

AZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA
EM
1888

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

V. P. VI.



DISTRIBUE CÓMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECCOES

Contém uma PARTE OFICIAL, dos Ministerios do Fomento e Trabalho (Despacho de 15 de Dezembro de 1915) e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração, de 3 de Julho de 1912)

Premiada nas exposições

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. LUIZ, ESTADOS UNIDOS, 1904

DIRECTOR-PROPRIETARIO:

L. da Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes

REDACTOR PRINCIPAL:

J. Fernando da Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca à Fronteira

SECRETARIO DA REDACÇÃO:

Raul Esteves, capitão d'Engenharia, adjunto da Inspeção do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro

REDACTORES:

Viagens e Transportes — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe de repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Parte Financeira — Armando L. Rodrigues

Estrangeiro — Alberto Bessa, do Instituto de Coimbra

Correspondente em Madrid — D. Juan de Bona, Director da Gaceta de los Caminos de Hierro

29.º ANNO — 1916

Redacção, Administração e Typographia

13, Rua da Horta Seca, 1.º — LISBOA

PREÇO DA ASSIGNATURA

PORtUGAL, Anno 2\$50 — COLONIAS, Anno 4\$00

Belgica.....	18 francos	Estados-Unidos.....	3,50 dollars
Brasil (moeda fraca).....	12\$000 reis	França.....	18 francos
China.....	2,5 taes	Italia.....	18 liras
Dinamarca, Noruega e Suecia.....	13 krones	Japão.....	7,8 yens
Espanha.....	18 pesetas	Russia	8 rublos
Inglaterra.....	£ 0-14-16	Suiça	14,60 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples \$12 cent.; atrasado, o duplo; annexos \$01 cent., por folha

Anuncios

Pagina	60\$00	40\$00
Meia pagina	40\$00	25\$00
Quarto de pagina.	25\$00	13\$00
Oitavo de pagina.	13\$00	7\$00

ARTIGOS E SECÇÕES DO 29.º ANNO—1916

Acceleramento dos rápidos.....	156	Caminhos (Os) de ferro italianos e a guerra.....	297	Caminhos de ferro particulares, na Russia.....	174
Acidentes ferro-viários.....	347	Caminhos de ferro russos.....	283	Exploração (A) dos caminhos de ferro na América.....	298
Agentes (Os) ferro-viários nos Estados Unidos.....	311	Caminhos de ferro suíços.....	279	Expresso (O) Berlim-Constantinopla e o caminho de ferro Berlim-Bagdad — <i>Raul Esteves</i>	51
Ambulância eléctrica.....	103	Caminhos de ferro vicinais, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 17, ♦ 33, ♦ 81 e.....	♦ 113	Falta (A) de cobre.....	105
Anno (Um) de guerra e de actividade industrial, — <i>Raul Esteves</i>	1	Carros eléctricos com acumuladores.....	366	Falta (A) de material circulante.....	364
Anno (Um) mais	♦ 1	Carruagens auto-motoras.....	90	Fumo (O) nas locomotivas e as vantagens da electrificação, — <i>Raul Esteves</i>	36
Ante-projecto (O) do novo Arsenal 3º e.....	22	Carteira dos accionistas: 41, 75, 92, 107, 123, 139, 156, 171, 187, 203, 219, 235, 251, 267, 283, 299, 316, 364 e.....	380	Grandes (Os) tunneis suíços.....	382
Argentina (Na).....	256	Cataractas (As) do Niágara.....	59	Guerra (A) e as linhas hispanholas.....	374
Arrematações , 15, 31, 47, 63, 79, 95, 111, 143, 159, 175, 223, 239, 271, 287, 303, 319, 335, 351, 367, e	383	Centraes (As) eléctricas e as unidades geradoras, 36 e.....	55	Guerra (A) e o desenvolvimento do automobilismo.....	75
Association National des Orphelins de la Guerre.....	62	Central (Uma) eléctrica de 100.000 cavalos.....	136	Guerra (A) e os transportes marítimos, — <i>Raul Esteves</i>	163
Augmento (O) das tarifas.....	278	Comboios (Os) de recreio.....	295	Grecia (A) e a rede europeia.....	302
Augmento de receitas.....	201	Conferência (A) de Paris.....	139	Greve (A) em Hespanha, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 225
Automóveis (Os) na guerra	132	Construção de material circulante	235		
Bibliographia:		Contrabando (O) dos neutros.....	214	Hora difícil, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 337
“Agenda d’algibeira”.....	331	Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras, 13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e.....	381	Horário dos comboios : 16, 31, 48, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 224, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e	384
“Almanach Bertrand”.....	347	Companhia Carris.....	203	Horas legaes e horas certas, — <i>Raul Esteves</i>	195
“Anuario de Ferrocarriles”.....	309	Companhia da Beira Alta (assembleia geral)	155	Illuminação (A) eléctrica nos comboios, 246 e	309
“Annuario Commercial de Portugal”	90	Indicações úteis	15	Industria (A) do aço na Viscaya	168
“Apontamentos para a monografia de Evora Monte”.....	332	Relatório, 159, 175, 191, 207 e	223	Industria (A) eléctrica na Russia	46
“Boletim d’Administração Militar”.....	78	Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d’África — Relatório do Conselho d’Administração, 46, 62, 78, 94, 110 e	126	Instalações marítimas do Porto, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 305 e	♦ 321
“Diario Nacional”.....	263	Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, assembleia geral, 186 e 201	201	Inventor (O) do freio Westinghouse	347
“Diario de Notícias” (Illustr.)	7	Relatório, 222, 238, 254, 270, 286, 302, 334, 350 e	383	Irresponsabilidade do Estado	302
“Guia do machinista e do fogueiro de locomotivas”,	74	Companhias (As) francezas de caminhos de ferro no segundo anno da guerra	214	James Hill e a Great Northern Railway	265
“L’Effort Portugais”.....	375	Crise (A) do combustivel, — <i>Raul Esteves</i>	243	Ligaçao do Chile com a Argentina	331
“Os meus cadernos”.....	7	Crise (A) do papel, 296 e	307	Limpesa da ferrugem	* 24
“Publicações sobre a guerra”	298	Curioso (Um) problema de electrificação	233	Linha (A) “Canadian Pacific”	295
“Revista de Turismo”	247	Cilindros (Os) das locomotivas	198	Linha (A) do Porto à Povoa e Famalicão, em 1915, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 145
Boletim Commercial e Financeiro .		Depois da guerra, — <i>Raul Esteves</i>	♦ 257	Linha (A) do Vale do Vouga, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 161, ♦ 177 e	♦ 369
12, 28, 44, 60, 76, 92, 107, 124, 140, 156, 172, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364, e	380	Desenvolvimento (O) das linhas ferreas na Argentina	260	Linhas (As) da Companhia Nacional em 1915, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 129
Brindes recebidos, 15 e	31	Documentos para a historia, 9, 89, 120, 133, 249, 261, 314, 326, 345 e	384	Linhás electricas de corrente contínua	202
Calleficação (A) dos comboios	330	Dois tunneis sob-epostaos	314	Linhás electricificadas	266
Caminho (O) de ferro de Benguela, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 241	Electricidade (A) nas linhas ferreas	252	Linhás estrangeiras : 15 e	30
Caminho de ferro de Irún a Santesteban	87	Electrificação (A) da linha de Cascaes	91	Linhás ferreas an latuzas	233
Caminho de ferro Haro-Escaray	152	Electrificaçao de Caminhos de ferro, — <i>Raul Esteves</i> , 19, 178, 183, 291, 339, 294, 334 e	357	Linhás ferreas brasileiras, 199, 234, 286, 350 e	367
Caminho de ferro minuscule	235	Emigração de Portugal — <i>Raul Esteves</i>	67	Linhás ferreas da America	222
Caminho de ferro no Niágara	222	Emprego (O) do alumínio	62	Linhás ferreas da Noruega	251
Caminhos de ferro S. Paulo — Rio Grande	78	Engenheiro Duro Sequeira	58	Linhás ferreas da Suecia	310
Caminho (O) de ferro urbano em Nova-York	234	Ensaios de locomotivas	217	Linhás (As) ferreas electricas da Pennsylvania	24
Caminhos de ferro algerianos	186	Ensinaimentos (Os) da actual guerra, — <i>Raul Esteves</i>	355	Linhás ferreas espanholas	302
Caminhos de ferro allemães	234	Esfórcio (O) económico da França, — <i>Raul Esteves</i>	322	Linhás ferreas italianas	183
Caminhos de ferro andaluzes	282	Esfórcio (O) industrial da França, — <i>Raul Esteves</i>	372	Linhás portuguezas: 14, 30, 44, 59, 91, 106, 123, 139, 155, 171, 190, 222, 318, 331, 348, e	75
Caminhos de ferro argentinos, 105 e	311	Estatística comparada dos caminhos de ferro do mundo	362	Locomotiva de cilindros verticais	218
Caminhos de ferro da Andaluzia	171	Estatística dos caminhos de ferro franceses em 1912	202	Locomotoras Compound	327
Caminhos de ferro da Belgica	357	Estatística dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 65	Locomotoras de ar comprimido	343
Caminhos de ferro da Bolívia	343	Exploração (A) das linhas secundárias, por <i>J. Fernando de Sousa</i>	♦ 97	Locomotoras de dupla frente	238
Caminhos de ferro da Hungria	330			Locomotoras electricas	165
Caminhos de ferro da Irlanda	217			Locomotoras sem fogo	170
Caminhos de ferro da Russia	191			Machinas de escavar	71
Caminhos de ferro da Sicilia, 57 e	302			Madrid-Cáceres-Portugal	231
Caminhos de ferro da Suissa	183			Madrid-Zaragoza-Alicante em 1915	170
Caminhos (Os) de ferro de Angola em 1914, — <i>Raul Esteves</i>	415			Maior e menor cotação mensal e anual dos fundos portuguezes	30
Caminhos de ferro de Bagdad	378			Maior (A) rede electrificada do mundo	295
Caminhos de ferro do Brazil, 181, 167, 218, 238 e	270			Melhoramentos de Lisboa	4
Caminhos de ferro do Sul e Sueste — Subsídios para a sua historia, 151 e	166			Melhoramentos ferro-oviários em Barcelona	103
Caminhos (Os) de ferro estrangeiros e a situação actual	158			Metaes (Os) e a guerra	57
Caminhos de ferro finlandeses	277				
Caminhos (Os) de ferro hispanoises em 1915	62				
Caminhos (O) de ferro ingleses e a guerra	266				

ÍNDICE

Metropolitano (O) de Paris.....	167
Metropolitano (O) em Buenos Ayres.....	58
Missão (A) humanitária dos Caminhos de ferro na actual guerra — <i>Raul Esteves</i>	147
Movimento dos caminhos de ferro franceses em 1915.....	142
Necrologia:	
Miguel Queriol (ilustrado), 212 e	229
General Conceiro	230
Manoel Augusto Fernandes	245
Edmond Bartissol	263
Ludovic Breton.....	286
Norte de Espanha	187
Nova (Uma) linha no Panamá	335
Nova locomotora-tender.....	250
Novas linhas ferreas.....	206
Novo (Um) invento	247
Novo (Um) invento para evitar choques	206
Novo material do Sul e Sueste, por G. M. (ilustrado).....	308
Novo serviço radio-telegraphico.....	62
Odysseia (A) dos caminhos de ferro da China	246
Operariado e gréves, 137 e	153
Orcamento do Estado para 1916-17.....	27
Organização (A) militar das linhas francesas	214
Porto (O) da Figueira.....	169
Pró automobilismo	40
Problemas (Os) do fumo e do pó	135
Produção carbonífera de Espanha	299
Produção (A) do petróleo	359
Produção mineira do Japão em 1915.....	154
Produção mundial da lindita.....	366
Projecto (Um) grandioso	202
Prosperidade (A) dos caminhos de ferro alemães	122
Quebra-neves empregados nas linhas ferreas	346
Questão (A) do papel, 26, 41 e	73
Questão (A) do tunel sobre a Mancha	282
Questão (Uma) jurídica, por J. Fernando de Sousa, ♦ 191 e	♦ 209
Radiografia (A) nos comboios	70
Reabilitação (A) do paiz	265
Receitas dos caminhos de ferro:	
13, 29, 45, 61, 77, 93, 109, 125, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 365 e	381
Receitas dos caminhos de ferro franceses	325
Receitas (As) ferro-viarias hispanholas em 1915	85
Rele complementar do Minho e Douro, por G. M.	154
Rede (A) do Norte em França	182
Rede (A) ferro-viaria tunisiana	267
Rei (Um) dos caminhos de ferro	191
Rendimento (O) económico nos camions automóveis	71
Reorganização do Conselho de tarifas, por J. Fernando de Sousa	♦ 49
Respondendo	379
Reverso (O) da medalha, — <i>Raul Esteves</i>	83
Revistas de inspecção aos ferro-viários militares, 39, 54, 78, 94, 110, 119, 143, e	158
Sanatório dos Caminhos de ferro do Estado	198
Serviço (O) internacional pela Beira Alta, 217, 299 e	362
Situação (A) da industria do aço — <i>Raul Esteves</i>	130
Situação grave, por J. Fernando de Sousa	♦ 353
Substituição (A) de disticos nos vagões	39
Sindicatos (Os) ferro-viários ingleses	43
Telegrammas em viagem	341
Telephones (Os) nas linhas ferreas	293
Tracção electrica por corrente continua	308
Trafego (O) do Havre, por via ferrea, de 1913 a 1916	378
Trafego (O) ferro-oviário e a guerra	154
Trafego (O) ferro-oviário em Nova York	312
Trafego directo Paris-Athenas	325
Transmissão de energia eléctrica por cabos submarinos, — <i>Raul Esteves</i>	275
Transporte (O) de bagagens, por J. Fernando de Sousa ♦ 273 e, ♦ 279	282
Transportes comerciais em tempo de guerra	259
Tratado (O) commercial anglo-português	227
Tunel (O) da Mancha, — <i>Raul Esteves</i>	99
União Nacional para a exportação de produtos franceses	53
Utilização (A) dos caminhos de ferro na guerra	118
Valores ferroviários americanos	366
Vantagens aos nossos assignantes	345
Vantagens (As) da electrificação das linhas ferreas, — <i>Raul Esteves</i>	211
Vantagens das turbinas	54
Viagens no paiz:	
I — Gerez — suas águas, correio	281
II — Fatalidade inesperada — grandes projectos — S. Bento rico	313
III — Braga — a linha de Guimarães — Vizela e as suas águas	329
IV — Vizela — os hoteis, o parque, as águas — O que pode ser	361
V — De Vizela a Guimarães — A linha até Fafe — Regresso ao trabalho	377
Viagens e transportes: 8, 25, 40, 56, 72, 88, 101, 120, 136, 136, 152, 181, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e	376
Viagens gratuitas	46
Vias ferreas da Russia em 1915	267
Vias ferreas de Marrocos	166
PARTE OFICIAL	
Legislação por linhas	
Beira Baixa, 118 e	293
Carregado a Alemquer	198
Foz Tua a Mirandela, 70 e	245
Lamarosa a Tomar, 101 e	181
Leste	4
Minho e Douro	165
Mirandela a Bragança, 69 e	245
Mocambique	54
Mondego, 53, 118 e	308
Mormugão	198
Norte	4
Peninsulares	22
Salamanca à Fronteira	229
Santa Comba Dão a Vizela, 70 e	245
Thomar à Nazaré, 86 e	102
Torres à Figueira e Alfarelhos, 118 e	293
Valle do Sado	324
Legislação diversa	
Bilhetes de identidade, 22, 118 e	165
Casas para dormitórios	4
Conselho de tarifas	38
Creación do Ministerio do Trabalho	101
Pases e bonus	181
Recursos da C. P.	197
Redução de 50% nos officiares do exercito nas colónias	54
Relação do pessoal addido à Direcção Fiscal, 277 e	308
Sanatorio para tuberculosos	181
Sobre mobilisação dos ferro-oviários	260
Sobretaxas, 70, 86 e	229
Transferência de verbas no orçamento do Ministerio do Trabalho	276
Venda de terrenos na B. A. 229 — na C. P., 149, 163, 181 e 324 — no V. V.	245

TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuidas com os numeros abaixo

Caminhos de Ferro Portugueses

Grande Velocidade:

N.º 24, Água potável, etc. (ampliação).	673
N.º 102, Bilhetes de ida e volta.	686
N.º 201, Comestíveis e generos frescos.	679
P. 3, Volumes de peso não superior a 10 kilos.	684
S. F. 1, (anulação).	679

Pequena Velocidade:

N.º 3, Lenha e outras mercadorias.	694
N.º 3, (9.º additamento).	684
N.º 4, (3.º ")	684
N.º B. n.º 4, (anulação).	684

Diversos:

Despacho central em Collares.	686
Serviços no cais da exploração do porto de Lisboa.	683
Serviços que prestam diversas estações, apeadeiros, etc.	674
Castanha verde e azeitona.	694
Frutas verdes, flores, etc.	683
Pescarias.	694
Viagens de excursão.	674

Sul e Sueste

Grande Velocidade:

N.º 1, (3.º modificação).	673
N.º 4, (2.º ")	688
N.º 7, (2.º ")	696
B., (2.º modificação).	688
D., (1.º ")	674
D. bis, (1.º modificação).	674
P. n.º 3, (2.º ampliação).	684

Pequena Velocidade:

N.º 4, (6.º modificação).	675
N.º 2, Materiais de construção, adubos, etc.	694
N.º 8, (5.º ampliação).	675
N.º 201, Comestíveis e generos frescos.	679

Diversos:

Abertura à exploração de 4 estações na linha do Valle do Sado.	693
Camionagem em Lisboa (ampliação).	680
Catalogo das praças, largos, etc., para applicação da tarifa de transportes a domicilio.	684
Classificação geral (6.º additamento).	675
Despesas accessórias (2.º additamento).	675
Despesas accessórias (3.º additamento).	683
Despesas accessórias (4.º additamento).	688
Supressão de carreiras de vapores e comboios.	681
Transporte fluvial entre Lisboa e Barreiro.	689

Minho e Douro

Grande Velocidade:

N.º 23, Bilhetes especiais.	685
P. n.º 3, (additamento).	685
P. n.º 14, Bilhetes do Porto a Tondela e Vizela.	686
P. II n.º 6, Participes das Companhias hispanholas.	686
P. II n.º 7, (modificação).	692

Pequena Velocidade:

N.º 1, (additamento).	678
N.º 9, (2.º additamento).	696

Diversos:

Sobretaxas.	678

<tbl_r cells="2" ix="1" maxcspan="1" maxr

Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 29.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 673

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director — L. de Mendonça e Costa

Redactor efectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

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

LISBOA, 1 de Janeiro de 1916

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

Collecções do 28.º anno

Estão já promptas, encadernadas, as collecções do anno findo. Os senhores assignantes que as queiram, podem enviar-nos os numeros soltos e a quantia de esc. 1\$00, e em troca receberão a collecção encadernada, como as dos annos anteriores.

Unicamente o preço encareceu, porque assim o justifica a alta extraordinaria do custo das pelles, da percalina, do cartão, de todos os materiaes.

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Aviso ao publico: Aplicação da tarifa especial interna n.º 24 (G. V.).

Sul e Sueste. — Aviso ao publico: 3.ª modificação à tarifa especial interna n.º 1 (G. V.).

Resto e Índice da collecção de 1915.

SUMMARIO

Um anno mais.....	1
Um anno de guerra e de actividade industrial, por Raul Esteves.....	2
Parte oficial — Ministerio do Fomento — Direcção Geral de Obras Públicas e Minas. — Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal.....	3
Melhoramentos de Lisboa.....	4
O ante-projecto do novo Arsenal da Marinha — Continuação.....	5
Publicações recebidas.....	6
Viagens e transportes.....	7
Documentos para a História.....	8
Pró automobilismo.....	9
Parte financeira:	10
Carteira dos accionistas.....	11
Boletim commercial e financeiro.....	12
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	13
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	13
Novos processos para obter gazolinhas dos resíduos da distillação do petróleo.....	14
Linhos Portuguezas — Ceira Alta — Companhia Portugueza.....	14
Linhos estrangeiros — Hespanha — Inglaterra.....	15
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta — Indicações úteis aos passageiros.....	15
Brindes recebidos.....	15
Arematações.....	15
Horário dos comboios.....	16

A tremenda guerra que esphacela a Europa afectou consideravelmente a nossa publicação, fazendo desaparecer d'ella a publicidade que aqui vinham buscar as principaes fabricas estrangeiras, e ao mesmo tempo aumentando-nos o custo dos materiaes — papel, tintas, ty po — de que temos que servir-nos.

Atravessamos, pois, o mais critico periodo d'esta publicação, e a situação em que mais energia precisamos desenvolver para vencer este mau caminho, sempre com a coragem com que o viandante avança através da tempestade, contando que os caliginosos nimbos se desfaçam deixando ver o azulado céo bonançoso.

Quando a epidemia grassa n'un paiz, as mais robustas organizações não estão exemptas do contagio.

Esperemos, pois, que o flagello passe, e, pelo que nos toca, busquemos-lhe o antídoto da perseverança no cumprimento da missão que nos imposemos.

Procuramos, para isso, fortalecer a nossa folha com elementos novos de informação e de redacção; e tendo que acceder, a nosso pesar, ao pedido do nosso estimado secretario da Redacção, o Sr. Alexandre de Fontes, para que o desobriguemos d'esse cargo, incompativel com as suas ocupações, sem que todavia deixe de coadjuvar-nos, encarregando-se da parte estrangeira, ficá, desde este numero, exercendo esse lugar, o de ha muito nosso redactor efectivo Sr. Raul Esteves, cuja competencia bem provada está na valiosa colaboração com que ha dois annos tem abrillantado as nossas paginas.

A Redacção

Um anno de guerra e de actividade industrial

Finda agora um anno todo absorvido na maior guerra que tem ensanguentado a humanidade, e que foi tambem um anno da mais febril actividade industrial que se tem manifestado no chamado mundo civilizado.

Para aquelles que previam que uma grande guerra europeia seria a paralyzação de todas as industrias, a cessação do trabalho operario e o encerramento de fabricas e officinas, a actual lucta, que ameaça alastrar-se cada vez mais, vem trazer-lhes o mais solemne desmentido, pondo em acção todos os recursos industriaes da Europa e da America para satisfazer a sua sede insaciável de armas e munições. Mais ainda, o proprio desenrolar d'esta grande guerra veio trazer para a industria um poderoso estímulo d' desenvolvimento, e deu origem a consideraveis progressos e ampliações nos estabelecimentos productores, cujos serviços ella appropriou para seu uso exclusivo.

Attentando no que se passa por toda a parte, até mesmo n'aquellos paizes que ainda não foram envolvidos na onda guerreira que cobre a velha Europa, nós vemos todas as manifestações de uma actividade nunca atingida nos diversos ramos da industria, que, em vez de se paralyzar, parece ter recebido tambem um influxo de poderosa

Um anno mais

Enceta hoje o seu 29.º anno de existencia a nossa *Gazeta*, e com sentimento confessamos, ao pôr o pé no limiar de um novo anno, não nos sentimos na excellente disposição de espirito em que estivemos, n'esta epocha, tantos annos passados desde a fundação deste jornal, até que circumstancias extraordinarias e nunca imaginadas transformaram n'un viver precario a carreira sempre progressiva e florescente que elle fazia através dos tempos.

Abriamos, então, cada um d'estes periodos, rememorando melhoramentos, que, durante o anno findo, introduzimos e na publicação; anunciando novos augmentos que pensavamos — e sempre conseguimos — pôr em pratica no anno que começava.

Comparavamos o anno concluido com os anteriores, e viamo com jubilo que o nosso jornal progredia.

Pela primeira vez o veimos algo decadente, e pela primeira vez temos que buscar nas proprias forças a reacção para oppor ao desanimo que esse espectaculo nos causa.

energia, que a leva a empenhar vigorosamente todas as suas forças no seu especial campo de acção. E' assim que se põem em funcionamento todas as machinas, todos os engenhos, mesmo os mais modestos, que ainda possam fornecer a sua quota productiva; alargam-se as installações existentes, melhoram-se as menos progressivas, e até se criam de novo estabelecimentos industriaes de grande desenvolvimento, que parecem surgir do solo para accorrerem a esta chamada de uma mobilização de carácter singular.

Ao contrario das previsões, é da propria linha de combate que se fazem sahir milhares de homens para voltar ao trabalho das suas officinas, e o elemento feminino, chamado a prestar uma vasta collaboração nos diversos ramos da industria, leva a sua intervenção mesmo ao desempenho de profissões até aqui exclusivamente reservadas ao pessoal masculino.

A actividade e energia dispendidas nas linhas de combate não são, por certo, muito superiores ao exforço consideravel desenvolvido nos meios industriaes dos paizes belligerantes, que teem de produzir, em pouco tempo e em boas condições de emprego, todo o material de guerra que a lucta vae devorando sofregamente, e do qual depende a propria continuação das operações militares. Bem se pôde dizer que a lucta se generalizou a todos os campos, e cada qual se exforça, no seu mister, por vencer o inimigo, seja empunhando as armas, ou seja manejando as ferramentas que produzem as munições para esas armas.

*

Embora a industria das munições seja a que mais floresceu e maior incremento tomou em todo o anno de guerra que decorreu, os caminhos de ferro tambem podem avocar para si um logar preponderante na lista das actividades empenhadas na gigantesca lucta europeia. E assim devia ser n'uma guerra já consagrada com a denominação de guerra de caminhos de ferro, e da qual o celebre general Hindenburg disse com razão: «Hoje, na edade dos caminhos de ferro, as distancias já não constituem um perigo para a direcção das operações militares».

O extraordinario desenvolvimento assumido pela viação ferroviaria extende-se a todos os seus ramos de serviço, desde os melhoramentos introduzidos no material de transporte, até à construcção de novas linhas de consideravel extensão, executadas em prazos brevissimos e adaptadas sem demora a intensos movimentos de trafego de toda a especie. Em todos os paizes belligerantes, o que equivale quasi a dizer em toda a Europa, o serviço de caminhos de ferro alcançou uma situação predominante, chamando sobre si todas as attenções no exforço colossal a que tem sido sujeito, e provocando uma corrente de universal favor, cujas proveitosas consequencias ainda mais tarde hão-de produzir todo o seu efecto.

De facto, a guerra veiu trazer aos caminhos de ferro uma phase de actividade quasi sobre-humana, quer propriamente no que respeita aos transportes, quer mesmo no rapido desenvolvimento de novas comunicações, e pôde dizer-se que os trabalhos de construcção, longe de sofrerem qualquer embaraço grave, receberam, pelo contrario, um impulso consideravel no sentido de progredirem em simplicidade de processos e em rapidez de execução.

Como exemplo dos mais notaveis na rapidez de construcção de linhas ferreas, a actual guerra apresenta a maravilhosa execução da comunicação ferroviaria ligando a capital russa com Ekaterina, um porto livre de gelos, situado no Arctico, e que veiu dar aos Russos uma porta para o exterior, que tão difícil se affigurava de obter, depois dos Allemães lhe terem fechado o Baltic e o Mar Negro. Esta linha, que é de dupla via, e com a bitola normal dos caminhos de ferro russos, abrange a extensão de 1.220 milhas, e foi concluida em cerca de seis mezes,

devendo ter começado o seu trafego nos principios de novembro ultimo. A sua construcção foi confiada a engenheiros americanos, e nos trabalhos empregaram-se 10.000 homens, na sua maior parte prisioneiros de guerra allemaes e austriacos. O porto de Ekaterina sofreu tambem profundos melhoramentos, e considera-se que ficará apto para receber navios durante todo o anno, seja qual fôr a estação, por ser, como dissemos, um porto livre de gelos. Antes da guerra existia, apenas, uma linha de via reduzida ligando o porto de Arkangel á rede geral do imperio. A obra agora realizada, independentemente da sua alta importancia estrategica, virá depois valorizar consideravelmente uma região rica em florestas, turfas, granito e quedas de agua.

Outro exemplo não menos notável d'este genero de trabalhos, foi o que se fez na Africa do Sul, por occasião da campanha sustentada pelo general Botha contra as forças allemaes das colonias do Sudoeste Africano. Os trabalhos ferroviarios exigidos pelas operaçoes d'esta campanha, deram como resultado a ligação da rede sul-africana com a d'aquellas colonias germanicas, e aponta-se, como prodigo de rapidez, a execucao do troço Prieska-Upington, na extensão de 142 milhas, e que levou apenas 75 dias, ou seja uma media de 2 milhas por dia, apesar das dificuldades de toda a ordem que havia a vencer para a realização de tal obra. Posteriormente, procedeu-se á regulização de toda a rede, igualando a bitola das linhas allemaes á das sul-africanas, e n'estes trabalhos empregou-se o mesmo ardor, citando-se até, como um record ainda não atingido, a construcção da ultima secção de via, de 32 milhas de extensão, que exigiu apenas 50 horas de trabalho.

Na heroica Belgica, que constituiu talvez o maior embaraço que sofreu o plano de guerra allemao, as construcções ferroviarias realizadas pelo invasor apresentam tambem um exemplo singular de linha ferrea estrategica. Esta linha é a que se propõe ligar Aix-la-Chapelle com Bruxellas, seguindo sempre n'uma linha quasi recta entre aquelles dois terminus, sem attender a propriedades particulares, nem a obstaculos naturaes. O trabalho prosegue sem interrupção dia e noite, empregando-se n'elle muitos milhares de operarios e prisioneiros. Entre as obras de arte a executar avulta uma ponte, proximo de Lische, que começou a ser construida nos principios de novembro. Os Allemaes ligam grande importancia estrategica, presente e futura, ao estabelecimento d'esta linha de comunicação de tão especial traçado.

A guerra tambem não causou sensivel paralyzação n'algumas importantes obras ferroviarias, que, estando já projectadas desde o tempo de paz, foram concluidas no anno que findou, apesar das vicissitudes da lucta.

E o caso, já citado n'esta *Gazeta*, da importante ponte sobre o Sena, lançada em Rouen, e cujos trabalhos, começados em 1913, foram concluidos em julho do anno findo. Esta ponte, de 320 metros de extensão, veiu melhorar consideravelmente as condições de circulação na linha do Oeste francez, permitindo especialmente uma mais rapida ligação entre Paris e o Havre.

Tambem, na Alemanha, se assinalou, em fins de novembro, a conclusão da monumental estação de Leipzig, que foi planeada ha muitos annos, e cujo custo attingiu a enorme somma de 6 milhões de libras. Esta estação posse 26 linhas, e estabelece a juncção do trafego de passageiros entre Magdburgo, Thuringia e Dresde. A plataforma principal tem 300 metros de comprimento, e assegura-se que, pela vastidão das suas installações, esta estação constitue a maior gare ferroviaria de todo o mundo.

Por ultimo, e ainda como manifestação do desenvolvimento ferroviario trazido pelo desenrolar da guerra, referem-se agora os importantes trabalhos executados na Asia Menor, sob a direcção dos Allemaes, e que teem por fim estabelecer comunicações estrategicas por caminhos

de ferro, para servir ao projectado ataque sobre o Egypto, ou na direcção da India Ingleza. Estes trabalhos, cujos detalhes não são precisamente conhecidos, parece que progressam na maior actividade, utilizando-se todos os recursos da região, entre os quaes uma revista ingleza cita os materiaes das grandiosas florestas do Libano, empregados como combustível, à falta de carvão que não é facil obter.

