40	9 30	5 20	8 36
9 12	11 4	j 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 55	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 14	10 5		
Lisboa	Aldégallega	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	C. Branca	Lisboa	
4 30	8 15	10 45	2
		2 15	10 15
Lisboa	Evora	Lisboa	
9 10	1 26	9 53	2
4 30	9 13	3 30	7 25
8 15	12 10	2 12	7
Gadanha	Montemor	Gadanha	
12 7	12 35	10 30	10 59
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	Móra	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
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
9 10	8 45	7	7 25
8 15	10	10	7

CHEG.	PART.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
9 10	7 52	9	7 25
8 15	6 50	7	7
Garvão	Louzal	Garvão	
3 8	4 57	8 40	10 59
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.º	Faro	
11	1 30	3	5 40
MINHO E DOURO			
Porto	Famalicão	Porto	
10 45	12 8	5 4	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	11 11	12 52
2 20	4 8	12 17	3
5 10	7 4	3 5	4 55
6 56	9 55	5 50	8 20
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	4 47	10 8
a 2 20	p 6 25	a 12 42	x 4 55
5 10	10 34	2 47	8 20
Vianna	Valença	Vianna	
8 11	10 12	5 30	7 36
7 50	9 50	4 4	6 50
Valença	Monsão	Valença	
x 11 31	12 9	p 6 46	7 23
Nine	Braga	Nine	
6 55	7 37	8 10	8 50
Porto	Penafiel	Porto	
g 6 6	7 46	4 50	6 45
Porto	Marco	Porto	
10 38	1 30	5 2	5 47
Porto	Regoa	Porto	
a 2	k 4 59	3 40	8 15
7 15	12 20	a 10 30	j 1 20
Porto	Tua	Porto	
4 42	9 30	5 45	10 30
Porto	Barca d'Alva	Porto	
8	3 59	12	7 54
Regoa	B. d'Alva	Regoa	
6 41	11 40	5 6	10 13
Porto	Amarante	Porto	
8	11 5	7 55	10 30
4 42	7 8	4 52	7 54
Regoa	V. Real	Regoa	
8 30	9 55	5 27	6 37
Regoa	Vidago	Regoa	
12 45	4 29	j 11 45	3 10
V. Real	Vidago	V. Real	
j 8 53	11 35	j 5 50	8 56
Pocinho	Carviças	Pocinho	
3 20	5 5	10 57	12 35
NACIONAL			
St. Comba	Vizeu	St. Comba	
q 5 10	7 10	r 5 50	7 50
8 10	10 15	q 3 2	5 2
r 1 45	3 40	6 35	8 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tua	Bragança	Tua	

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO**4.º ADITAMENTO**

À

TARIFA DE DESPESAS ACESSORIAS**CAPITULO V****Art.º 15.º — Cargas e descargas fóra dos cais das estações**

§ 1.º — **Cargas e descargas dentro de agulhas.** As mercadorias que, a pedido dos expedidores ou dos consignatarios, sejam carregadas ou descarregadas fóra dos cais cobertos ou descobertos, mas dentro das agulhas das estações, pagarão além das taxas de transporte e despêsas accessorias, a título de manobras suplementares, a seguinte sobretaxa:

Por cada tonelada.....	\$02
Minimo de cobrança por vagão.....	\$20

Se a requisição do material para a carga ou descarga em ponto especial fôr apresentada depois do material já ter sido normalmente posto á disposição do requisitante, os prazos de estacionamento serão contados como se a operação se fizesse no primitivo local.

§ 2.º — **Cargas e descargas fóra das agulhas.** As mercadorias cuja carga ou descarga seja facultada em plena via, além das taxas de transporte e de manutenção correspondentes ás estações anterior ou posterior no sentido do seguimento da remessa, conforme, respectivamente, se trate de carga ou descarga, pagarão:

Por manobras locais e serviço de vigilancia..... \$20 por tonelada

Por deslocação e demora do pessoal:

Por cada hora indivisivel, contada desde a saída até ao regresso do pessoal á respectiva estação..... 1\$00

Por percurso de maquina, contada a distancia desde o ponto onde á Companhia convenha envial-a até ao ponto de carga ou descarga e seu regresso ao ponto de partida..... \$20 por kilometro

Minimo de cobrança total..... 15\$00

Estes serviços deverão previamente ser requisitados ao Engenheiro em Chefe da Exploração que só os aceitará se tiver maquina disponivel, se o perfil da linha os permitirem e quando deles não resulte prejuizos ou inconvenientes para o serviço do publico e para o da propria Companhia, prejuizos e inconvenientes que a mesma se reserva o pleno direito de ser a unica a apreciar.

As operações de carga ou descarga serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatarios dentro do praso fixado como maximo pela Companhia, praso que não poderá ser excedido.

O pessoal que efectuar estas operações terá que subordinar-se ás ordens que para tal lhe forem dadas pelo Agente do Caminho de Ferro que dirigir essas operações e se pelo seu volume ou natureza as mercadorias a transportar não puderem ser carregadas de sorte que fique bem garantida a segurança da marcha dos comboios, o Caminho de Ferro não se encarregará do seu transporte.

Condições comuns aos dois paragrafos dêste artigo

O pagamento da sobretaxa correspondente á carga será feito adeantadamente.

Tratando-se de descarga, os vagões não serão enviados ao ponto requerido sem que todos os débitos ao Caminho de Ferro estejam liquidados.

Dado o caso dos expedidores ou consignatarios não haverem dado exacto cumprimento ás disposições dêste Aviso, o Caminho de Ferro retirará os vagões como se as operações se achassem concluidas e como tal cobrará a taxa que no presente Aviso se estipula sem que aos expedidores ou consignatarios assista direito a reclamação alguma.

Nas notas de expedição dos carregamentos feitos fóra dos cais das estações não será admitida a declaração do numero de volumes ou qualquer outra cuja conferencia se não possa fazer sem tocar na carga dos vagões.

A Companhia declina toda a responsabilidade pela utilização de terrenos pertencentes a terceiros, sendo ao requisitante que compete obter a necessaria autorização.

A execução dos serviços de que trata este Aviso, não é obrigatoria para a Companhia e fica dependente, para cada caso, de prévia autorização da Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro.

Em tudo que não seja contrario ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as disposições da Tarifa de Despesas Acessorias, em applicação desde 20 de Janeiro de 1912 e do Aviso ao Publico B. 2262 de 23 de Outubro de 1913.

Lisboa, 22 de Outubro de 1915.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.544

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 899