

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 28.º ANNO

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

NUMERO 670

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

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

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

Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Oficial do Exército

COMPOSIÇÃO
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typographic. 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 accessórias.

SUMMARIO

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

Sua Majestade a Rotina exerce a sua realeza em todos os domínios, 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 domínio público.

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 adicionaes. 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 sello cobrados nas linhas do Estado, substituída por uma deficiente allusão ao decreto de 16 de junho de 1910, que apenas regula o modo de entregar ao Thesouro a quota-partie fixa que lhe pertence.

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

Censurei que n'uma estatística do imposto de transito, em que devia figurar a totalidade paga pelo público, apenas figurasse na estatística oficial o que o Thesouro recebe e não o que o Estado recebe, embora essa receita se divida por lei entre differentes 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 gravíssimo erro de orientação foi de novo commetido! 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) acresciam intemperanças inuteis na forma.

Bastaria, em rigor, um mappa do anno economico, em que a cada caminho de ferro se consagrassse 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

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 desculpável se torna o desforço d'essa tarefa algo fastidiosa pelo relato pouco ameno e eriçado de algarismos que das suas impressões de viagem pelo paiz das cifras haja de fazer.

Ha pouco mais de um anno (*) tive ensejo de analy-
sar a estatística do imposto de transito dos annos econo-
micos 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 necessarios e
possiveis aperfeiçoamentos.

Procurei justificar as minhas criticas, esperando que al-
guns senões que apontava fossem reparados.

Extranha illusão! Como podia esquecer a sá doutrina
psychologica, que encontra o germe do habito no primei-
ro termo da serie de actos que por elle pretendemos ex-
plicar?

(*) *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 assunto 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 imperturbavel, fazendo hontem o que fez hoje, e que fará ámanhã; 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 encarniçada 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 adicionaes, 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 lha 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 emitido, e que torna a ter inteiro cabimento: «a forma atraiçou a ideia e a estatística saiu prolixa na inutil multiplicidade dos seus mappas e errada no mappa synoptico que supre todos os outros».

*

Occupemo-nos agora dos *Elementos estatisticos* 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 estatisticos 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 approximação, 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 á 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; lebramos-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 conjunto, 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:

Impostos

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.

Receitas do trafego

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 trasego 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 coefficientes 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 compararmos 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 trasego (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.

Decol

As verdadeiras lições da guerra actual

As lições que se hão-de tirar da grande lucta 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 carácter 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 a pprender 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 caracteress, tudo o que reza a historia sobre luctas entre os povos.

São bem conhecidas certas affirmações pacifistas, que diziam ser impossivel uma grande guerra europeia, porque todos recuaríam deante d'essa enorme calamidade, e de mais 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 lucta 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 difficult reconhecer quanto ha de verdade n'esta asserção, se se attender ao caracter assumido por uma lucta em que se empenham todos os homens validos, combatendo durante meses 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 nm 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 exforços 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 aliadas se pôde dizer que estivesse convenientemente preparada para a guerra, sob o ponto de vista da sua mobilização industrial, e os resultados teem sido patenteados claramente nas dificuldades, 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 tardivamente 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 aliadas, 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 com tudo 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 Allemães. Se a Belgica tivesse a sua preparação militar já completada, é muito possível que a sua resistencia se prolongasse até á desejada cooperação dos exercitos anglo-francezes.

Mas, do exame dos factos publicamente conhecidos pôde concluir-se que nenhuma das nações aliadas, 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 necessário recorrer a eis de exceção para efectivar 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 poude evitar a greve dos mineiros, no paiz de Galles, que os proprios Ingлезes classificaram de anti-patriotica. A proposito d'ella 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 aliados, no ponto de vista industrial (visto como não fallamos dos outros aspectos da questão), não se pôde deixar de reconhecer que, do lado dos Allemães, essa preparação attingiu um elevado grau de perfeição, como se deduz da maneira como os exercitos austro-allemães se apresentam sempre providos e municiados, sendo evidentemente muito difficéis 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 Alemanha 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. Pôde 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 pôde ser novamente trabalhado depois de usados os envolucros 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 Alemanha foi tão completa que, ainda ha poucos meses, o ministro da guerra declarava no Reichstag que o proseguimento da campanha não seria prejudicado por falta de matérias 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 Matérias Primas formulou desde o principio da guerra a completa estatística dos productos existentes em todo o Império, 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 matérias primas. O cobre foi substituido, na maior parte das industrias, por outros metais ou ligas metalicas, 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 necessário 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 appropriatedas 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 Allemães 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*. Além 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 caracter de exagero 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 trânsito 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 ocorrer 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. Pôde dizer-se que hoje, nas nações belligerantes, todos os automoveis

existentes em estado de servir para fins militares foram appropriados 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, álem 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 numa 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 operaçoes, 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, poude 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 intelligent e patriótico 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 machismo 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 imediatamente prever.