Não foi só na construcção de linhas que a actividade ferroviaria se manifestou no anno findo, mas também na parte relativa ao material circulante que a guerra tem utilizado e modificado segundo as suas conveniencias.

Não fallando nas modificações e inventos que produziram a construcção de um numero consideravel de comboios-hospitaes, carruagens-enfermarias e outras creaçoes analogas, que tão relevantes serviços teem prestado, o material circulante alcançou, em todos os paizes belligerantes, um accrescimo de viaturas que o trânsito pacifico de outros tempos não lograra obter.

Só nos ultimos meses do anno, as fabricas americanas forneceram á Europa cerca de 200 locomotivas, das quaes, metade foram encomendadas pelo governo russo. Além destas locomotivas, a exportação de carruagens e vagões foi consideravel, especialmente para a Russia, França, Inglaterra, e alguns dos Estados balkanicos.

Também ao Japão foi feita pelo governo russo uma encomenda de 15.000 carruagens de caminhos de ferro, que estão sendo construidas pelas principaes fabricas de Osaka e Kawasaki.

Apontam-se também algumas innovações, tendentes a utilizar sobre vias ferreas, especialmente construidas, os automoveis de reboque, ou locomotivas movidas pelo sistema da electro-benzina.

Estas linhas ferreas são do tipo ligeiro de campanha, e servem principalmente para estabelecer as comunicações mais avançadas, destinadas ao reabastecimento das trincheiras de combate. A sua construcção é feita por um processo rapido, porquanto os carris, muito leves, estão já ligados a travessas metalicas, e basta, portanto, assentar o conjunto, para se obter uma linha improvisada que depois se aperfeiçoar.

Sobre estas linhas avançadas os Francezes teem usado, nalguns pontos, um automovel de grande força, munido de rodas proprias para percorrer a via, e rebocando um certo numero de viaturas que podem transportar um efectivo consideravel de homens, ou uma grande quantidade de aprovisionamentos. Os Austro-allemães na frente italiana, usam, com sucesso, as locomotivas do sistema da electro-benzina, que rebocam tambem um numero importante de vehiculos.

A applicação do automovel ao serviço de reboque nas linhas ferreas, é realmente uma innovação interessante, e, no dizer de um engenheiro inglez, um futuro desenvolvimento de tal ideia poderia vir a produzir uma especie de vehiculo amphibio (*sic*), que circularia indistinctamente nas linhas ferreas e nas estradas ordinarias.

Seria esta uma das varias descobertas que se ficariam devendo á actual guerra europeia, cujo alcance no campo da industria futura ainda não se pôde facilmente prever.

Na verdade, as condições em que se teem utilizado os diversos meios de comunicação, e, em especial, as linhas ferroviarias, hão-de trazer, por certo, grandes innovações e melhoramentos na applicação dos vastos recursos em material que ficarão disponíveis por occasião da paz.

Mesmo descontando as perdas causadas pela guerra, não é exagerado contar que as diversas redes ferroviarias dos paizes da Europa Central disporão, no futuro, de uma quantidade de material circulante bem superior à que possuíam no começo das hostilidades. A este facto de-

verão tambem juntar-se as lições colhidas durante este largo periodo de trânsito intensissimo, e todas essas causas reunidas produzirão, sem duvida, novos principios a adoptar para se conseguir mais e melhor da exploração ferroviaria, que tão predominante papel veiu a assumir n'esta epocha bellicosa.

Por outro lado, este desenvolvimento da exploração ferroviaria virá naturalmente a reflectir-se em muitos outros ramos de industria, aos quaes, aliás, a guerra já forneceu tambem um estimulo consideravel, no sentido de desenvolver e aumentar a sua capacidade de produção.

Foi para o fabrico de munições que naturalmente convergiu a maior actividade industrial, n'este anno de intensa luta em que o consumo de granadas e de cartuchos se avalia por muitos billhões.

N'este ramo industrial, que assumiu, de um momento para outro, um desenvolvimento e uma importancia que nunca se teriam previsto, são bem conhecidas já as medidas extraordinarias que, em toda a parte, lhe crearam a sua preponderante situação actual, e que vão desde a celebre lei das munições energeticamente concebida na liberal Gran-Bretanha, até á repentina transformação em grandiosos arsenaes, das pacificas officinas da industria norte-americana.

Na Inglaterra, ainda recentemente o Ministerio das Munições anunciava que, o numero de estabelecimentos appropriados pelo Governo para o fabrico de munições, elevava-se já, em fins de setembro, a cerca de um milhar.

A situação da industria americana, absorvida tambem n'esta tarefa bellicosa, accentua-se cada vez mais, como o prova o facto de, só na semana que findou em 9 de outubro, a exportação de material de guerra dos Estados Unidos para a Europa ter atingido uma somma de 21 milhões de dollars. Um outro facto, classificado n'uma revista americana, como um milagre do tempo de guerra, foi a rapida construcção de dois grandes edifícios destinados ao fabrico de munições, e que foram erigidos, proximo de Philadelphia, pela Companhia de Locomotivas Baldwin. Estas monumentaes officinas foram concluidas no breve prazo de quatro meses, e em pouco tempo deverão começar a sua activa laboração. Uma d'ellas calcula-se que deva produzir um milhão e meio de espingardas por anno, e á outra atribue-se uma producção diaria de 20.000 granadas. Depois da guerra, estes estabelecimentos reverterão para a alludida fabrica de locomotivas, a qual assim realizará um desenvolvimento de installação que não tinha previsto, mas para a qual veiu contribuir a propria guerra.

Apesar de ser sempre crescente a importancia das encomendas de material de guerra feitas aos diversos estabelecimentos dos Estados Unidos da America do Norte, outros paizes ha que também trabalham activamente para aquella mortifera industria, como se pôde concluir das informações recentemente trazidas de Petrogrado por um engenheiro americano, o qual conta que chegam diariamente pelo Transiberiano vinte comboios carregados de munições provenientes do Japão. Este caminho de ferro, ao que parece, está sendo quasi exclusivamente empregado no transporte de munições.

Também, na Australia, se constituiu recentemente uma Companhia para o fabrico de munições, com o capital de 100 mil libras, e cujas officinas situadas em Newcastle, na Nova Galles do Sul, produziram mais de 400 toneladas de aço para granadas, só até ao fim de agosto.

Este consideravel desenvolvimento industrial tem trazido, naturalmente, um correlativo desenvolvimento dos processos de trabalho, e originou, por certo, varias descobertas importantes, muitas das quaes só depois da guerra virão a ser conhecidas e ampliadas a outras industrias.

Assim, a companhia americana de polvoras, *Pont Power*

Company, referiu, ha dois mezes, que, por effeito de uma importante descoberta feita pelos seus chimicos, a duração do fabrico da polvora sem fumo, nas suas officinas, tinha soffrido uma consideravel reducção. Parece que a descoberta consiste essencialmente n'um novo processo de enxugo, que exige apenas 5 dias, em vez de dois mezes que era o prazo fixado até então. Por este modo, o fabrico completo da polvora executa-se apenas em 25 dias. Deve notar-se que as officinas d'esta Companhia, situadas em Carney's Pont, na Nova Jersey, empregam hoje cerca de 15.000 operarios.

Por estes factos isolados que pouco a pouco se vão conhecendo, comprehende-se facilmente quaes poderão ser as notaveis consequencias d'este singular impulso industrial, dado por uma guerra que só se poderia prever que fosse origem de destruição e ruinas. Embora com diversa applicação, o que por toda a parte se pôde notar é que o labor industrial vae assumindo uma actividade sempre crescente, e que o estimulo da guerra faz progredir e aperfeiçoar todos os meios de produção mechanica, porque todos elles, devemos dizer, a essa guerra são necessarios.

*

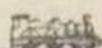
Em outros ramos da industria ainda poderiamos assinalar o consideravel desenvolvimento trazido pelas necessidades da guerra, mas são já bem conhecidos os algarismos fabulosos que representam o consumo feito pelos belligerantes no que respeita a aprovisionamentos de varia especie, e por elles se poderá avaliar da actividade industrial que esse consumo exigiu e absorveu.

Bastará citar, por exemplo, que, n'um dos mezes do anno findo, o exercito inglez da Flandres recebeu da metropole, entre outros artigos: 570 apparelhos telephonicos, 450 milhas de cabo electrico isolado, 100.000 pares de botas, 150.000 pares de meias, 534.000 saccos para encher de terra, 400 toneladas de ferraduras para o gado, etc., etc.

Como se vê, o esforço exigido extende-se a todos os campos da actividade industrial, e os resultados obtidos n'este sentido mostram que essa actividade foi posta a uma dura prova, que muito pôde concorrer para a preparar e dispôr para uma missão ainda mais ardua e mais trabalhosa que o futuro lhe reserva.

De facto, se é verdade que muito haverá a reconstruir e a reedificar nas regiões assoladas pelo furacão d'esta tremenda lucta, por outro lado, parece que a propria guerra se incumbiu de preparar e armazenar uma força industrial de consideravel potencia, que, chegado o tempo da paz, permitirá fazer face com energia e rapidez, á colossal tarefa da reparação.

Raul Esteves



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto de edifício para um posto médico em Vila Nova de Gaia, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, modificando o que fôra aprovado por por-

taria de 16 de Outubro passado, está em condições mais vantajosas, por isso que estabelece no andar superior a habitação do enfermeiro: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado, devendo estabelecer-se a necessária ventilação na caixa de ar e revestirem-se, como a Companhia propõe, as paredes e o pavimento com materiais antissépticos.

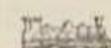
Paços do Governo da República, em 23 de Dezembro de 1915.
— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de uma casa, tipo, para dormitório do seu pessoal, que pretende construir em algumas das estações da rede que explora, merece aprovação: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado, devendo, porém, as divisórias do 1.º andar ser suportadas por vigas de ferro, que as sustentem, a fim de não prejudicarem a segurança da obra.

Paços do Governo da República, em 23 de Dezembro de 1915.
— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para transformação e ampliação da sua estação de Vila Franca, na linha de leste, está nos casos de merecer aprovação: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que o referido projecto seja aprovado.

Paços do Governo da República, em 23 de Dezembro de 1915.
— O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.



Melhoramentos de Lisboa

E' velho costume portuguez de, sempre que se trata de grandes melhoramentos publicos, se apontar para o atrazo em que se encontram outros serviços e preconizar que, de preferencia, as administrações camararias deveriam começar por aperfeiçoar o que está imperfeito, antes de emprehender novos e importantes trabalhos destinados a transformar uma parte da cidade em largas praças e avenidas, de que, em muitos locaes, ella tanto carece.

Já assim sucedeu no tempo do Grande Marquez, quando, apôs o terremoto de 1755, elle, tratando da reconstrucção de Lisboa, quiz dar á parte baixa a configuração que tem actualmente, rasgando, entre a praça do Rocio e o Terreiro do Paço, ruas em recta que então fizeram levantar indignação pela *extraordinaria largura* (!) em que foram traçadas.

Repetiu-se o facto nos nossos dias, quando, em 1878, Rosa Araujo, então presidente do municipio, quiz dotar a cidade com esse grandioso feixe de avenidas novas que são hoje a sua maior belleza.

Então se lhe apontava para o bairro de Alfama, com o seu emmaranhado labirintho de ruas pobres formadas por velhos casebres, a cahir; para a Mouraria, com as suas estreitas ruas e os seus arredores anti-hygienicos; para o mau calcetamento das ruas principaes, e outras faltas, sem duvida carecentes de remedio, mas que não devem, ellas só por si, e visto que remedio não tem podido ser-lhes dado, impedir que outros melhoramentos se façam.

E, em verdade, se sempre assim aconteceu, não só isso se deu entre nós, como nos outros paizes.

Que o digam os numerosos criticos que crivaram Hanssmann dos peiores epithetos, quando elle promoveu a transformação d'uma parte de Paris, que o mundo inteiro que habita ou visita hoje a grande cidade tanto lhe agradece; que se recorde o que, poucos annos ha, se disse, e os motivos com que ainda hoje é tratada, a municipalidade madrilense pela ainda hoje demorada abertura da sua *gran-via*.

Velhos costumes não se perdem, muito mais quando elles são maus, aqui, como em toda a parte.

E' por isso que desde que tratámos aqui, com o louvor que merece, a nossa Camara de Lisboa, pela iniciativa que vae tomado em melhoramentos citadinos, de que a capital evidentemente carece, de toda a parte nos observam, e outros jornaes, de maior circulação que o nosso já se tem feito echo de eguaes jeremiadas, que melhor fôra que a Camara melhorasse o pavimento das ruas, que construisse balneareos, que passasse os mictorios ao sub-solo, como se está usando em Inglaterra, em França e já um pouco em Madrid, e outras mil obras de pequena monta, que, sem duvida, são de utilidade, concordamos, mas cuja falta não impede que se pense e se promovam trabalhos de maior importancia.

Essas obras, porém, são o serviço corrente de uma Camara. Para elles concorrem todos os municipes, com os fortes adicionaes sobre ás contribuições que, para a Camara, pagam.

Mas succede que o Thesouro não entrega á Camara esses rendimentos que de direito lhe pertencem, e d'ahi o atraço em que se encontram esses serviços correntios, que estariam — e podiam perfeitamente estar — na perfeição, se o municipio dispusesse de todos os seus legítimos rendimentos.

Os melhoramentos em que a Camara pensa, não serão, não o podem ser, costeados pelas verbas da despesa corrente, mas por outras fontes de receitas, extraordinarias como elles, e algumas mesmo d'elles proprios procedentes, como a venda de terrenos, a renda de edificações, de logares nos mercados, etc.

Pelo que se refere á transformação da margem do Tejo, ella é uma imperiosa necessidade.

Não se comprehende como uma cidade como a nossa, estendendo-se á beira de uma bahia larga e formosa como a que temos alli em frente da rua 24 de Julho, esteja separada d'essa margem por uma enfiada de barracões e uma grade de uma via ferrea, que só pôde ser transposta em poucas e indeterminadas passagens de nível, com precauções e cuidados; como não haja ao longo d'essa margem, um passeio para peões e outro para carruagens, como a *Promenade des Anglais* em Nice.

Para tratar d'essa parte dos melhoramentos da capital reuniram no dia 28 as entidades que n'esse empenho andam interessadas, com o Sr. ministro do Fomento, ao qual expuseram os projectos estudados, prometendo o Sr. ministro estudar o assumpto, na parte que compete áquelle ministerio.

Pelo que se refere á ampliação do bairro ao oeste do Parque, tambem a Camara espera que o Sr. ministro da Guerra resolva a questão do quartel de Valle de Pereiro, para dar imediatamente andamento á conclusão das ruas, que só d'essa resolução depende.

A proposito vem dizer que no traçado do antigo projecto, uma modificação, entre outras, vae ser feita, de grande alcance para a sua belleza e commodidade da circulação, ligando, por meio de uma rua recta e larga, um ponto afastado com o centro da cidade.

Referimo-nos á rua Joaquim Antonio d'Aguiar, que, partindo, da praça Marquez de Pombal, pela esquerda do Parque, ia terminar na rua de Artiharia 1.

Segundo a modificação que vae ser adoptada, essa rua continuará álem d'esta, indo terminar na rua das Amoreiras, na confluencia da de S. João dos Bemcasados, ficando assim o Campo d'Ourique e todas as novas ruas que constituem esse bairro, em comunicação directa com a Avenida da Liberdade.

Por esta forma ficará facilitada tambem a comunicação directa para Campolide, e natural é que, aberta esta ligação, a Companhia Carris requeira auctorização, que não lhe será negada, para encaminhar por esta nova direcção a sua linha de Campolide, ligando ahi á linha, que

a companhia tem projectada, d'esse ponto, pelas ruas de D. Carlos de Mascarenhas e Marquez de Fronteira (alto do Parque) e Palhavã.

São melhoramentos estes, que, longe de representarem encargos para o cofre municipal, lhe dão rendimento na venda de terrenos, augmentam o movimento da cida-de, desenvolvem a area para novas construções, que não se farão esperar n'um ponto hygienico, pictresco e ao mesmo tempo tornado proximo do centro da cidade, e o proprio Thesouro publico lucra enormemente com isso, pelos impostos que d'essas propriedades aufera.



O ante-projecto do novo Arsenal da Marinha

(Continuação)

Os typos de muros empedrados, diques e edificios estão representados graphicamente, com minudencia maior do que é uso n'um ante-projecto, o que melhor permite apreciá-lo.

Nos seus traços geraes concorda a Comissão com o plano elaborado e cujo merecimento se abstém de qualificar, como seria justo, visto assignarem este parecer os engenheiros autores do ante-projecto, que d'ella fazem parte. As carreiras de construcção estão bem situadas, havendo extensão bastante para o lançamento dos navios. O accesso dos diques e da doca de nível constante, é facil e seguro.

Convém por isso augmentar o mais possivel a altura de agua nas docas, em qualquer maré. A cota — 12^m a que são previstas as fundações dos muros das marés, é mais que sufficiente. Parece porém conveniente que o fundo da doca interior deva ir pelo menos á cota — 8^m em vez de — 4^m. E' consideravel o augmento da despesa em dragagens e enrocamentos dos empedrados, mas em compensação os navios, mesmo de grande calado, podem entrar com qualquer maré n'essa doca, salvo alguma unidade excepcional, que tem a primeira para o seu serviço. Sendo grande o volume dos aterros no qual pôde ser aproveitado o producto das dragagens, o augmento do volume d'estas diminue o do emprestimo de terras, o que compensa em parte a despesa.

E desde que assim se profunde a doca, desaparece a necessidade de lhe manter constante o nível, sendo sufficiente a altura de agua com que fica, tanto mais que os navios que alli estacionem entram alliviados da artilharia e outra carga pesada, podendo-se pois suprimir os molhes que dividem as duas docas, confundidas n'uma unica, no que ha vantagem para as evoluções dos navios e para o seu lançamento. N'essa doca unica, a parte anterior, de area mais que sufficiente, correspondente á primitiva doca de armamento, ficará com os muros á cota — 12^m, á qual poderá ser dragada, e a posterior a — 8^m, resalvando-se a diferença por talude de suave inclinação que facilmente se mantem, attenta a natureza do terreno e sua profundidade. Não ha inconveniente n'essa diferença de fundos para um serviço devidamente especializado e regulado.

No traçado definitivo da linha do Sul, a curva da concordancia junto do palacio do Alseite approxima-se mais da terra, passando pela extremidade do caes actual.

Parece á Comissão que convém deslocar 200^m para o Sul todo o arsenal, para o que ha espaço mais que sufficiente, diminuindo-se as terraplenagens, melhorando-se as condições de fundação dos muros, empedrados e edificios e podendo-se deixar mais desafogada a parte do terrapleno destinada aos diques.

A suppressão d'esses molhes e da eclusa dão logar a uma redução considerável na cifra da estimativa, muitíssimo superior ao aumento que provem da maior profundidade da parte posterior da doca. A economia assim realizada permite melhorar desafogadamente o ante-projecto, sem a preocupação de grande aumento da despesa, evitando-se os inconvenientes da suppressão dos muros acostaveis do molhe e da do barracão para abrigo de materiaes sobre o seu terrapleno.

A doca interior fôr projectada por economia com empedrados nos taludes, fazendo-se pequenas estacadas para serviço dos navios.

Desde que se eliminou o molhe divisorio das docas, é preferível substituir o empedrado por muro acostavel, fundado a — 8^m ou — 8^m,5 ou na extensão de 150^m a 200^m desde os diques até ás officinas, ficando o seu custo muito aquém da economia realizada pela juncção das duas docas.

Haverá pois um caes em melhores condições que as do molhe suprimido. Na restante extensão para o Sul mantém-se por economia o empedrado com as pontes precisas.

Quanto ao molhe de Leste, para o qual está prevista a largura de 40^m, julga a Comissão conveniente elevá-la a 50^m, o que representa insignificante aumento de despesa em terraplenagens, sem influir na parte cara da obra que são os muros e os empedrados. E assim se compensa a expansão do terrapleno trapezoidal no lanço leste do molhe de separação das duas docas. O empedrado exterior deve ser fundado á mesma cota que o interior, n'uma parte da sua extensão pelo menos, para se poder de futuro estabelecer ao longo d'elle um canal, se fôr preciso para melhor aproveitamento do terrapleno.

A parte do molhe correspondente á doca do armamento, deverá ser revestida do lado interior por muro acostavel, fundado a — 12^m, como se prevê no ante-projecto, prolongado porém para o Sul mais 100^m pelo menos. A cabeça do molhe deve igualmente ser revestida por muro, e collocar-se n'ella uma potente cabrea de cerca de 100 toneladas de força ascensional e de 30^m de raio, para levantamento e collocação nos navios de grandes pesos, como artilharia, torres, etc.

Nos diversos molhes deve haver guindastes moveis suficientes em numero e de potencia até 10 toneladas.

A entrada da doca deve ser alargada de modo que tenha o minímo de 50^m sem difficultar a manobra dos navios que hajam de atracar do lado interior a qualquer dos dois molhes. No estudo hydrographico minucioso em que se deve basear o projecto definitivo, convém attender com particular atenção á direcção e intensidade das correntes n'aquelle local, para se assegurar pelo traçado mais conveniente da extremidade dos molhes, a facil entrada e saída dos navios.

Não julga a Comissão que seja necessário entrar em minudencias ácerca do numero e dimensões das officinas de construção. A existencia do espaço mais que suficiente ao fundo da doca, é o essencial.

O sistema de construção é tão simples e económico que essas obras não influem sensivelmente no custo do arsenal. O mesmo se pôde dizer em relação a planos inclinados, convindo todavia que existam tres de 80^m de comprido por 8 de largo.

Foi objecto de attento estudo a fixação do numero e dimensões dos diques ou docas secas de reparação, indispensaveis n'um arsenal planeado com larguezas, mas de dispendiosa construcção, devendo-se pois ser circumspecto para não aggravar a despesa.

As assombrosas transformações que teem sofrido tanto a marinha de guerra como a mercante, traduzem-se no aumento considerável das suas dimensões características, o que torna cada vez mais dificeis e dispendiosas as instalações dos portos, cujas condições naturaes terão for-

çosamente de impôr seus limites a esse extraordinario crescimento.

Nos modernos navios de guerra os comprimentos vão até 168^m, como nos A-B japonezes, e 161^m,544 nos do tipo *Inflexible*, *Invincible* e *Indomitable* da marinha ingleza. Em largura vae-se além de 26^m. Os navios citados teem os primeiros 24^m,364, os segundos 23^m,927. A immersão excede 8^m, indo mesmo no *Dreadnought* até 9^m,445.

Se attendermos porém aos transatlanticos que fazem parte da esquadra auxiliar, encontramos verdadeiros colossos, como o *Mauritania* e *Lusitania*, com 239^m,248 entre perpendiculares, 26^m,822 de largo e 10^m,241 de immersão, ou ainda os *Campania* e *Lucania* com as dimensões respectivas de 185^m,928-19^m,812-^m7,925.

Se queremos que o novo arsenal constitua valor apreciável para a esquadra aliada, impõe-se o sacrificio de construirmos n'elle um grande dique, que poderá tambem em dadas ocasiões ser utilizado pelos grandes vapores mercantes, enquanto o porto commercial não tiver dique sufficiente.

No congresso internacional de navegação, que se reuniu em Milão em 1905, ficou assente que nos portos que sejam testas de linha ou escala importante, deverão as novas instalações ser projectadas para navios de 220^m a 240^m de comprimento, 22 a 24 de largura, 10^m de calado e 30.000 a 35.000 toneladas de arqueação.

Os maiores diques modernamente construidos vão a 281^m,90 em Liverpool, podendo-se enumerar mais de 20, construídos em 1903-1904, com os comprimentos entre 210^m e 281^m,90, as larguras de 17^m,80 a 36^m,60, as alturas de agua sobre a soleira de 8^m,10 a 11^m.

Seria para desejar que no comprimento dos navios que possam entrar no dique se fosse até 240^m. Em vista porém do elevado custo d'esta obra, pareceu á Comissão que o limite de 220^m seria aceitável, pois comportaria com larguezas os maiores navios da esquadra ingleza, deixando ainda margem para futuros accrescimos do comprimento d'estes, e ainda os da esquadra auxiliar com excepção dos do tipo *Mauritania* e *Lusitania*.

Na largura bastariam em rigor 30^m, visto não exceder a dos modernos navios de guerra 26^m,23. É prudente ir um pouco mais longe, se bem que qualquer aumento das dimensões encarece consideravelmente o custo de uma obra que pôde não chegar a ser utilizada integralmente.

Pelo que respeita á cota de soleira, pareceu prudente levá-la a — 9^m no dique propriamente dito, podendo os maiores navios entrar em quasi todas as alturas da maré.

Não seria destituido de interesse o conhecimento das dimensões recentemente fixadas para um dique do arsenal do Ferrol.

Comprimento no coroamento, da extremitade da proa á linha de mortones na darsena.....	184 ^m
no zampeado—da 1. ^a ranhura á proa .	171 ^m ,5
no coroamento—da proa á 1. ^a ranhura	178 ^m ,5
Comprimento do ante-dique a partir da darsena	23 ^m ,0
Largura maxima no coroamento.....	35 ^m
» no coroamento do ante-dique.	31 ^m
Calado do dique em preiamar de aguas vivas sobre el plan.....	12 ^m
Calado sobre o zampeado do ante-dique	11 ^m ,30

Para a grande doca de reparações que figura no projecto do porto commercial de Leixões adoptou-se o comprimento de 224^m,92 em cima, e 200^m na soleira, a largura de 28^m,69 em cima e 24^m,844 em baixo, não se comprehendendo n'aquelle comprimento a eclusa d'entrada com 28^m,26 de largura em cima e 25^m em baixo. A soleira da entrada fica a — 8^m e o fundo da doca a — 9^m. Esta

doca pôde pois receber um navio de 225^m, mas prevê-se n'ella um encaixe para o batel-porta que possa reduzir o seu comprimento a 150^m na soleira, para servir os navios até 160^m.

Do mesmo modo, o dique maior do arsenal deve ser divisivel a 140^m na soleira, para reduzir os registos quando seja utilizado por navios de maior comprimento, como serão os da nova esquadra.

Os recursos que o constructor hoje encontra no cimento armado, permitem fazer com relativa economia construções d'esta natureza.

Em vez do segundo dique de 150^m, e outro de 100^m previstos no ante-projecto, conviria construir dois para navios de 120^m e dois para os de 80^m com as larguras e profundidades proporcionadas, sendo aquelles comprimentos os dos maiores navios que possam entrar em cada um dos diques. Medindo os nossos cruzadores actuaes 110^m o D. Carlos e 71^m, 30 a 75 os outros, ficam estes diques em boas dimensões para os receber, assim como a contra-torpedeiros que se adquirirem.

Na escolha do tipo de bomba para exgotto dos diques, convém attender á necessidade da rapidez n'essa operação, não devendo exigir mais de 8 horas para o dique maior.

No extremo norte do molhe de leste, ficam situados os armazens de abastecimento, devidamente servidos por linhas ferreas. Não convém collocar alli os depositos de munições e explosivos, cuja vizinhança constituiria grave risco para o arsenal. Importa ainda ter em conta na instalação dos depositos de armamento, os inconvenientes da proximidade de elementos civis em relação a esses depositos. Do mesmo modo, no plano geral do estabelecimento se deve evitar a promiscuidade de residencia de elementos civis e militares, tão nociva à disciplina, installando-se as forças militares que ali tenham de permanecer em local convénientemente escolhido e isolado, como pôde ser o extremo sul do terrapleno.

A transferencia do arsenal levará a quasi totalidade das familias operarias, que d'elle recebem os meios de subsistencia, a mudar a sua residencia para as proximidades do estabelecimento. Entre o Alfeite e o Caramujo, junto da margem actual, ha logar appropriado para creaçao de um bairro operario salubre, dotado como todos os estabelecimentos de instrucção, recreio e assistencia, necessarios ao bem-estar e à morigeração dos seus habitantes, convenientemente isolado do arsenal pela via ferrea, proximo do apeadeiro alli previsto e fechando o prolongamento da actual povoação do Caramujo.

Importa decidir se em volta do arsenal deve haver uma zona de respeito, da qual se eliminem estabelecimentos industriaes que possam ser reputados perigosos. É certo que na Murgueira existem fabricas de preparação de cortiça, cujo incendio poria em risco depositos de madeiras e outras dependencias do arsenal, pela facilidade com que o vento transporta a grande distancia fragmentos de cortiça em combustão. Esses riscos são porém pouco para considerar nos modernos arsenaes, que na essencia constituem grandes officinas metallurgicas e nas quaes abundam os recursos de material e pessoal para combater efficazmente qualquer começo de incendio. Demais, as officinas e depositos ficam a mais de um kilometro da Murgueira.

Qualquer servidão que se creasse, importaria consideravel dispendio em indemnizações ou expropriações.

Bastará tomar a precaucao de não deixar installar nos terrenos conquistados ao rio, entre a estação do caminho de ferro e o canal que ficará ao longo da margem, estabelecimentos industriaes cujo funcionamento possa ser nocivo.

Embora esses terrenos, que pertencem ao Estado, fiquem separados do arsenal pela linha ferrea, convém que

o ministerio da Marinha fique com poderes para se oppôr a que se lhes dê destino inconveniente.

Assunto de incontestavel importancia é o que respeita ao abastecimento de agua potavel abundante. No ante-projecto contou-se com uma verba de 100:000\$000 para esse fim. Esclarecimentos obtidos de fonte auctorizada, levam a crer que álem das aguas já conhecidas e que se poderiam adquirir, como a da fonte da Pipa, furos artesianos na bacia da Cova da Piedade podem assegurar o abastecimento do arsenal, onde facilmente seria elevada a agua para um reservatorio de grande capacidade, que a forneça com sufficiente pressão para ser conveniente distribuida no arsenal e na estação do Sul e Sueste. Esta parte do projecto definitivo deve ser objecto de estudo particularmente attento.

Apreciado o ante-projecto sob o ponto de vista militar e technico, resulta d'essa analyse a conclusão de que sob o ponto de vista industrial satisfaz plenamente.

Ficam asseguradas relações faceis e methodicas entre as diversas officinas, os diques, as carreiras e planos inclinados, e os navios em reparação, já pela sua situação relativa, já pelos meios de comunicação previstos. O fabrico deve pois tornar-se economico. A vizinhança do porto commercial e da linha ferrea permitte receber as materias primas sem o encargo de fretes caros e baldeações que lhes elevem o preço. A possibilidade de instalar o pessoal operario nas vizinhanças em boas condições de vida barata e hygienica sem sacrificio do necessário isolamento do arsenal, é circumstancia muito para ponderar em installação de tão importante estabelecimento industrial.

(Continua)

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diario de Noticias illustrado. — Recebemos e agradecemos o bello numero do «Natal», publicado por este nosso antigo e estimado collega de Lisboa.