Hoje, a preparação para a guerra é, em ultima analyse, a coordenação synthetica de todas as funções civis e militares; e está coordenação só é possivel, quando se posse, álem 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 repositorio de todas as indicações que dizem respeito aos caminhos de ferro hespanhóes e em resumo aos caminhos de ferro portuguezes e franceses.

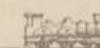
Alli se encontra tudo, uma breve estatistica da exploração dos caminhos de ferro do vizinho reino, discriminação das linhas que pertencem ás diversas companhias,

quantidade de estações e apeadeiros, nomes e moradas dos administradores, directores, engenheiros, de todas as empresas ferroviarias, 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 matérias n'elle contidas, como dos nomes dos individuos citados.

A finalizar, tem um mappa a cores, 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 sobrante: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a referida parcela, que mede 719 metros e está situada entre os quilómetros 183,42710 e 183,48010 da citada linha, seja considerada sobrante e autorizada a sua venda.

Dada nos Paços 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.º 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 província 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 Basílio 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» falliu. 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 ás 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 terrivel flagello, por ricochete, até nos pontos mais afastados do conflito.

Propomo-nos examinar aqui se a situação creada, pela guerra, aos meios de communicação 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 poude 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 estratégica. 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 preoccupa 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 necessário, 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 igualmente a opinião emitida 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 mesme a mundial que apresentam as empresas de transportes, bem como as justas pretenções 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 restituí-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 apareceu 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 necessário. Os Turcos assim procederam com os caminhos de ferro gregos, em 1877. Mas esta eventualidade é tanto mais improvável, 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 Alemanha, 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 trasiego, 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 propôz 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 Gundell 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 esia, 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 possível.

«Como medida de reciprocidade, a potencia neutra pôde igualmente, 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 difícil a applicação de uma regra diferente, em vista da dificuldade que ha em distinguir a neutralidade da mercadoria (Mérignac, III, pag. 591). Mas se este confisco pôde ser considerado como um caso de força maior para o transportante, não priva o expedidor neutro, ou o destinatario, da sua accão 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 aceitar estas mercadorias, sendo destinadas ao estrangeiro, e, se já estivessem a caminho, deve recusar-se a transportá-las álem-fronteira (artigo 61.º das tarifas). Tendo sido aceitas, o contracto que lhes diz respeito deve ser considerado nullo, pelo que respeite ao territorio estrangeiro. Neste 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 aceitar 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 carácter alfandegario.

Pelo que respeita ás outras mercadorias não sujeitas a interdição, 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 efeitos d'esta convenção, porque ella regula as relações de carácter 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 aceitar o transporte para uma estação qualquer de uma ou outra linha igualmente adherente, se circunstancias de força maior a isso se não opoñham (artigo 5.º). Mencionaremos, entre essas circunstancias 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.

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 aceita. Esta clausula estipula que «o transito das mercadorias, cuja exportação não esteja interdicta e que tenham sido aceitas, deve sempre verificar-se com risco eventual para os expedidores».

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

Quando, em seguida á aceitação da mercadoria, se sucede a declaração de guerra, e assim fique tolhida a saída pela fronteira, o caminho de ferro deve applicar o artigo 18.º da convenção. Deve, pois, ou enviar essa mercadoria por outro caminho, sendo possível, ou pedir instruções ao expedidor. O caminho de ferro da nação belligerante onde a mercadoria se encontrasse detida, deve proceder de identica forma, se a falta de comunicações ou a impossibilidade, quer de arrecadar a mercadoria, quer de obedecer ás instruções recebidas, de tal o não impedem. Com efeito, estas circunstancias põem de parte a responsabilidade do caminho de ferro detentor da mercadoria.