Executado pelos inais modernos processos chromotographicos, nas officinas do *Commercio do Porto*, é digno de ver-se e de guardar-se, tanto pela parte litteraria que encerra, como pela artistica. Contem o que consta do seguinte sumario:

Malhoa, *Boas Festas*. — João Augusto Ribeiro, *Jovialidade infantil*, Frontispicio. — Hypacio de Brion, *Um salvamento* (conto), ilustrações de João Vaz. — Guerra Junqueiro, *O embarque* (poesia), ilustração de Antonio Carneiro. — Teixeira Lopes, *Anjos para o céo!* (escultura). — Julio Brandão, *Uma eleição* (conto), ilustrações de Roque Gameiro. — Guedes de Oliveira, *O Corvo e a Raposa* (poesia) ilustração de Jorge Collaço. — Marçal Brandão, *Colheita do milho* (photographia). — Augusto Machado, *Marcha infantil* (musica), ilustração de Eduardo Moura. — Manuel Gustavo Bordallo Pinheiro, *Caprichos da Moda* (caricatura). — Quadro separado: Candido da Cunha, *Luz crepuscular* (Agueda).

*

Accusamos a recepção do n.º VII de «Os meus cadernos», de Mariotte, editados pela casa Almeida, Miranda & Sousa, L.º, 133, R. dos Poiaes de S. Bento, 135, Lisboa.

O seu sumario é o seguinte:

O Governo pessoal.—Respondendo á objecção dos possiveis abusos do poder pessoal. Poder pessoal d'un dictador e poder pessoal de direito. O verdadeiro Rei em antinomia com a democracia. O poder pessoal garantia das liberdades. As garantias efficazes que evitam os abusos do poder pessoal. A grande liberdade d'actividade social permittida na Monarchia tradicional. A honra e a consciencia dos politicos parlamentares em confronto com a honra e a consciencia do Rei. O poder pessoal ajudado por orgâos de representação do povo. Princípios sobre os quaes deve assentar esta representação. Os ministros escolhidos livremente pelo Rei e só responsaveis perante elle. Os conselhos dos competentes. Assembleia Nacional. Uma ou duas Camaras? Um Senado constituído pela verdadeira elite da nação.

VIAGENS E TRANSPORTES

Vinhos para exportação

Já alguns milhares de pipas com vinho teem seguido por mar para França, e sobem já a alguns milhões de escudos as compras de vinho que se destina áquelle paiz, o qual é em grande parte destinado ao consumo dos corpos do exercito que se encontram nos campos de batalha.

Com os elementos que fornecemos aos nossos leitores no ultimo numero da *Gazeta*, julgamo-los sufficientemente habilitados a fazerem os seus calculos sobre os preços do transporte dos vinhos para França pelo caminho de ferro, que é, actualmente, como frisámos, o meio mais conveniente de effectuar as suas remessas. Um obice, porém se levantou ultimamente e que as diferentes Companhias de caminhos de ferro interessadas no transporte estão tratando de remover, qual o de a Companhia do Midi de França se ver na impossibilidade de aceitar em Hendaya as remessas do vinho em vazilhame, como mais adeante referimos.

Por motivo de ter quasi todo o seu material ao serviço do Governo, viu-se aquella Companhia forçada a suspender a entrada dos comboios hespanhóes com mercadorias na estação de Hendaya, para evitar a obstrucção completa das suas linhas e caes n'aquella estação, pelo que temporariamente não recebe expedícões de pequena velocidade, com excepção apenas de vinho em vagões-reservatorios, excepção esta, feita a instancias das Companhias portuguezas e hespanholas.

Por esta forma pôde-se considerar garantida a faculdade de se levarem os vinhos de Portugal para França por caminho de ferro.

Em Hespanha ha grande quantidade de vagões-cubas ou reservatorios, que os exportadores portuguezes poderão alugar, e não será difícil obter que as alfandegas dos dois paizes deixem circular esse material em identicas condições ao material ordinario que circula livremente entre Hespanha e Portugal.

Pelo que respeita ao transvasamento que tem de se fazer em Hendaya dos vagões hespanhóes para os franceses, que terão tambem de ser alugados pelos exportadores, a Companhia do Midi mostra-se disposta a fazer todas as facilidades compatíveis com o seu serviço, facultando a installação em Hendaya de um *chantier* para o transvasamento do vinho, operação esta que, como tivemos occasião de dizer no nosso ultimo numero, terá de ser feita de conta e risco dos interessados e o mais rapidamente possível com pessoal seu. Para evitar demoras é, pois, indispensavel que á chegada desses vagões peninsulares a Hendaya corresponda previo envio de igual numero de vagões franceses. Este serviço deverá ser assegurado, em combinação com os exportadores portuguezes, por empresas francesas que possuam vagões-reservatorios, davendo tambem essas empresas entender-se com a Companhia do Midi sobre a organização da indispensavel installação. E' pois de toda a conveniencia que os expeditores tenham as suas coisas organizadas de forma a não terem que pagar estacionamentos de material.

E' possível que de um momento para o outro a Companhia do Midi possa restabelecer todo o serviço de mercadorias em Hendaya, e que dentro em pouco tempo se possam tambem fazer expedícões de outras remessas e portanto as de vinho em vazilhame; entretanto, prevento a peior das hypotheses, isto é, a de que tão cedo se não restabeleça, e que só possa seguir o vinho nos vagões-reservatorios, para se obter um mais rapido encaminhamento dos transportes, estão-se empregando diligencias para que a Companhia do Norte de Hespanha seja

facultado fazer as operações do transvasamento nas suas linhas na estação de Irun, o que activaria consideravelmente o serviço, pois uma parte dos vagões podiam ser transbordados em Irun desobstruindo a estação de Hendaya. Não obstante esta faculdade ser contraria ás convenções entre a Hespanha e a França, que não permitem o transito de material carregado sobre a linha francesa de Irun a Hendaya, é de esperar que excepcionalmente elle se obtenha para estes transportes.

Dada a vantagem que os senhores exportadores teem em se utilizarem do caminho de ferro, não só pela economia do preço do transporte, como muito mais pela sua segurança no momento actual, estamos certos que não hesitarão em escolher outra via, levando os seus vinhos nos vagões-reservatorios, que é o melhor meio até hoje conhecido para o transporte de liquidos, quando em grande quantidade.

Transporte de mercadorias de Portugal para França

Em virtude das disposições adoptadas pela Companhia dos caminhos de ferro franceses, a Companhia Portuguesa, publicou um aviso prevenindo o publico de que, para Hendaya, Port-Bou, Cerbère, ou mais além, não são aceitas remessas em pequena ve. sidade, com excepção apenas de liquidos em vagões-reservatorios ou cisternas.

Em grande velocidade só são aceitas remessas que não excedam o peso de 100 kilos por expedição.

Exportação de ouro em barra ou amoedado

Em vista do Governo ter prohibido a exportação do ouro em barra ou em moeda, a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste acaba de publicar um aviso prevenindo o publico de que, nas estações das suas linhas, só serão aceites remessas de ouro para linhas estrangeiras, quando as respectivas notas de expedição sejam acompanhadas de auctorização especial do Governo.

Ampliação de tarifas

Pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes foram apresentados á sancção governamental dois projectos de ampliação de tarifas, cujo fim principal é o de proteger a industria da cal, que promette desenvolver-se no sitio denominado Marujal, servido pelo apeadeiro do mesmo nome no ramal d'Alfarelhos, onde a respectiva empresa projecta estabelecer um ramal para serviço da fabrica.

As tarifas ampliadas são as especiaes internas n.^o 3 e 8 de pequena velocidade.

Para as lenhas, motano, etc., que tenham de ser utilizadas como combustivel nos fornos, será ampliado a Alfarelhos, estação immediata ao apeadeiro de Marujal, que não faz serviço de mercadorias, o quadro de preços especiaes da tarifa 3, para as remessas procedentes de Gela até Telhada, ambas inclusive, com os seguintes preços por tonelada:

Cela até Marinha Grande.....	562
Leiria	553
Monte-Real	542
Monte Redondo ou Guia.....	536
Louriçal.....	530
Telhada.....	524

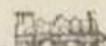
Para a pedra para cal procedente de Marujal, com destino a Gaia e a Campanhã, será ampliada a Verride, estação immediata á quem de Marujal, pelo preço correspondente a Amieira, o § 2.^o da tarifa 8—1\$04 por tonelada; e, fi-

nalmente para a cal commum em pedra ou em pó e cal hydraulica para aquelles mesmos destinos, é incluida a estação de Verride nos preços especiaes E) do referido § 2.^o, pelo preço de Amieira—1.566 por tonelada.

Dadas as vantagens que representam estas ampliações, é de esperar que a sua aprovação se não faça esperar muito tempo.

Transporte de gelo nas linhas do Sul e Sueste

Segundo um aviso dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, a partir de hoje, aos transportes de gelo em grande velocidade que se effectuem entre estações das suas linhas, por expedição do peso mínimo de 5.000 kilos ou pagando como tal, serão aplicados os preços do § 1.^o da tarifa especial interna n.^o 1 de G. V. com a redução de 50 por cento.



Documentos para a Historia

Se a carta de lei de 19 de abril de 1845 foi, verdadeiramente, o primeiro documento oficial que o «Diario do Governo» publicou referindo-se a caminhos de ferro, porque d'elles tratava o artigo na alínea 2.^o, o primeiro diploma completo sobre esta matéria só apareceu seis meses depois, sendo a esse que nos referirmos no final do nosso artigo anterior.

E' o seguinte, que consideramos necessário registar nas nossas páginas, mesmo porque o livro do Sr. Pedro Diniz, de que nos estamos servindo, teve uma tiragem limitadíssima, do que resultará que n'um futuro próximo elle se torne raro, e é útil que um documento d'esta importância fique aqui transcripto para quem de futuro tenha que fazer mais completa historia das origens da nossa viação ferroviária. E reza:

Bases que o Governo de Sua Majestade fidelissima oferece para a construcção dos caminhos de ferro em Portugal, por meio de concessão de privilegios

1.^a O privilegio exclusivo até 99 anos, tanto para os caminhos de ferro como para os diferentes veículos de transporte, a contar da conclusão das obras.

2.^a A concessão das terras do Estado por onde as linhas houverem de passar, e da pedra, areia e barro que n'ellas houver, ou em quaisquer outras do Estado, e que possam ser necessárias para as obras.

3.^a A isenção de direitos por 5 anos para todos os artigos que for necessário importar de países estrangeiros para a construção dos caminhos de ferro e sua exploração, tais como ferro em bruto ou fabricado, carvão, madeira e máquinas, mediante a necessária fiscalização para evitar toda a fraude.

4.^a A isenção de impostos gerais ou locais tanto sobre as obras da empresa ou companhia, como a respeito do seu capital, representado por ações, e do rendimento d'estas.

5.^a A faculdade de firmar as tabelas dos preços que deverão pagar os passageiros, mercadorias, gêneros e quaisquer outros objectos que forem transportados pelo caminho de ferro nos primeiros 10 anos a contar do tempo em que se concluir a obra.

Decorridos estes 10 anos, as tabelas serão logo revistas e examinadas pelo Governo, de acordo com a empresa ou companhia, afim de serem aprovadas por elle as alterações que a experiência houver indicado como necessárias.

6.^a A construção dos caminhos de ferro e todos os trabalhos necessários para o estabelecimento d'elles, será por conta e risco da empresa ou companhia, devendo estar começados um ano depois da assinatura do contrato, e concluídos de modo que os caminhos sejam praticáveis em todas as suas partes, dentro dos 6 anos, salvo quaisquer ocorrências para que a empresa ou companhia não hajam concorrido.

7.^a O plano, traçado e perfil dos caminhos de ferro, com uma memória descriptiva que costuma acompanhar os trabalhos d'esta natureza, serão apresentados à aprovação do Governo o mais tardar 6 meses depois do acto da concessão.

8.^a O transporte das cartas e despachos do Governo será gratuito em toda a extensão das linhas pelo serviço ordinário.

9.^a O transporte dos corpos de exercito e armada e suas bagagens, o municiamento de bocca e de guerra será feito pela quarta

parte do preço que for estabelecido nas tabelas, isto pelos transportes ordinários.

10.^a A força motriz para os transportes nos caminhos de ferro será o vapor por meio de locomotivas, sendo, todavia, permitido, com previa aprovação do Governo, usar-se do ar atmosférico se, porventura, os ensaios que se estão actualmente fazendo em Inglaterra e França provarem a conveniência d'esse sistema.

11.^a Os trabalhos de construção dos caminhos de ferro serão sujeitos à fiscalização dos agentes competentes do Governo, com o fim de obstar a que elles se afastem das condições, cláusulas e planos aprovados.

12.^a O Governo estabelecerá certas providências que serão consideradas como complemento das condições e cláusulas que ficam estabelecidas, à semelhança das que o Governo francês adopta nos *cahiers des charges*, quando contracta obras de semelhante natureza.

13.^a A empresa ou companhia concessionária, sendo estrangeira, ficará considerada portuguesa unicamente para todos os efeitos de seu contrato, regulando-se pelas leis d'estes reinos e sujeitando-se, sem recurso algum, ao julgamento dos tribunais do mesmo paiz em quaisquer questões ou reclamações que possam mover-se ou intentar-se a este respeito.

14.^a Depois de 20 anos, e passados estes, todos os 5 anos a contar do termo dos trabalhos de construção dos caminhos de ferro, o Governo poderápropriar-se d'este e de todos os seus acessórios, pagando o seu justo valor, que será arbitrado por lourados, tomando-se para base do arbitramento o termo medio do rendimento líquido dos últimos 5 anos.

15.^a Regulamentos especiais por parte do Governo determinarão as medidas e as disposições necessárias para manter a polícia, a segurança, o uso e a conservação dos caminhos de ferro e obras necessárias.

16.^a A empresa ou companhia que vier a contratar com o Governo a construção de qualquer linha de caminho de ferro, depositará na Junta do Crédito Púlico, como fiança ao desempenho do objecto do seu contrato, em fundos portugueses, consolidados de 4 ou 5 por cento, uma somma correspondente ao numero de leguas que o caminho tiver, na razão de 12.000\$000 réis por legua.

17.^a Nenhuma proposta para a construção dos caminhos de ferro será admittida, sem que se prove a sua idoneidade por documentos authenticos ou por meio de prompta formação de uma companhia ou companhias que por seu crédito afflancem o fim a que se propõe.

18.^a As propostas serão apresentadas na Secretaria de Estado dos Negócios do Reino dentro do prazo de 6 meses, a contar da presente data.

Secretaria do Estado dos Negócios do Reino, em 18 de outubro de 1845.

Não durou mais que anno e meio a Companhia d'Obras Públicas de Portugal, suspendendo, em maio seguinte, os seus trabalhos, por motivo do Governo ter abolido as contribuições que representavam os fundos necessários para os melhoramentos que ella tinha por fim promover no paiz.

Entretanto, em Inglaterra, Benjamim d'Oliveira não descurava o assumpto, conseguindo fundar uma companhia para a realização da ideia de Costa Cabral.

Segundo a *Revista Universal de Lisboa*, no seu número de julho de 1845, essa companhia chegou a distribuir um mappa em que estava representada a direcção geral das linhas que se propunha construir.

Dando notícia d'esse mappa, diz a mencionada *Revista*:

... recebemos um mappa lithographado, que mostra a parte do sul da Península, de Lisboa a Madrid, onde se vê a estrada de ferro entre estas duas capitais, proposta pela companhia representada pelo Sr. general Bacon. A planta é tirada pelo Sr. James Emslie, engenheiro civil, que nos dizem ter estudado esta linha desde dezembro do anno passado.

O carril de ferro de que se trata deverá começar no sitio de Santa Apolónia, e continuar pelo norte do Tejo até à Barquinha, supomos, onde passará ao sul sempre paralelo ao rio até Talavera, d'onde seguirá por Casarubia até Madrid.

Informam-nos de que os fundadores em Londres da companhia anglo-portuguesa, são: duque de Guiche, lord Uxbridge, conde de Coursay, Thomaz Duncombe, deputado, e o Sr. general Bacon. Esta direcção pretende estabelecer em Lisboa outra de Portugueses que tomarem certo numero de ações. O capital da companhia deve ser de tres milhões sterlinos, em ações de 20 libras, metade das quais podem ser emitidas em Portugal. Cada prestação deverá ser de 2 libras por ação, com intervallo de tres meses. A companhia faz um depósito de cem contos, ou mais, para garantia das suas promessas; não exige do Governo senão que a importação dos objectos de que carecer seja livre de direitos. Todas as expropriações serão por sua conta; e não quer mais interesse líquido que o de seis por cento; qualquer excesso que haja será dividido entre a companhia e o tesouro português.

Abaixo do mappa a que acima nos referimos, lê-se o seguinte:

«As linhas pretas do plano mostram a projectada estrada de ferro de Lisboa a Madrid, com as suas ramificações. As linhas vermelhas indicam a projectada direcção do sul, por Evora, Beja e Mertola, atim de abrir comunicação com a linha hespanhola de Sevilha, em projecto. Uma ramificação deverá dirigir-se a Extremoz e Elvas. A linha amarela é a do projectado caminho de ferro por Alhandra, seguindo o valle do Sobral ás Caldas, e segue por Leiria, Coimbra, etc., etc., até ao Porto. Haverá pontos intermedios em todas as cidades e povoações por onde passarem as estradas de ferro, onde farão alto as carruagens. A companhia obriga-se a concluir uma porção consideravel das linhas projectadas em dois annos, e toda a obra em quatro annos. Ha toda a esperança, uma vez que não se offereça algum obstaculo imprevisto, em abrir a linha que conduz a Santarem no periodo que decorre até ao fim do proximo verão.

«O preço de condução para os passageiros da primeira classe, será pouco mais ou menos 180 reis por legua. Os da segunda classe pagarão 120 reis; os da terceira 60 reis. Publicar-se-ha uma tabella dos preços, que serão igualmente moderados, para o transporte de cavallos, gado, generos, mercadorias, etc. As carruagens mais expeditas andam á razão de doze leguas por hora. Os transportes de generos e mercadorias andam seis leguas por hora.»

Dizem-nos tambem que a companhia se obriga a começar os seus trabalhos quatro mezes depois de obtida a permissão do Governo.»

Como se vê, era uma proposta rasgadamente avançada, para a epocha em que foi feita, ha 71 annos, prevendo trens com a velocidade media de 60 kilometros, velocidade que, em verdade, ainda hoje elles mal attingem.

Seguiu-se, porém, o periodo angustioso das agitações politicas no nosso paiz, durante o qual, nem os Governos aqui podiam ocupar-se de estudos de desenvolvimento economico, nem lá fora se pensava tambem em negocios importantes com um paiz em guerra civil, como estávamos.

Por isso, aquelle concurso ficou deserto, a companhia ingleza dissolveu-se, e nada mais se tratou sobre caminhos de ferro em Portugal, até que, cincos annos depois, apareceu uma proposta de um subdito britannico, Hardy Hislop, como representante de um pequeno grupo de capitalistas, para a construcção d'uma linha ferrea de Lisboa á fronteira proxima de Badajoz.

Nem na Collecção de Legislação, de Correia Fino, nem no livro do Sr. Pedro Diniz, vem transcripta esta proposta que seria interessante conhecer.

Sabe-se apenas que ella foi anterior a 18 de julho de 1851, porque, por portaria d'essa data, o Governo nomeou uma comissão para a examinar, composta dos conselheiros Joaquim Larcher, João Baptista d'Almeida Garrett, Barão da Luz, Antonio de Paiva Pereira da Silva e Joaquim Thomaz Lobo d'Avila.

Certamente que nem Correia Fino, nem o Sr. Diniz, deixaram de procurar aquella proposta, e o parecer da comissão que, sobre ella, foi dado, mas não encontraram esses documentos, como o mesmo nos sucedeu, em tempo, quando, no Ministerio das Obras Públicas empregámos diligencias com igual fim.

Mas foi evidentemente em vista d'essa proposta que o Governo retomou actividade sobre o assumpto, publicando-se em 6 de maio de 1852 um decreto referendado pelo ministro do Reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães, e o da Fazenda, Fontes Pereira de Melo, do teor seguinte:

«Reconhecendo que a facilidade e rapidez das comunicações são o meio mais poderoso e efficaz de promover a riqueza e prosperidade pública; attendendo a que no geral e progressivo desenvolvimento que as vias ferreas vão tendo em diversos paizes, é de absoluta e instantanea necessidade que Portugal siga o mesmo exemplo, a fim de colher os immensos benefícios que sómente por tal modo se podem hoje alcançar; e considerando mais particularmente as vantagens que resultariam da construcção de uma linha de caminho de ferro, que, partindo de Lisboa para a fronteira do reino vizinho, venha a ligar Portugal com o resto da Europa, da qual se acha quasi isolado, e fazê-lo participante dos benefícios da moderna civilização, cuja marcha só então poderá acompanhar; e attendendo, finalmente, a que a urgencia de prover n'este importante assumpto, exige que se abreviem, quanto ser possa, os termos indispensaveis no seu andamento, assim de que, obtida a autorização das Cortes, seja levada a effeito a referida linha de

caminho de ferro no mais curto espaço de tempo possível. Hei por bem, ouvido o Conselho de Ministros, ordenar que se ponha a concurso desde já a construcção da mencionada linha, na conformidade do programma, que baixa com este decreto e d'elle faz parte, assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino.»

A linguagem e considerandos d'este decreto podem hoje parecer banaes, mas não o eram ha 63 annos, quando foi publicado. Representavam ideias avançadas, muito avançadas mesmo, para os que se contentavam com estradas carreteiras; e mostrava já a fé viva que tinha o Govérno de então nas vantagens que adviriam para o paiz, da construcção do caminho de ferro.

A extensão d'este programma não se compadece com a reprodução aqui d'este documento, que se encontra nas compilacões a que nos temos referido, reproduzido do «Diario do Governo» n.º 113 de 14 de maio de 1852.

A esse concurso concorreram Hardy Hislop, como representante da *Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal*, e mais duas propostas que o auto do concurso não diz de quem fossem, sabendo-se porém, que as assignavam, a primeira, Patrick James Horste, e a segunda Morton Pelo Coolge. Estas propostas ficaram prejudicadas, porque, segundo o mesmo auto, «não satisfaziam às condições do mesmo programma».

Como, porém, a de Hislop estava nos termos do concurso, foi essa a aceita, sendo-lhe feita a concessão provisoria.

Uma outra proposta, mais vantajosa do que aquella para o Thesouro Portuguez, porque reduzia a 5 por cento a garantia de juro de 6 por cento, que segundo o artigo 20.º do programma se concedia ao capital dispendido, assignada por D. Juan Alvarez y Mendizabal, de Madrid, foi recebida dias depois, e por esse motivo não pôde ser considerada no acto do concurso.

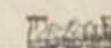
*

Por aqui nos ficamos, por agora, sem que nos furtemos a voltar á consulta ou reprodução de trechos do interessante trabalho do antigo e prezado amigo, Secretario Geral do Conselho de Administração da Companhia.

E para terminar, por agora, uma nota buslesca:

Tanta era a descrença, no publico, no grande melhamento da viação accelerada, que n'uma cançoneta comica que o nosso Taborda cantava, por esse tempo, no theatro do Gymnasio, obrigada ao *refrain* «E' peneira nos olhos que tem», era motivo de grandes aplausos dos espectadores esta quadra:

«*Essa gente do ferreo caminho
Que já julga avistar Santarem.
Se lá pensa que ha-de ir de carrinho,
E' peneira nos olhos, que tem..*»



Pró automobilismo

E certo que o automobilismo se tem desenvolvido consideravelmente em Portugal, e não poucos amadores do interessante sport vão bastas vezes em excursão ao vizinho reino.

Mas apesar de haver em Portugal e Hespanha bastantes estradas, muitas d'ellas morrem na fronteira sem que ninguem se preocupe com a sua ligação.

As provincias da Beira Baixa e Tras-os-Montes, tendo muitas estradas, que ligam com os principaes centros do paiz, não teem n'uma extensão de mais de 300 kilometros uma unica que as ponha em communicação com a rede da vizinha Hespanha.

Da Guarda, Trancoso e Celorico da Beira, partem excellentes estradas que teem ligação com todo o paiz e que vão bifurcar-se nas proximidades de Pinhel.

Ora, esta estrada estava naturalmente indicada, para

entrar por Hespanha, tão perto está da fronteira, mas além de não estar concluída a estrada de Pinhel a Almeida e cuja construção importava em pouca despesa, visto já estar feita a ponte sobre o Câo, não está ella ligada em Villar Formoso, com a estrada de Ciudad Rodrigo a Salamanca.

E certo que a dificuldade está na parte hespanhola, pois não estando concluída esta ultima, está no entanto a cidade de Pinhel, ligada a Villar Formoso pela estrada de Figueira de Castello Rodrigo, embora por um trajecto mais longo.

Mas quem olhar para uma carta de Portugal fica convencido que a ligação está garantida pela estrada de Pinhel a Figueira de Castello Rodrigo e Barca d'Alva, visto estarem construídas as estradas até ao ponto extremo da fronteira, a ponte internacional do caminho de ferro, sobre o Agueda.

Engana-se porém, redondamente, quem tal suposse, pois a ponte internacional serve apenas para o comboio e não para a estrada.

E pois preciso que seja construído um taboleiro superior sobre a citada ponte o que se nos affigura de pouca despesa e de facil construção.

A adaptação da ponte às estradas, também não é difícil tanto do nosso lado, como do hespanhol, pois as estradas estão à distancia da ponte internacional apenas umas centenas de metros.

E este um assumpto de magna importância para o desenvolvimento do automobilismo em Portugal, e para o que chamamos a atenção das Camaras Municipais de Figueira de Castello Rodrigo e de Pinhel e do Automovel Club de Portugal, que tantos serviços tem prestado ao paiz, já collocando nas estradas a pequena distancia das passagens de nível, placas esmaltadas para a indicação das vias ferreas; já pondo á entrada das diversas povoações o nome d'ellas também em letras esmaltadas.

E agora que tratamos do Automovel Club, seria de grande utilidade que conseguisse pôr placas nos cruzamentos das estradas, indicando as povoações a que se dirigem e bem assim a sua distancia kilometrica.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino. — Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada. — Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos d'este Banco, ao sorteio de 19 obrigações prediais ultramarinas de $4\frac{1}{2}$ por cento, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos os numeros que constam do anuncio no «Diario do Governo» e das relações affixadas no edificio do Banco.

São portanto prevenidos os Srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 3 de Janeiro de 1916 realiza-se na tesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas-feiras destinadas a atrasadas) das 10 ás 13 horas, aos sábados das 10 ás 12 horas, na sua Agencia no Porto e no Banco do Minho em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1915. Egualmente e na forma do costume serão pagos os coupons e a amortização das respectivas obrigações em Londres — Comptoir National d'Escompte, contra apresentação dos coupons ou dos titulos.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22 dos estatutos d'este Banco, ao sorteio de 2:160 obrigações prediais ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na

carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extraídos os numeros que constam do anuncio no «Diario do Governo» e das relações affixadas no edificio do Banco.

São portanto prevenidos os Srs. portadores d'estas obrigações de que a começar no dia 3 de Janeiro de 1916 realiza-se na tesouraria do Banco, em todos os dias uteis (excluindo as quintas-feiras destinadas a atrasadas), das 10 ás 13 horas, aos sábados das 10 ás 12 horas, o pagamento dos juros das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam *ipso facto* de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1915.

Lisboa, 23 de dezembro de 1915.

O Governador,

(a) Luiz Diogo da Silva

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada. — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de Janeiro de 1916, conforme o disposto no título 4º dos estatutos, coube a sorte aos numeros 1.262 — 3.286 — 3.966 — 5.946 — 6.396 — 6.915 — 7.244 — 9.055 de Escudos 450\$00 e 9.868 — 10.338 — 11.039 — 11.143 — 14.574 — 15.933 — 16.223 — 18.527 — 19.061 — 20.001 — 20.901 — 21.208 — 21.262 — 23.064 — 23.280 — 24.950 — 25.251 — 25.423 — 25.452 — 25.856 — 27.200 — 27.490 — 27.845 — 29.633 — 30.193 — 31.150 — 31.996 — 35.211 — 35.266 — 36.375 — 36.895 — 37.797 — 39.018 — 41.490 — 42.332 — 43.440 — 44.546 — 45.637 — 47.434 — 48.855 — 50.472 — 51.300 — 51.793 — 55.327 — 55.756 de Escudos 90\$00.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito do dia 3 de Janeiro de 1916 em diante.

No Porto na sede da Companhia à rua de Bellemonte, 49.

Em Lisboa na delegação da Companhia, rua do Ferregal de Baixo.

Em Londres no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam em casa dos Srs. Westendorp & C.º.

Em Bruxelas em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 11 de dezembro de 1915.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

O Presidente do Conselho d'Administração

(Assinado) Augusto Gama

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Obrigações privilegiadas de 1º grau. — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1º de Janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro do 2º semestre de 1915, das obrigações privilegiadas de 1º grau, nos termos seguintes:

— pela apresentação do coupon n.º 44 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 3%, recebendo por cada coupon Frs. 7,01, líquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 44 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 4%, recebendo por cada coupon Frs. 9,39, líquidos de impostos em França;

— pela apresentação do coupon n.º 41 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de $4\frac{1}{2}\%$ 1.ª serie «Beira Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações de 1º grau de 3%, recebendo por cada coupon 6 marcos;

— pela apresentação do coupon n.º 40 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de $4\frac{1}{2}\%$ 2.ª e 3.ª serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1º grau do mesmo tipo, recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1º de Janeiro de 1916, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no Art. 5º da Carta de Lei de 29 de Julho de 1899 publicada no «Diario do Governo» n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Alemanha e Inglaterra, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia, de acordo com os anuncios feitos em cada Paiz.

Caminhos de Ferro Portuguezes, — Lisboa.

O Presidente do Conselho de Administração

José A. de Mello Sousa

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Servico de titulos. — São prevenidos os portadores de obrigações d'esta Companhia de que, a partir de 31 do corrente mês, será pago o coupon n.º 22, relativo ao 2º semestre de 1915, das obrigações privilegiadas de 1º grau, á razão de francos, 6,90, líquido de impostos em França:

— em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère;

— em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros;

— no Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio de compra de cheque sobre Paris que vigorar no dia da apresentação e com isenção de imposto de rendimento, nos termos do artigo 5º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905.

Lisboa, 14 de dezembro de 1915.

O Administrador-Delegado
Luiz Ferreira da Silva Vianna

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de dezembro de 1915.

A exportação do ouro. — Acaba de entrar em execução a Lei n.º 472 que proíbe a exportação de ouro amoedado e em barra.

Esta lei tem por objectivo que o ouro de que se trata existe nas mãos dos particulares e nos cofres do Banco de Portugal.

E evidente que o ouro depositado no Banco e sobre o qual o Governo pôde exercer qualquer acção coerciva, não será desviado da aplicação que tem, que é a de garantir a circulação das respectivas notas; o que se encontra na posse de particulares está fora da acção do Governo e só aparecerá no mercado se as circunstâncias forem mais favoráveis para o respectivo possuidor.

Não reconhecemos, pois, qual a vantagem d'esta lei.

De facto é difícil saber, em que reside a clausula: que, quando o Governo julgue conveniente, concederá autorização especial, para a exportação.

Se é uma medida tendente a favorecer a vida económica do paiz, parece-nos que o Governo não procedeu com verdadeiro critério; se essa medida é para favorecer os países amigos, parecem-nos que não é d'esta forma que se lhes presta qualquer auxílio.

Não sendo o nosso paiz produtor de ouro, justo parece que o Governo deveria legislar para o que seria importado.