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

O caso mais frequente na pratica será o dos atraços em consequencia do atravancamento das linhas, redução 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 atraço, poderá considerar-se perdida, e pedir-se o seu valor, de acordo 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 atraço seja a causa, pois que a convenção 39.ª obriga o caminho de ferro a provar que o atraço 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 pôde ser invocada como meio de defesa por quaesquer caminhos de ferro processados pelo expedidor. Este pôde, á sua escolha, processar o caminho de ferro de origem, o do destino ou o responsável 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 efectivamente impedido o trafego, detido, destruido ou avariado a mercadoria.

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

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

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, aumentou, 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 aceitação das mercadorias na sua rede, e os caminhos de ferro assumem a responsabilidade dos atraços, qualquer que seja a sua importancia. Para os caminhos de ferro austro-hungaros são de sete vezes o tempo normal.

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

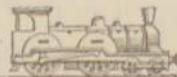
E' a primeira vez que a convenção de Berne está em vigor durante uma guerra — e que guerra! — entre os Estados cujo tráfego ferroviario é o mais intenso que se conhece. A interpretação das regras que acabamos de resumir, levantará, sem duvida, muitas discussões.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

Esta 6.ª circunscripção 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 capítulos, 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; Introdução de novas industrias; Inspecção industrial e diversos serviços; Serviço de pesos e medidas. Vem acompanhado de dez mappas estatisticos 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 submetidos a provas e exames regulamentares, em 1914; dos motores; das greves havidas no distrito do Funchal em 1914; dos desastres do trabalho ocorridos em 1914; dos processos de introdução de novas industrias, informados em 1914; dos serviços desempenhados em 1914; dos certificados e livros fornecidos pela Secção e Circunscripção, em 1914; mappa demonstrativo do serviço de pesos e medidas.



VIAGENS E TRANSPORTES

Transportes de gazolina, óleo de petróleo 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 inflamáveis, explosivas e perigosas, pelo qual a gozolina, a essencia de petróleo e outros productos extraídos na naphtha passam a ser incluidos nessa tarifa, ao preço de \$03,105 por tonelada e kilómetros, applicável ás expedições do minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.

Para que as remessas possam ser aceites ao transporte, é necessário que as mercadorias sejam acondicionadas em taras metalicas, 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, inflamação 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 excede 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 necessário 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 disfrutar 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 propôz ultimamente ao Governo, para que esses transportes, quando effectuados por vagão completo do peso minimo de 7.000 kilogrammas ou pagando como tal, sejam incluidos na alínea c) do § 2.º da tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, ao preço de 1551 por tonelada, ao qual accrescem as respectivas despesas accessórias.

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 prorrogados 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 História

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, collecionados por iniciativa de um empregado, hoje reformado, e que haviam desaparecido. Não atribuimos, a culpa ao actual chefe d'aquelle Serviço, nem, porém, à 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 escripturario, 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 nesso querido e velho amigo Sr. Miguel Queriol, para atrahir ao porto de Lisboa esse importantissimo trafego, para reexportação.

Diariamente entravam pela fronteira Badajoz-Elvas, centenares 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 diferentes 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!

E d'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 atingiam 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'allí, para a carregar de novo, assim de a ir embarcar na ponte.

Naturalmente, muitas vezes as altas pilhas perdiam o equilibrio e desfaziam-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 pandemónio: 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, misturavas, 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 peior.

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 esturdiu, 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 parcellas em tales 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 somma 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 columnas dos milhares, tendo ido passear para a columnas das centenas de milhar, produzia uma diferença 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 diferenças de taxas, não eram menores.

Pela sua parte a Companhia de Ciudad-Real esquivava-se a aceitar a responsabilidade da falta de centenares 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.

Accidiu á dificuldade 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 Fiscalização; Lourenço Raimundo d'Almeida, que depois foi chefe da Repartição do Movimento; e Everardo Nogueira, todos antigos empregados, que não se dignaram de trabalhar em commun com quem, um mez, se tanto, antes, havia entrado no Serviço, ainda convalescente de um esfalfamento produzido pelo *surménage* 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 extendeu 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 sono, 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 rumia 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 caracter, era incapaz de guerrear qualquer. Pobre amigo que sempre n'elle tivemos!

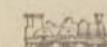
A reclamação do sollicito chefe do Trafego actual, fez-nos reviver na memoria estas recordações de bons tempos, e fomos álem do que pareceria razoavel.

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 Vandevelde, 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 comunicação:

«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 comissões technicas encarregadas, uma de dar parecer sobre o ante-projecto de aquelle estabelecimento fabril, elaborado pelo distinto 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 relatórios; só o segundo veiu porém a lume.