O que entra em barra é destinado ao fabrico de moeda ou de joias; o primeiro entra em quantidade bastante limitada, quanto é certo que o Governo não fabrica moeda de ouro; o segundo deverá naturalmente sofrer um retrahimento, em consequência das transacções do género que se limitarão ao indispensável, e, certamente, não serão as nações amigas que virão fornecer-se ao nosso paiz de objectos manufacturados de ouro, não só porque a época não é própria para despesas de luxo, nem sentem desejo de deslocar os seus centros productores para os transferir para Portugal.

Resta saber o que se fará do ouro que se obtém pela venda, no estrangeiro, de mercadorias que para lá enviamos.

Infelizmente, o excedente da nossa produção industrial e agrícola é nulo e apenas temos possibilidade de vender géneros coloniais.

Mesmo estes, estão em depósito nos nossos armazens, devido à falta de transportes, mas supondo que se activavam as transacções d'esta especie, é natural que o ouro d'ellas proveniente, sirva de garantia ao pagamento dos cheques tomados sobre o estrangeiro.

Da promulgação da lei, resultará, pois, a raridade do ouro, quer dizer, a sua elevação de preço, que virá aggravar ainda mais as penosas circunstâncias em que vivemos.

Não ha, pois, razões que expliquem um tão estranho fenómeno, nem as causas determinantes da exportação de ouro, que não colhem.

*

Dívida Fluctuante. — Na quinzena finda correu o boato infundado que o Governo realizaria uma consolidação forçada dos Bilhetes do Thesouro.

Se tal se pensasse, resultaria a impossibilidade para o Estado de recorrer a essa dívida, que nem mesmo para a sua função normal se conseguiria sem dificuldades.

*

Banco de Portugal. — Balancete em 8 de Dezembro:

Caixa.....	8.495:048\$63,5
Prata.....	3.708:633\$70
Nickel.....	103:036\$70
Cobre.....	13:492\$80
	<hr/>
	12.320:211\$83,5

Notas em circulação:

Ouro.....	108.255:149\$87,5
Prata.....	4.102:011\$
Cobre.....	9:700\$
	<hr/>
	112.366:860\$87,5

*

Companhia da Zambezla. — Publicou esta Companhia o seu relatório, verificando-se pelas respectivas contas que o lucro líquido da exploração em África, no exercício de 1914, foi de 68.071. O deficit na Europa cifrou-se em 16.525\$, ficando portanto o lucro da gerência reduzido a 51.546\$. Adicionando a esta importância o saldo do auno transacto, obtém-se a verba de 54.183\$, que no Balanço figura sob a rubrica de Lucros e Perdas.

A Direcção propôz no seu relatório que d'essa verba se retirem 2.577\$ para Fundo de Reserva e 51 contos para amortização do activo em África, passando o saldo a conta nova.

Rubricas mais importantes do activo da Companhia: administração em África, 1.815 contos; compra de privilégios e concessões, 475 contos; títulos de crédito, 422 contos; depósitos á ordem, 13 contos. E do passivo: capital, 2.250 contos; capital-obrigações, 157 contos; fundo de reserva estatutária, 17 contos; reserva para amortização de privilégio e concessões, 29 contos; fundo para liquidação de Papéis de Crédito, 254 contos; Banco Ultramarino, c/ crédito, 51 contos; Letras a Pagar, 67 contos.

*

Mercados estrangeiros. — Acaba de ser abolido na Bolsa de Londres o preço mínimo que havia sido fixado para a venda de Fundos do Estado.

As primeiras vendas de Consolidados, depois de posta em vigor essa medida, realizaram-se á cotação de 58, quer dizer, 7 pontos menos que o antigo preço mínimo.

Manifestou-se desde logo uma grande procura do empréstimo de guerra, 4 1/2 %, que atingiu logo a cotação de 96,75. As annuidades de 2 3/4 % cotaram 62 1/2 e as de 2 1/2 %, 54,55, sendo os preços mínimos anteriormente fixados para estes valores, respectivamente 73 e 62 por cento.

O numero de operações aumentou depois da abolição dos preços mínimos.

Os Consolidados subiram posteriormente para 60 1/2, aproximando-se o Empréstimo de guerra da cotação de 98 %.

As taxas de desconto que ultimamente teem vigorado no mercado de Londres são as seguintes: papel bancário, a tres meses, entre 5 1/4 e 5 3/4; letras commerciaes, a igual prazo, entre 5 1/2 % e 6 %.

O dinheiro a curto prazo regula entre 4 e 4 1/2 %.

*

Damos a seguir uma nota comparativa de alguns fundos de Estados na 51.ª semana do corrente anno e das registadas em igual período de 1913 e 1914.

	1913	1914	1915
<i>Bolsa de Paris:</i>			
Francez, 3 %.....	84,90	71,45	64,50
Italiano.....	99,05	89	79,50
Portuguez, 3 %.....	63,40	60	58,30
Hespanhol.....	90,90	81	83,95
Russo consolidado.....	92,05	75,75	73,25
" 3 %.....	73,50	62,40	59,60
Argentino, 5 %.....	518	470	494
" 4 %.....	90,10	83	81
<i>Bolsa de Londres:</i>			
Consolidado.....	71,25	68,50	58,75
<i>Bolsa de Madrid:</i>			
Hespanhol	78,40	71,60	71,25

*

Bolsa. — Pouco movimentada a quinzena finda, em transacções sobre valores do Estado.

As Inscrições declinaram ligeiramente, tendo fechado os títulos de coupon a 38\$20 e de assentamento a 38\$45 — preços com o juro do semestre corrente já recebido — Os certificados de 50\$ cotaram-se a 40 %.

Realizaram-se a 9\$25, as obrigações 3 %, 1905, e a 56\$, as de 4 1/2 %, 1888-89; as de 4 %, 1888, declinaram para 22\$05.

A Dívida Externa cotou-se entre 75\$40 e 76\$ e a 3.ª Serie a 77\$30.

As acções do Banco de Portugal avançaram para 183\$. As do Lisboa Açores regularam entre 117\$30 e 118\$50; as do Ultramarino, entre 116\$ e 116\$60, coupon; as do Economia a 20\$50; as do Commercial do Porto a 47\$50, fechado as do Commercial de Lisboa, com ordem de compra, a 155\$.

Declinaram para 54\$50, as acções da Companhia dos Phosphoros.

Increveram-se a 216\$, as acções da Companhia do Príncipe; a 92\$50, as das Agunas; a 83\$50, as obrigações d'esta Companhia; a 76\$50, as obrigações da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, 1.ª Serie; a 74\$ e 37\$, respectivamente, as do 1.º e 2.º graus, de 3 %, da Companhia Norte e Leste.

Avançaram para 57\$50, as acções da Moagem e para 76\$, as dos Tabacos.

As obrigações da Companhia Ambaca fecharam a 95\$30.

Effectuaram-se a 44\$60, as obrigações da Companhia do Açucar e a 95\$40 as de 4 1/2 %, ouro, do Banco Ultramarino.

As obrigações da Companhia de Benguela foram negociadas a 79\$ e 79\$50 em títulos pequenos e a 78\$ e 78\$50, em títulos de cinco.

*

Cambios. — Os cambios tiveram duas fases durante a quinzena.

Na primeira a procura de papel cambial foi bastante limitada, não sucedendo outro tanto com a oferta, pelo que o mercado de

cambios novamente manifestou tendencias de frouxidão, tendo a divisa Londres passado gradualmente de 34 para 34 5/8 e o cheque sobre Paris de 576,5 para 575.

No segundo periodo os cambios conservaram-se estacionarios, fechando com tendencia fraca nos dois ultimos dias da semana; na que se seguiu, predominou principalmente a frouxidão.

O cheque sobre Londres desceu gradualmente para 34 3/16, e hoje para 34 1/4.

O preço do ouro foi hoje de libras, comprador a 6\$98, vendedor 7\$06

Rio s/ Londres: 12 1/32 ou réis 19\$948.

A. L. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	34 1/4	34 1/8	34 7/16	34 5/16
" 90 d/v.....	34 3/16	—	34 15/16	—
Paris cheque.....	755	760	750	757
Berlim	280	290	290	300
Amsterdam cheque	643	650	630	635
Madrid cheque	1390	1400	1385	1390

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	27	28	29	30	31
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,50	38,45	38,45	39,50	39,50	39,60	38,45	38,45	39,60	39,75	38,50	38,55	39,75
Dívida interna 3% coupon.....	—	38,25	38,20	39,25	38,20	38,20	38,20	38,20	38,25	38,30	38,35	38,55	38,35
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	—	22\$05	—	—	22\$05	—	22\$05	—	—	22\$10
" 4% 1889/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	9\$25	—	—	9\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie.....	75\$80	—	—	75\$40	75\$50	75\$50	75\$80	75\$80	75\$80	—	76\$30	76\$30	76\$40
3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3% 3.ª serie.....	77\$50	—	77\$50	77\$50	—	77\$50	77\$70	77\$70	77\$50	77\$50	77\$70	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% *.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal.....	—	—	182\$70	—	182\$60	182\$60	185\$80	—	183\$00	—	—	—	—
Comercial de Lisboa.....	116\$50	116\$50	116\$60	—	158\$00	160\$00	160\$50	161\$00	—	161\$00	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	118\$00	—	118\$50	118\$50	—	—	—	120\$00	—	118\$00	—	—	—
Lisboa & Açores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	74\$50	75\$00	75\$20	—	75\$50	—	76\$00	—	—	—	77\$50	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	54\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54\$30	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	95\$30	—	—	—	—	—	—	—	95\$00	—	—	—	—
Companhia G. F. de Benguela.....	—	78\$50	78\$50	78\$50	78\$50	78\$50	79\$00	79\$00	79\$00	80\$20	79\$50	80\$65	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	74\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	37\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
predaes 6%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4,1%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	58,50	58,55	58,60	58,55	—	—	—	58,65	58,50	58,50	58,50	—	—
3% " 2.ª "	—	57	57	—	—	57,15	—	57	—	59,55	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau.....	281	286	289	286,50	290	—	292	292	—	290	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau.....	—	—	—	—	—	340	—	—	—	—	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau.....	143	—	146	147	148	146	147	—	—	147	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES						MEDIA KILOMETRICA		
		1915		1914		Diferença em 1915	1915	1914	Diferença em 1915	
		Kil.	Totais	kil.	Totais		Escudos	Escudos	Escudos	
Portuguesas			Escudos		Escudos					
Companhia Caminhos de ferro Rede geral.....	—	4.073	—	4.03	—	—	—	—	—	—
Vendas Novas.....	—	70	—	70	—	—	—	—	—	—

Novos processos para obter gazolinas dos resíduos da distilação do petróleo

Da excelente revista madrilena «Ingenieria» extrahimos, com a devida venia, o seguinte:

«Como se sabe, os métodos de distilação do petróleo cru foram aperfeiçoados nestes últimos anos, para se obter a maior quantidade possível de naphthas. O ponto de fusão d'aqueelas naphthas ou gazolinas oscilla entre 75 e 350° F. Ellas deixam petróleo illuminante, cujo ponto de fusão varia de 350 a 600° F., óleos lubrificantes e ceras, e como resíduo óleos combustíveis, os chamados gases-óleos, cujos pontos de fusão variam de 600 a 700° F. Pois o processo de obter gazolina d'esses resíduos por abaixamento do ponto de fusão, tende invariavelmente a converter a formula do grupo de parafinas CⁿH²ⁿ⁺² na do grupo ethylico, CⁿH²ⁿ, o que torna o producto inaceitável no commercio, pelo seu mau cheiro. Com o processo Burton, os combustíveis e gases-óleos tem sido tratados por distilação destructiva para se obtemer produtos de baixo ponto de fusão. Os vapores resultantes são conduzidos através de um condensador por meio de uma canalização ligada ao alambique, com uma valvula especial para se lhes manter a pressão. Os productos condensados aparecem convertidos no grupo ethylico.

O objecto da invenção do Sr. Burton é tratar o resíduo do grupo da parafina de maneira tal, que o producto resultante de baixo ponto de fusão seja da mesma serie das parafinas, evitando-se a serie dos ethylenos. Isto se verifica mediante a elevação do ponto de fusão do resíduo líquido, por meio da pressão mantida sobre o líquido e vapores, os quais assim permanecem em todo o percurso desde o alambique, através do condensador e enquanto dura a condensação.

O apparelho empregado consiste numa caldeira munida de uma valvula de segurança, fornalha, valvula de pressão e thermometros. Uma tubuladura parte do extremo superior da caldeira para um condensador, consistindo numa serpentina submersa num tanque refrigerante. Junto ao extremo inferior da serpentina, um pequeno tubo possue uma valvula de socorro, e mais abaixo, junto ao solo, ligada a um receptor para os productos da condensação, ha uma valvula de fecho (*shut off valve*). Esta valvula, normalmente, está fechada. A valvula de socorro permite a fuga de todo o excesso de gaz superior à pressão. A pressão com que a *shut off valve* está fechada é de 4 a 5 atmosferas, elevando o ponto de fusão de 500 a 700 ou 800° F. Esta pressão, combinada com a temperatura, accelera enormemente a conversão dos membros de alto ponto de fusão da serie de parafinas em membros de baixo ponto de fusão da mesma serie. O inventor não explica as razões pelas quais a superpressão exercida produz tal resultado.

Os fundamentos apresentados da invenção, são os seguintes:

«O método de tratamento das porções líquidas da serie das parafinas da distilação do petróleo, tendo um ponto de fusão acima de 500°, consiste em obter produtos de baixo ponto de fusão da mesma serie, mediante a distilação à temperatura approximada de 680° até 850° F., dos productos voláteis constituintes de tais líquidos, conduzindo-os e mantendo-os a uma pressão de cerca de 4 a 5 atmosferas em todo o seu percurso e durante todo o tempo da sua condensação.»

Como se sabe, o processo de decomposição por distilação sob pressão, dá origem sempre à formação de hidrocarbonetos saturados, e, por conseguinte, productos de cheiro fetido, e o mesmo sucede com a applicação do processo Burton, cujos productos, não obstante as pretensões do inventor, resultam sempre mal cheirosos.

Sobre este ponto chama-se a atenção para a descoberta do Dr. Day, segundo o qual, devendo-se o mau cheiro das gazolinas à deficiencia do hydrogenio na sua composição, elle pode remediar-se pela hydrogenação das gazolinas mal cheirosas sob a influencia de um agente catalytico.

Esta descoberta, que já tem sido applicada em escala industrial, constitue a patente Day nos Estados Unidos, tanto a primitiva sob o n.º 826.089, de 17 de julho de 1905, como a nova, referente aos seus aperfeiçoamentos, inclusive o apparelho n.º 1.004.632, de 3 de outubro de 1911. A patente indicada, alem da distilação sob pressão, inclue a hydrogenação e, por conseguinte, a producção de productos aromaticos.

Neste processo, os vapores do hydrocarboneto são misturados com gaz hydrogenio e postos em contacto com um agente catalytico conveniente, com o fim de promover a combinação chimica do H e dos hydrocarbonetos não saturados da serie das parafinas.

O metodo Day parece ter a vantagem de produzir uma gazolina de cheiro agradável e do mesmo tipo e qualidade das obtidas naturalmente na primeira distilação do petróleo cru.