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

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

«A comissão 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 presupõe resolvidas no espirito de V. Ex.^a duas momentosas questões, a que, por isso, bastará rapida referencia.

Carece a nossa Marinha de guerra, devidamente reconstituida, de um arsenal de convenientes proporções, que sirva de appoio 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 tevesse 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 alliance. 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 efficaz na hora da lucta. Não pôde, pois, o arsenal limitar-se á modesta função 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 inadiável para cuja satisfacção não se justifica um arsenal com as devidas proporções.

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

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

se lèem as seguintes affirmações irrecusaveis, 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 despovocará as officinas e os estaleiros da Industria particular, à qual não será possivel recorrer para os trabalhos que se imporão durante a lucta. Que será então no arsenal maritimo 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 acau telar-se com reguladores de preços que a colloquem ao abrigo das exigencias, da pretensions 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 necessida da participação do arsenal no trabalho de construções novas sem a obrigaçao de recorrer para elles a intermediarios. Não restará duvida, com effeito, que o arsenal do Estado precisará sempre executá-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 maritimo, condições cuja indispensabilidade ninguem, conhedor 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 maritimas 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 dificuldades naturaes a inimigo que tente forçar a entrada do porto para avançar para o arsenal;

5.ª Possuir, álem 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 construções hydraulicas e as de installações correlativeas;

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 sistema 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'ella 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 sistema 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 construções 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 teem 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 construções, que se pretendesse fazer, de muros de caes e de pontes para atracações de navios, ainda quando o espaço não fosse exiguo. A unica doca de reparação existente, de insufficentes 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 supunha ser necessario. Foi uma apprehensão que levou certamente a commissão de 1905 a pronunciar-se pela conservação do Arsenal actual e pela execuçao 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. Alem d'isso se se chegasse a realizar tal plano, obrigaría 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 notável 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

estaçao 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.....	63.439
Restavam, portanto, a cobrar, em 30-6-915.	4.694
Analysemos o <i>deficit</i> do anno economico de 1914-1915:	
Despesa liquidada no anno economico.....	105.541
Receita subsistente depois das annullações.....	68.433
<i>Deficit</i> 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 "
<i>Deficit</i> 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	13.273	— 4.433
1915	11.462	23.412	— 11.950

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

Se os pagamentos, para os quais não houve disponibilidades suficientes, se houvessem realizado normalmente, o *deficit* da gerencia teria subido a 30.000 contos.

Despesas resultantes da guerra. — Não se tendo pago alguns consideráveis encargos que fizeram subir as dívidas, 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 quais foram pagos 26.465, estando em dívida, em 1 de julho, 5.847.

Pelas colónias, 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 créditos especiais e extraordinários de igual importância.

No relatório do Sr. Ministro das Finanças, lê-se: a páginas XI, que os créditos abertos a favor dos diversos ministérios, exceptuados os que correspondem a annullações nas dotações orçamentais, alcançou a importante somma de 42.112.071\$ dos quais constitue encargo efectivo do Estado a quantia de 39.910.455\$97.

Só ao ministério das Colónias foram abertos créditos no valor de 16.698 contos, dos quais 1.360 contos se deviam em 1 de julho.

Dos 42.112 contos d'estes créditos 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	1914-1915
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 diminuiram, pois, n'estes dois meses, 653:601\$77, havendo, nas *ordinarias*, um decrescimo de 1.252:207\$01.

As despesas aumentaram, sendo:

	1915-1916	1914-1914
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 aumento da despesa.....	6.103:231\$13	653:601\$77
e a diminuição da receita.....		
teremos uma diferença.....	6.756:832\$90	

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

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 meses de julho e agosto foi pedida á Dívida Fluctuante, que teve esse aumento 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 selo.....	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 aumento 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 diferença para mais de 3.335:347\$49.

As extraordinarias cresceram tambem, sendo a diferença 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 meses 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.....	2.440:000\$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 propósito informamos que os cambistas já compram os coupons vencíveis 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\$.

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

As da Companhia de Moagem oscilaram 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 tambem 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.