Os fundamentos apresentados da invenção, são os seguintes:

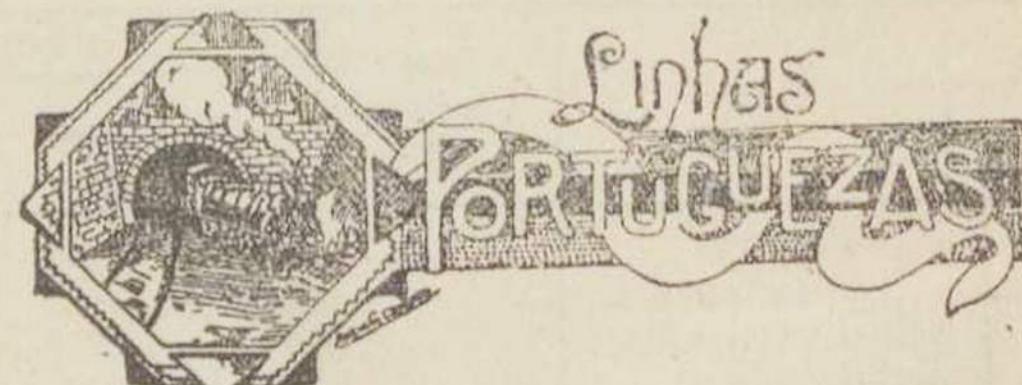
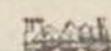
«1.º A combinação de um alambique de petróleo com um hydrogenado, comprehendendo duas camaras de vapor e uma camara intermedia de petróleo; tubuladura ligando as camaras de vapor; a separação entre a camara de petróleo e uma camara de vapor, com uma passagem dos vapores para os tubos e uma valvula fuga em comunicação com a outra camara de vapor.

2.º A combinação, em addição á tubuladura principal, de um gerador de hydrogenio, gaz ou vapor em ligação com a camara do petróleo.

3.º A combinação da tubuladura de producção de hydrogenio, e a sua addicional tubuladura de fuga de vapor, com as duas camaras de vapor.

4.º A combinação do acima mencionado com um gerador para gaz quente ou vapor.

5.º A combinação do acima mencionado com uma valvula para graduação da pressão e da temperatura do hydrogenio e do vapor de petróleo distillado.



Beira Alta.—Esta Companhia representou ao Governo, para que seja feita a estrada da estação de Villa Fernando, a Adão, na extensão de 4 kilometros para alli ligar á estrada do Sabugal, a fim de facilitar as relações com esta villa e muitas outras terras d'este concelho.

— Está passando por grandes reparações a estação de Pampilhosa.

— Nas officinas da Figueira da Foz estão sendo construídos quatro forões, de grande capacidade e revestidos exteriormente de teca.

— Em frente á estação do Villa Franca das Naves, vae ser montado um hotel, n'un elegante e vasto edificio, agora acabado de construir.

Este melhoramento que é de grande utilidade para os passageiros dos comboios da noite, tornava-se de absoluta necessidade, pois esta estação, depois de Pampilhosa, Luso,

Santa Comba, Mangualde e Guarda, é a de maior movimento de passageiros da linha da Beira Alta.

Companhia Portugueza. — Vae ser cimentado o espaço das linhas ferreas dentro da estação do Rocio, a fim de se poderem lavar convenientemente as carroagens.



Hespanha

O traçado do caminho de ferro projectado entre Madrid e Valencia, é em conjunto o seguinte:

Partindo de Valencia, segue o Turia passando por Liria e atravessando novamente o Turia acima de Tuéjar.

O traçado é muito rectilíneo, e empregar-se-ha a electricidade como força motriz, vencendo-se as varias rampas com extrema facilidade.

Inglaterra

Numa secção do *London and South-Western Railway C.^o* fizera-se experiências com cinco máquinas munidas de apparelhos de telegraphia sem fios, com os quaes se obtiveram excellentes resultados.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Indicações uteis aos passageiros

Serviços de automóveis e carros que ligam as estações com as localidades mais importantes da região

Santa Comba — Depois da chegada do comboio n.^o 1 parte da estação e com destino a Taboa, Cardosa, Coja e Pomares, um carro, que, no regresso, conduz d'estas localidades os passageiros que se destinam ao comboios n.^{os} 4 e 6.

Carregal — Depois do comboio n.^o 1 parte um carro para Villa do Conde, Ervedal, Lagares da Beira e Oliveira do Hospital, onde chega ás 14^h,00, regressando logo, conduzindo passageiros para o comboio n.^o 6.

Nellas — Depois do comboio n.^o 1 (ás 10^h,00) sae um automóvel para Carvalhal da Louça, Villa-Chã e Ceia, d'onde parte no regresso, ás 16^h,15, conduzindo passageiros para o comboio n.^o 6.

A's terças-feiras e sabbados parte de Vizeu outro automóvel, que corresponde com o comboio n.^o 1, e segue a Ceia, d'onde sae ás 14^h,30, conduzindo passageiros para o comboio n.^o 4.

Mangualde — Entre esta estação e a villa, e a cidade de Vizeu, circulam diariamente automóveis e um carro, que correspondem com os comboios n.^{os} 4 e 7.

Também ha automóvel para Castendo.

Contenças — Depois do comboio n.^o 1 parte para Cativelos e Villa Nova de Tazem, um carro, que, d'esta povoação volta ás 16^h,15, com passageiros para o comboio n.^o 6.

Gouveia — Ha carreiras regulares entre esta estação e a villa de Gouveia, para serviço dos comboios n.^{os} 1, 4, 6 e 7, partindo da villa os carros ás 9^h,00, 12^h,30 e 16^h,10.

Celorico — Entre a estação e Celorico ha carreiras regulares para os comboios n.^{os} 1 e 6, partindo da villa os carros ás 11^h,30 e 16^h,50.

Villa-Franca — Entre esta estação e Figueira de Castello Rodrigo circula, passando por Pinhel, um automóvel que faz o serviço dos comboios n.^{os} 1 e 4. Parte de Figueira ás 9^h,50 em direcção a Pinhel e á estação, d'onde regressa, depois do comboio n.^o 4, também por Pinhel, chegando á Figueira ás 16^h,50.

Também ha automóvel entre a estação e Trancoso, para os comboios n.^{os} 1, 4 e 6.

Guarda — Os comboios n.^{os} 1, 4, 6 e 7 são servidos por uma carreira regular de automóveis.

Vilar Formoso — Entre esta estação e a villa de Almeida circula um carro que faz o serviço dos comboios n.^{os} 1 e 4. Parte de Almeida, para o comboio n.^o 4, ás 8^h,30, e para aquella villa ás 17^h,30, depois da chegada do comboio n.^o 1.

BRINDES RECEBIDOS

Recebemos e agradecemos:

— Um bonito Calendario de Escriptorio, para parede, contendo no verso varias indicações uteis, como *taxas postaes, vales, encommendas; taxas telegraphicais; lei do sello; reduccão do dinheiro esterlino a escudos portuguezes; reduccão do franco a escudos*, etc., da firma Henry Gris & C.^a, com gravura em todos os generos, de Lisboa, Rua do Ouro, 83.

— Um amplo Calendario de parede, de Harker, Sumner & C.^o, com máquinas agrícolas e outras, de Lisboa, Largo do Corpo Santo, 14.

— Um bello Calendario da firma John M. Sumner & C.^o, Successores Baptista, Filho & C.^a, com máquinas para todas as industrias e agrícolas, em Lisboa, Avenida da Liberdade, 29.

— Como nos mais annos, recebemos a *Agenda Rivière* que consta de um elegante livrinho encadernado em marroquim, que é um perfeito mimo artístico.

Contem bastantes indicações uteis.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

I. Secção de Construcção da Linha do Sado

No dia 15 de janeiro de 1916, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico, para arrematação da empreitada XIV, de construcção completa da estação de Alcacer do Sal, comprehendendo: edificio de passageiros, plataforma, pateo, caes coberto e descoberto, retrete e fossa e casas para habitação do pessoal, da I. Secção de Construcção da linha do Sado.

A base de licitação é de 17.966\$29 e o deposito provisório que pôde ser efectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 14 do referido mez é de 449\$16.

O caderno de encargos e programma do concurso, estão patentes ao publico, na sede da I. Secção da linha do Sado, em Setúbal; na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, ao Caldas, n.^o 63, Lisboa e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examinados todos os dias uteis das 10 ás 16 horas.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Concurso para o fornecimento de uniformes ao pessoal

Na sede da Direcção da Exploração d'estes Caminhos de Ferro, em Figueira, se recebem até ao dia 15 do mez de janeiro de 1916, propostas para o fornecimento de uniformes ao pessoal d'esta Companhia, as quaes alli deverão ser entregues até ás 17 horas do referido dia.

As amostras dos tecidos a empregar e as condições do fornecimento poderão ser examinadas na referida sede, e na da Administração da Companhia, em Lisboa, rua Victor Cordon, n.^o 1.

Equalmente se recebem propostas para o fornecimento de factos d'oleado para o mesmo pessoal.

As propostas deverão ser acompanhadas de uma collecção de amostras dos tecidos que os concorrentes pretendem fornecer, os quaes deverão approximar-se, tanto quanto possível, das amostras que fazem parte do processo do concurso.

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na illa Chacarrera-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^o

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 eléctrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de prir. aira ordinaria — Aposentos confortáveis e aiseados — Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jant para 150 pessoas — Magnifico parque para recreio — Iluminação electrica — Telephone n.º 15 — Preços razoaveis — Proprietario: Jose Lopes Alves.

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

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas — Preciosos, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, 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 reception. Bains. Journaux.

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuvaldo Justo M. Estrela.** — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1916

COMP. PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
Lisboa-R	Cintra	—	Lisboa-R	Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	Entrone.	T. das Var.	Entrone.	Lisboa	Portimão	Lisboa	
7 16	8 45	5 30	6 37	a 8 30	2 18	6 28	5 36	6 17	11 8	1 21	9 30	7 52	9 10
9 48	10 51	7 5	8 6	9 10	8 42	a 8 37	2 35	8 15	6 50	7	7 25	7 25	8 10
10 55	12 1	7 55	8 58	a 6 55	12 30	a 6 48	1 8	9 10	4 2	12 5	a 2 35	5 36	2 30
b 12 5	12 46	b 8 28	9 9	c 6 56	f 1 15	7 55	6 25	8 5	10 8	3 40	a 1 8	5 5	2 45
12 50	1 57	9 23	10 26	9 35	7 53	—	—	9 35	—	—	—	10 59	5 50
3	4 9	11 23	12 20	Lisbon-R.	Entrone.	Lisbon-R.	—	Setil	Vendas Novas	Setil	Garvão	Louzal	Garvão
b 5 13	6 5	1 12	2 13	8 5	11 38	7 20	11 14	j 5 40	9 30	5 20	4 20	8 45	7 55
5 34	6 41	3 17	4 20	Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	9 12	11 4	j 11 45	5 10	5 35	9 45
b 5 15	7 80	b 4 10	4 19	5 5	7 20	9 55	11 57	7 11	10 20	7 32	7 11	9 50	12 30
7 17	8 24	5 24	6 29	—	—	7 55	10 18	Setil	Vendas Novas	Setil	Portimão	Villa Real	Portimão
8 55	10 6	b 6 47	7 32	3 22	10 36	4 5	11 28	j 5 40	9 30	5 20	4 20	8 45	7 55
10 23	11 33	7 30	8 37	2 31	11 10	5 30	1 28	9 12	11 4	j 11 45	5 10	5 35	9 45
11 55	1 1	9 10	10 7	—	—	7 55	10 18	7 11	10 20	7 32	7 11	9 50	12 30
12 55	2 5	11 13	12 15	Entrone.	Alfarelos	Entrone.	—	Portimão	Villa Real	Portimão	Garvão	Louzal	Garvão
Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R	—	Entrone.	Poto	Entone.	—	Setil	Vendas Novas	Setil	Portimão	Villa Real	Portimão
7 55	8 37	9 1	9 37	6 5	1 58	f 2 50	2 26	Portimão	Portimão	Portimão	Lisboa	Portimão	Lisboa
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	—	Figueira	Coimbra	Figueira	—	Lisboa	Portimão	Portimão	Tua	Bragança	Tua
6	7 8	5 25	6 31	2 20	4 5	7 35	9 18	Portimão	Portimão	Portimão	n 5 15	11 50	8 12
b 7 10	8 1	6 34	7 40	n 6 30	8 15	10 15	12 28	Lisboa	Portimão	Portimão	2 30	8 10	n 2 45
b 8 10	9 1	b 7	7 47	7 43	9 45	2 40	4 55	9 10	4 2	12 5	7 25	7 25	5 50
9 10	10 18	b 8 10	8 59	11 30	1 8	4 50	6 44	8 5	10 8	3 40	7 25	7 25	5 50
b 10 10	11 1	b 8 50	9 37	2 5	4 30	a 8 55	10 45	9 10	5 10	5 35	7 25	7 25	5 50
10 45	11 53	a 9 10	9 46	a 8 45	10 20	11 39	1 34	Setil	Vendas Novas	Setil	Garvão	Louzal	Garvão
a 11 29	12 5	9 35	10 41	10 45	12 30	1 15	2 26	Portimão	Portimão	Portimão	Portimão	Portimão	Portimão
12 20	1 28	b 10 35	11 22	Figueira	Coimbra	Figueira	—	Lisboa	Portimão	Portimão	Lisboa	Portimão	Lisboa
2	3 8	11 20	12 26	5 25	6 54	7 10	8 39	Portimão	Portimão	Portimão	Tua	Bragança	Tua
3 40	4 48	a 12 14	12 50	m 12 20	1 43	m 2 33	3 49	Lisboa	Portimão	Portimão	n 5 15	11 50	8 12
a 5 10	5 46	12 59	1 56	4 35	5 50	6 5	7 4	Portimão	Portimão	Portimão	2 30	8 10	n 2 45
b 5 15	6 6	2 20	3 26	Figueira	Alfarelos	Figueira	—	Lisboa	Portimão	Portimão	7 25	7 25	5 50
b 6	6 51	3 30	4 56	5 40	7	3 35	4 36	Portimão	Portimão	Portimão	8 20	8 20	8 20
a 6 40	7 16	b 5 20	6 9	6 58	7 35	7 50	8 23	Lisboa	Portimão	Portimão	9 10	9 10	9 10
7	8 8	a 6 10	6 46	11 43	12 54	—	—	Portimão	Portimão	Portimão	10 15	10 15	10 15
7 45	8 48	6 25	7 25	Mais os para e de Coimbra	—	—	—	Lisboa	Portimão	Portimão	11 20	11 20	11 20
8 40	9 48	a 7 50	8 37	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	—	Portimão	Portimão	Portimão	12 10	12 10	12 10
10 10	11 18	9 10	10 16	8 10	3 5	3 25	12 1	Lisboa	Portimão	Portimão	1 40	1 40	1 40
11 40	12 48	10 30	11 36	4 15	12 44	5 40	12 43	Setubal	Portimão	Portimão	2 20	2 20	2 20
b 12 45	1 36	a 11 30	12 17	Lisboa-R.	T. Vedras	Lisboa-R.	—	Lisboa	Portimão	Portimão	3 15	3 15	3 15
12 50	1 58	12 10	1 16	5 5	8 43	6 20	9 37	Barreiro	Portimão	Portimão	4 15	4 15	4 15
C. Sodré	P.º Arcos	C. Sodré	—	Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	—	Lisboa	Portimão	Portimão	5 15	5 15	5 15
7 15	7 51	8 15	8 50	5 5	8 43	6 20	9 37	Barreiro	Portimão	Portimão	6 15	6 15	6 15
8 15	8 45	8 55	9 30	7 55	1 4	1 25	6 14	Lisboa	Portimão	Portimão	7 15	7 15	7 15
4 30	5 6	5 16	5 48	5 5	8 43	6 20	9 37	Portimão	Portimão	Portimão	8 15	8 15	8 15
5 20	5 56	6 5	6 40	5 5	8 43	6 20	9 37	Portimão	Portimão	Portimão	9 15	9 15	9 15
6 5	6 41	7 50	8 25	5 5	8 43	6 20	9 37	Portimão	Portimão	Portimão	10 15	10 15	10 15
Mais os de Cascaes, excepto os de Lisboa-R.	—	—	—	10 18	12 47	11 32	1 58	Portimão	Portimão	Portimão	11 20	11 20	11 20
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	—	12 43	2 13	6 14	7 47	Portimão	Portimão	Portimão	12 20	12 20	12 20
6 46	8	5 42	7 5	2 27	4 56	6 45	9 26	Portimão	Portimão	Portimão	1 30	1 30	1 30</td