Camblos. — 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 portugueza e estrangeiras

NOVEMBRO

Bolsas e titulos	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15
Lisboa: Dívida 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
Dívida 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 1/2, 9% 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	57\$60	—	—	—	—
" " 4% 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50\$70	—	—	—
" " 3% 1905 c/premios	—	—	9\$25	—	9\$20	—	—	9\$20	—	—	—	9\$20	9\$20
" " 5 1/2, 9% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	80\$00	80\$00	—	—	—
" " 4 1/2 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\$26	75\$30	75\$50	76\$00	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2, %.....	180\$00	180\$00	—	180\$00	180\$00	180\$00	180\$00	180\$00	—	—	180\$50	—	181\$00
Acções Banco de Portugal.....	180\$00	180\$00	—	180\$00	180\$00	180\$00	180\$00	180\$00	—	—	—	—	—
" Comercial 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\$500	—	—	—	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 G. F. de Benguela.....	78\$50	—	—	—	—	—	—	—	77\$00	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	72\$60	—	—	—	—	—	—	—	—	37\$10	37\$20	37\$30	37\$30
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14\$20	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	14\$20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	75\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66\$50	83\$00	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83\$00	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	9\$10	—	91\$10	—	—	—	—	86\$50	—
" prediaes 6%	91\$10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	—	—	—	—	78\$00	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% " 2.ª "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º grau	—	—	291	291,50	292	292	292	292	291	292	292,50	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	192	—	192	191	—	—	157	—	192	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	192	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KIOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totais	Kil.	Totais		Escudos	Escudos	Escudos	
Portuguezas										
Companhia Caminhos de ferro	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—	—
Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—	—
Portuguezas	—	29	—	29	—	—	—	—	—	—
Sul e										

Navegação transatlântica

Sobre este assunto, publicou, ha dias, a *Capital*, um artigo em que noticiava ter-se organizado em Nova-York uma Companhia para explorar uma carreira de navegação rápida, em vapores de grande lotação, entre aquele porto e o de Vigo, carreira que, ao que dizia aquella folha, será subvencionada pelo governo hespanhol, e terá por fim aproveitar a circunstância actual das companhias allemãs estarem impossibilitadas de fazer o serviço entre a America do Norte e a Europa, para atrair a um porto hespanhol o tráfego 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, segundo a Valencia, Malaga, Cadiz e Vigo e d'allí 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 ocupado d'estes assuntos, publicou depois alli o que abaixo transcrevemos e em que põe em duvida a realização d'essa empresa.

Com quanto entendâmos 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, permita 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 hespanhol, na America, vai 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 hespanhóes 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 hespanhóes forçavam os vapores a alterar consideralmente 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 exiguo 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 correira?

Para fazerem as viagens semanais 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 Hespanhóes 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 conflito 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 abalancasse a um tal desideratum.

Mas não queremos ser tão pessimistas que não admitamos a possibilidade do triumpho d'uma tal empresa. É 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 occasões normaes sahem tres comboios rapidos diarios para o estrangeiro.

Se n'este momento critico, nós tivemos um pouco mais de ponderação e olhassemos a direito, tinhamos 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 risão, e se quizerem 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, cem 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 tráfego 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 marítimo, e deixemos a carreira hespanhola, que por certo não passará de uma hespanholada».

Guerra Maio



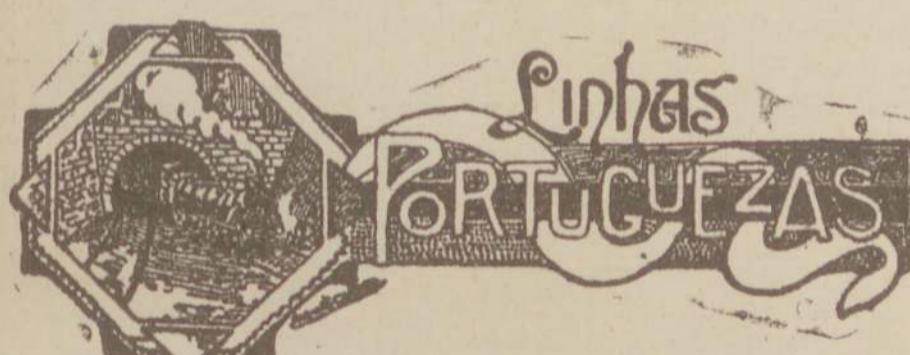
A locomotiva do futuro

Quem conheça as gigantes locomotivas norte-americanas dos typos Frie e Baldwin poderá pensar que se não possa ir álem, 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 aumentar em comprimento. Não se lhe pôde tocar nem na altura nem na largura, sem se aumentar tambem a largura da via, o que traria dificuldades por toda a parte e mais ainda n'um paiz como os Estados Unidos, onde ha para cima de 397.000 kilómetros 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 edifícios 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 tambem pelo centro. Outra particularidade será ir o machinista á frente da locomotiva, em vez de ir atras, para ver melhor o caminho.



Valle do Vouga. — Vão ser restabelecidas as paragens de Oronho, Casal de Alvaro e Aguiéira no ramal de Aveiro. Nas duas primeiras paragens pararão todos os comboios e na de Aguiéira 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 (Zambezia) só terá logar depois da guerra, isto devido á dificuldade de adquirir parte do material indispensavel.



Hespanha

Esteve em Cuenca um agente do engenheiro Sr. Ribera, assim de assinar a escriptura de contracto como Ayuntamiento 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 *Ex-celsior*, pelo laconico telegramma que lhe annunciou a inauguração: o Montiers-Longeau. Esta linha não tem mais de 13 kilómetros, mas encurta muito o trajecto de Delle, fronteira francesa, a Biene, 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 concorrencia 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 tambem se não poderia manter na indifferença; foi auctorizada a subscrever com dois milhões de accções na Companhia do Montiers-Longeau, e a estudar muito attentamente as questões, ainda não resolvidas, da distribuição do trasiego pelas linhas internacionaes que atravessam a Suissa.

Professor

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

OLYMPIA O mais distinto 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 distinguidos professores.



AGENDA DO VIADANTE

B

ILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Sucursal na ilha Chacharra-Mendi. — Proprietário, Félix Nuñez & C.ª

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

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 1, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recomendavel — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primooso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciosos, Galo e Carmen. Preços modicos. — Proprietário, Emilio Ortega.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de gran des 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 — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA **Viúva de Jus. to M. Esteliz.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO 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
b 12 5	12 46	b 8 28	9 9
12 50	1 57	9 23	10 26
3	4 9	11 23	12 20
b 5 13	6 5	1 12	2 13
5 31	6 41	3 17	4 20
b 6 15	7 80	b 4 10	4 49
7 17	8 24	5 24	6 29
8 55	10 6	b 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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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	b 7	7 47
9 10	10 18	b 8 10	8 59
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37
10 45	11 53	a 9 10	9 46
a 11 29	12 5	9 35	10 41
12 20	1 28	b 10 35	11 22
2	3 8	11 20	12 26
3 40	4 48	a 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	b 5 20	6 9
7	8 8	a 6 10	6 46
7 45	8 48	6 25	7 25
8 40	9 48	a 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	a 11 30	12 17
12 50	1 58	12 10	1 16

C. Sodré P.º Arcos C. Sodré

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 46
11 12	11 57	10 48	11 31
1 25	2 12	12 7	12 50
3 55	4 38	1 12	1 58
a 5 5	5 40	3 45	4 30
5 41	6 29	5 21	6 37
7 10	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	9 51	10 36
10 36	11 22	10 42	11 26
12 47	1 31	a 11 28	11 57

Lisboa-P E. Prata Lisboa-P

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
6 56 /	8 7	—	—

PART. CHEG. PART. CHEG.

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R
a 8 30	2 18	6 28
9 10	8 42	a 8 37
a 6 55	12 30	a 6 48
a 6 56	1 15	7 55
9 35	7 53	—

Lisboa-R	Entrone.	Lisboa-R
8 5	11 38	7 20
—	—	11 40

Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R
5 5	7 20	9 55
—	—	10 18

Entrone.	Alfarellos	Entrone.
3 22	10 36	4 5
2 31	11 10	5 30

Entrone.	Porto	Entrone.
6 5	1 58	f 2 50

| Figueira | Coimbra | Figueira |
</
| --- | --- | --- |

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

4.º ADITAMENTO

A

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 despêssas acessorias, 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

1500

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 quilometro

Minimo de cobrança total..... 15500

Estes serviços deverão préviamente 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 prazo fixado como maximo pela Companhia, prazo 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 transporfe.

AVISO PÚBLICO DA COMPAHIA

Condições comuns aos dois paragrafos d'este 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 d'este 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 utilisação de terrenos pertencentes a terceiros, sendo ao requisitante que compete obter a necessaria autorisação.

A execução dos serviços de que trata este Aviso, não é obrigatoria para a Companhia e fica dependente, para cada caso, de prévia autorisação 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 Despêses Acessorias, em aplicação 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

Assinado: m.º 056

B. 2.544